

LIAISON EST- OUEST AU SUD D'AVIGNON

&

RN 570 DEVIATION DE ROGNONAS

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

**UTILITÉ PUBLIQUE + MISE EN CONFORMITÉ DES P.L.U
+ ROUTE "EXPRESS"**

**DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE**

<p>1^{ère} partie RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE</p>
--

Préambule

Les quatre premiers chapitres constituent une première partie dont la rédaction est commune aux trois enquêtes. Les chapitres V et suivants, et la conclusion ne concernent que l'enquête titrée en page de garde.

CHAPITRE I / PROCÉDURE

I.1 - DÉCISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Par décision n° 01-282 du 18 décembre 2001 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné la commission d'enquête chargée de diligenter les enquêtes suivantes :

1* sur **l'utilité publique** de l'opération comportant :

- la liaison routière créée au sud d'Avignon, appelée "LEO",
- la déviation de la RN 570 à Rognonas.

2* sur la **mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)** des communes, ceci en vertu de la loi 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la protection de l'environnement et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme. Les communes concernées sont les suivantes :

- dans le Gard Les Angles
- dans le Vaucluse Avignon
- dans les Bouches-du-Rhône Barbentane, Châteaurenard,
-
- et Rognonas.

3* **l'enquête hydraulique** exigible dans le respect de l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

La composition de la Commission est ainsi fixée :

Président Monsieur Albert ASTIER,

Membres Messieurs Yves GLARD et André SPITERI,

Membre suppléant Monsieur Raymond BLOUVAC.

En cas d'empêchement de M. ASTIER, M. SPITERI assurera la présidence de la commission

I.2 - ARRÊTÉ INTERPREFECTORAL

L'arrêté interpréfectoral N°SI2002-02-13-0080-PREF du 13 février 2002, signé par les trois préfets des départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de Vaucluse a prescrit, **l'enquête hydraulique étant différée**, l'ouverture :

- 1* de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,
- 2* de l'enquête nécessaire à la mise en conformité des PLU,
- 3* d'une enquête, de pleine compétence préfectorale, relative à l'attribution de statut de **route express** à l'ensemble des nouvelles infrastructures routières ; la commission d'enquête, telle que désignée, diligentera cette troisième procédure.

I.3 - CALENDRIER

En accord avec la commission d'enquête, compte tenu de l'importance de leur objet et d'un probable nombre élevé d'interventions, la durée des enquêtes a été immédiatement portée à 46 jours consécutifs au lieu des habituels 30 jours. Elles se dérouleront du 4 mars au 18 avril 2002.

Les commissaires recevront le public selon le calendrier suivant:

<u>Matin de 9h30 à 11h30</u>		<u>Après-midi de 14h00 à 16h00</u>
4 mars	Préfecture de Vaucluse	mairie des Angles
6 mars	mairie de Rognonas	mairie de Châteaurenard
8 mars	mairie d'Avignon	mairie de Barbentane
13 mars	Arles, sous-préfecture	mairie de Rognonas
20 mars	mairie de Barbentane	mairie des Angles
27 mars	Préfecture de Vaucluse	mairie de Châteaurenard
3 avril	mairie de Rognonas	mairie d'Avignon
10 avril	Préfecture de Vaucluse	Préfecture de Vaucluse
12 avril	mairie des Angles	mairie d'Avignon
15 avril	Arles, sous-préfecture	mairie de Barbentane
17 avril	mairie de Châteaurenard	mairie de Rognonas
18 avril	Préfecture de Vaucluse	préfecture de Vaucluse

Ce calendrier a été respecté, les horaires ont été largement dépassés en raison de l'affluence du public mais aussi en raison de la technicité des informations détaillées sollicitées.

I.4 - PUBLICITÉ

Les mesures publicitaires concernant ces enquêtes ont été conformément à la loi, réalisées à la diligence de la Préfecture de Vaucluse dans la presse nationale et locale, par voie d'affichage dans les mairies des communes et sur les lieux ainsi que la commission d'enquête l'a constaté lors de ses déplacements.

Dans les 3 départements les insertions ont été les suivantes:

Vaucluse	Vaucluse Matin	14/02 et 04/03
	La Provence	14/02 et 05/03
Gard.....	Le Midi Libre	id
	La Marseillaise	15/02 et 05/03
Bouches-du-Rhône.....	La Provence	id
	La Marseillaise	id
En parutions nationales	Le Monde	15/02
	Le Figaro	15/02

Une plaquette d'une douzaine de pages, au format de poche, présentant les grandes lignes du projet et donnant le calendrier des permanences a été diffusée à plusieurs milliers d'exemplaires.

Le directeur départemental de l'Équipement exposa le 25 mars le projet de la LEO à la presse qui rendit compte de cet entretien dès le lendemain.

I.5 - TEXTES PRINCIPAUX

Les textes régissant ces enquêtes sont nombreux ; la Commission juge utile d'en rappeler les principaux, les mieux perceptibles du public :

Code de l'expropriation art L11-1 à L11-5 et R11-14-1 à 15, et R15-1 procédure d'urgence.

Loi n°83630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et textes subséquents.

Code de l'Urbanisme et Loi n° 2000-1208 du 13/12/2000 dite de solidarité et renouvellement urbain (S.R.U.).

Code de la voirie routière.

Code de la route.

Code de l'environnement du 18 septembre 2000 et Loi 95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection au titre de l'environnement.

Loi n°93-24 du 08/01/1993 protection et mise en valeur des paysages.

Loi du 03/01/1992 dite loi sur l'eau.

Loi n° 92.1244 du 31/12/1992 et son décret 95.02, relative à la lutte contre le bruit.

Loi sur l'air du 30/12/1996 et circulaire du 17/02/1998 du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

CHAPITRE II/ LE PROJET

II.1/ SON OBJET

L'aménagement routier neuf qui est soumis aux enquêtes appelé "Liaison Est-Ouest" ou "LEO", est l'élément central et intégrable à un barreau d'une trentaine de kilomètres assurant à plus long terme une liaison entre les autoroutes A7 à l'est et A9 à l'ouest.

Cette section centrale de 13 km, comprenant la déviation de la RN 570 a un double objectif :

- 1* Améliorer les relations internes à l'agglomération (258 000 habitants) et plus particulièrement entre Avignon (86 000 habitants), préfecture de Vaucluse et les communes périphériques de Châteaurenard, de Rognonas et de Barbentane situées dans les Bouches-du-Rhône, et la commune des Angles dans le Gard.
- 2* Faciliter les trafics de transit, aussi réduits soient-ils, en provenance de l'est de l'ouest et du sud, sans perturbations des relations locales précédentes.

II.2/ SA CONSISTANCE

Voir carte page suivante



L'extrait de plan ci-dessus, dans le sens de lecture, permet de décomposer l'opération en quatre sections :

- 1^{ère} des Angles, ou de la RN 100, à l'échangeur de la Courtine avec franchissement du Rhône.
- 2^{ème} de la Courtine à l'échangeur avec la RN 571, dit de Châteaurenard avec un pont sur la Durance de rive gauche à rive droite.
- 3^{ème} de ce dernier point vers le carrefour de "l'Amandier" sur la RN 7 avec un nouveau franchissement de la Durance et la traversée de la Ceinture Verte au sud-est d'Avignon
- 4^{ème} la déviation de la RN 570 dite de Rognonas, centre qu'elle dessert et dont elle supprime la traversée. Elle assure la liaison avec Barbentane et les autres communes plus méridionales de ce secteur des Bouches-du-Rhône.

La réalisation de cet ensemble routier se fera en plusieurs étapes.

II.3/ CARACTERISTIQUES

En phase finale les 12,750 km de la LEO proprement dite seront traités avec les caractéristiques géométriques de voie rapide urbaine (VRU). Une plateforme de 23,50 mètres supportera 2 chaussées à 2 voies unidirectionnelles de 7 mètres, le terre plein central de 3 mètres séparera les chaussées, bordées extérieurement d'un accotement de 3,25 mètres traité sur 2,5 mètres en bande d'arrêt d'urgence.

Le rayon minimal de giration en plan sera de 400 mètres et les déclivités inférieures à 5,9 %.

On a le profil suivant : 3,25 + 7,00 + 3,00 + 7,00 + 3,25.

La déviation de Rognonas, d'une longueur 2 390 mètres sera traitée avec ces caractéristiques (2x2 voies et 23,5mètres) sur 1500 mètres, les 890 derniers mètres, pour se raccorder à la voirie existante, supporteront une chaussée bidirectionnelle de 7 mètres . On aura aussi R = 500 mètres et p < 4 %.

Toutes ces voies seront interdites d'accès direct : la LEO par attribution du statut de "voie express", la RN 570 en raison de sa qualité de "déviation d'agglomération"

L'estimation du projet, toutes dépenses confondues, atteint 327,28 millions d'euros en valeur de base juillet 2001 (soit environ 2,2 milliards de NF).

II.4/ PHASAGE

L'expropriation portera en une seule fois sur tous les terrains utiles à la réalisation de l'ensemble du projet (coût 23,17 millions d'euros), par contre les travaux seront engagés selon un phasage transversal, c'est-à-dire que dans un premier temps seule une chaussée à deux voies sera réalisée pour être intégrable aux 2x2 voies futures. Dans le sens longitudinal ou dans la relation les Angles – l'Amandier il n'y aura aucune discontinuité.

L'évaluation de cette première phase se décompose ainsi :

Etudes	14,64 millions d'euros
Acquisitions dans leur intégralité.....	23,17 millions d'euros
Travaux.....	202,91 millions d'euros

Les financements seront assurés selon diverses clés de répartition entre l'Etat et les collectivités sur les plans 2002/2006 et 2007/2011.

CHAPITRE III/ VISITES ET ENTRETIENS

En annexe 1 nous donnons la composition détaillée des volumineux dossiers soumis au Public et remis aux Commissaires.

Pour une parfaite appréhension de l'élaboration de ce projet, la DDE nous a remis un historique de la concertation, assorti du dossier des propositions techniques de septembre 2000 et des 39 réponses obtenues. 70 associations, administrations, organisations socio-économiques et collectivités ont été sollicitées. Nous avons reçu en dernier lieu le dossier de synthèse établi en novembre 2000.

Les articles, comptes-rendus ou déclarations, parus dans la presse locale ou régionale nous ont été remis pour information.

La Commission a souhaité procéder à la visite des lieux ou à des entretiens :

19 février de 9h à 17h, en compagnie du DDE et de ses collaborateurs, tout le site a été parcouru dont principalement la "ceinture verte" les berges et les points de franchissement de la Durance.

08 avril :

La matinée a été consacrée à la visite détaillée de la "ceinture verte" sous la conduite de M. Valette, président de "l'Association de Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon", accompagné de quelques membres. De nombreux arrêts ont été marqués sur les points les plus sensibles d'atteinte aux exploitations ou habitations.

L'après-midi, en mairie de Rognonas sous la présidence de M. PICARDA, maire, et avec la participation d'élus et de techniciens une réunion a été tenue pour examiner les conditions d'implantation de la LEO et de la déviation de la RN 570 et pour rechercher une réduction de l'impact visuel par enfouissement partiel.

18 avril, entretien avec M. DUFAUT, sénateur de Vaucluse,

15 mai :

La matinée, sous la conduite d'un agent de la DDE, nous avons parcouru la RN 7, la zone d'activités située au nord de celle-ci et, à nouveau, circulé sur la berge rive droite de la Durance depuis St Gabriel jusqu'au carrefour de l'aérodrome.

L'après-midi, en compagnie des délégués de la municipalité de Rognonas et de l'auteur de l'étude sommaire d'une tranchée couverte nous avons visité à pied la berge rive gauche de la Durance et le site de l'enfouissement sollicité pour la LEO.

27 mai, en mairie M. l'adjoint au maire en charge de l'urbanisme de la ville d'Avignon a fait le point sur l'évolution probable des zonages des secteurs traversés par le projet et présenté les schémas d'infrastructure esquissés au nord de la RN 7.

CHAPITRE IV/ DEROULEMENT DES ENQUÊTES

La Commission a disposé d'un secrétariat permanent doté de ligne téléphonique et de moyens informatiques. Des rendez-vous ont pu ainsi être accordés à des interlocuteurs contraints par l'éloignement ou des servitudes professionnelles .

D'une façon générale les conditions d'accueil du public ont été de qualité, le caractère spacieux des locaux a permis aux trois commissaires, agissant séparément, de recevoir le public en toute confidentialité. L'assistance d'ingénieurs ou techniciens de la direction départementale de l'Equipement, a été un concours fort apprécié des uns et des autres ; en effet, souvent le public a des difficultés pour se localiser sur les plans.

En outre, une photographie aérienne récente, en couleurs et à l'échelle de 1/7500, était exposée définissant la zone d'étude soumise à D.U.P. elle permettait de localiser aisément un point donné et d'apprécier son environnement.

Les réceptions du public n'ont donné lieu à aucun incident. Certains ont regretté de ne pouvoir obtenir des photocopies des documents, d'autres estimaient les dossiers difficiles à comprendre malgré le fractionnement obtenu par la Commission.

Les trois enquêtes étant simultanées, trois registres différents, identifiés par l'impression de leur destination et cotés : 1 (utilité publique), 2 (mise en conformité des PLU) et 3 (voie express) auraient dû recevoir sans confusion les observations du public. Celles qui ont été mal placées ont été réaffectées par nos soins. Les 478 "expressions" se répartissent ainsi :

	<u>DUP</u>	<u>PLU</u>	<u>EXPRESS</u>
Avignon.....	53	7	10
Barbentane.....	36	0	0
Châteaurenard.....	27	0	0
Les Angles.....	36	1	2
Préfecture.....	108	4	5
Rognonas.....	82	6	4
Arles, sous-préfecture.....	4		
Lettres et dossiers.....	89 + 4		

Notons qu'un seul intervenant sur 25 s'est intéressé à l'adaptation des zonages ou à l'accessibilité des nouvelles voies.

CHAPITRE V

Observations du public et thèmes

Sommaire

I. Les observations du public

- 1) Le grand nombre d'observations
- 2) La pluralité des observations

II. Les thèmes généraux

- 1) Sur le déroulement de l'enquête
- 2) Sur le dossier
- 3) Sur le projet

III. Les thèmes sur les impacts

- 1) Les nuisances
 - A) Le bruit
 - B) Les eaux souterraines
 - C) Les eaux superficielles
 - D) Le milieu naturel
- 2) L'agriculture

IV. La LEO dans son tracé

- 1) La LEO dans la commune de Rognonas
- 2) La LEO dans la Ceinture Verte
 - a) La voie de St Gabriel à l'Amandier
 - b) Le carrefour de l'Amandier
- 3) La requalification de la RN 7 en voie express
- 4) Le raccordement direct à l'A7

V. Les thèmes divers

- 1) La LEO traitée en autoroute
- 2) Le pont-rail de St Gabriel
- 3) La concertation

I. Les observations du public

1) Le grand nombre des observations du public

Le public est intervenu en nombre pour s'exprimer sur le projet de la LEO mis à l'enquête.

Ces interventions, notamment pour celles qui ont conduit au dépôt d'un dossier, ont été souvent précédées d'un entretien avec les Commissaires Enquêteurs au cours de leurs permanences.

Un listing joint au rapport en a fait le relevé et permet d'en donner le nombre suivant :

Mairie d'Avignon	70 interventions
Mairie de Barbentane	36 interventions
Mairie de Châteaurenard	27 interventions
Mairie des Angles	39 interventions
Préfecture d'Avignon.....	117 interventions
Mairie de Rognonas	92 interventions
Sous-Préfecture d'Arles.....	4 interventions
Lettres et dossiers.....	89 lettres et 4 dossiers
<u>Total des interventions</u>	478

Une remarque doit être faite concernant l'aspect répétitif de certaines interventions, sans doute dans le but de bien souligner l'intérêt de celles-ci (ex : association de Canoë-Kayak).

2) La pluralité des observations

Les interférences de la LEO sur l'aménagement du territoire et ses retombées, notamment économiques, ont entraîné de très nombreuses réflexions qui ont été consignées par les intervenants sur les registres d'enquête ou par courrier.

Les sujets les plus variés ont été évoqués souvent dignes de grand intérêt mais très éloignés de la procédure engagée pour les trois enquêtes qui, rappelons-le, sont :

- 1- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P) valant également enquête publique pour la protection de l'environnement.
- 2- Enquête sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (P.L.U) des cinq communes concernées.
- 3- Enquête sur l'attribution de statut de route express à cette infrastructure routière.

Toutes ces interventions bien que hors enquête ont été analysées par la Commission d'Enquête sans donner lieu à conclusion.

Citons les plus importantes :

- 1) Le développement des transports par rail dans l'agglomération d'Avignon et sa périphérie par la réhabilitation des lignes existantes et des gares (cf CGT Union Locale, P122).
- 2) Le contournement routier au nord d'Avignon (cf ASCVA, P124).
- 3) La prise en compte des problèmes routiers sur la RN 100 pour la traversée des villages de Saze, Domazan, Estézargues (Association Grand A, A52).
- 4) Sur l'autoroute A9, intérêt du déplacement du péage de Roquemaure sur la zone de repos de Tavel (cf Association Grand A, A52).
- 5) Déplacement sur l'autoroute A7 du péage de Bonpas en rive gauche de la Durance (cf divers).
- 6) Restauration des digues en rive gauche de la Durance (cf SMAD, LP81).
- 7) Etablissement d'un péage hors agglomération, aux extrémités (cf Association Grand A, A52).

8) Création d'établissements scolaires dans les communes des Bouches-du-Rhône pour réduire le trafic en direction d'Avignon (cf DDARD, LP65).

Cette liste n'est pas exhaustive et montre que de nombreux sujets de réflexion, aussi intéressants soient-ils, ne peuvent être traités dans le cadre de la présente enquête ; néanmoins ils méritent une attention particulière des décideurs. Ils relèvent des différentes phases de concertation telles qu'elles ont été engagées dans les années précédant l'établissement final du projet dans sa forme A.P.S, c'est-à-dire en l'état où il peut être présenté à l'Enquête publique notamment pour la D.U.P.

Les observations répondant aux objets des trois enquêtes génèrent le chapitre suivant.

II. Les thèmes généraux

1) Sur le déroulement de l'enquête

L'organisation de l'enquête et son déroulement n'ont provoqué que peu de critiques. On peut signaler pour la forme quelques demandes écrites ou verbales pour une prolongation de l'enquête (cf ASCVA) ainsi qu'une requête contre les heures de consultation des dossiers à la Mairie d'Avignon (sans justification).

2) Sur le dossier

Les critiques les plus appuyées ont été exprimées par l'Association pour la Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon (cf dossier ASCVA, P124).

Au chapitre 4.4 intitulé critique de forme du dossier, on peut lire :

« Le dossier mis à la disposition du public pour cette enquête préalable à la D.U.P est confus, complexe. (...) »

« Une quantité d'informations diverses et variées n'ont qu'une utilité insignifiante pour le lecteur et nuisent à la compréhension du dossier »

(...) « D'autres chapitres sont complètement hermétiques (...) et les chiffres fournis sont parfaitement incompréhensibles. C'est le cas par exemple du chapitre IV de la pièce F (...) »

(...) « Cette opacité nous fait soupçonner une volonté de présenter des chiffres trafiqués pour faire croire que les travaux en deux phases sont beaucoup plus avantageux qu'en une seule fois (alors que la raison profonde de ce phasage est le manque de financement !) ».

3) Sur le projet

Sur le plan général pour la présentation du projet, la critique porte sur le « saucissonnage du projet ».

« Aucune étude d'impact sur les prolongements de la LEO à l'est et à l'ouest pour rejoindre l'A7 et l'A9 ».

Contestation du dossier d'enquête qui sur ce point n'est « pas conforme aux exigences du décret n°77 11 41 du 12/10/77 de la loi du 10/07/76 (art2) et « du décret 93/245 du 25/02/93 » (requête ASCVA).

L'Association pour la Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon (ASCVA) pose deux interrogations concernant l'utilité publique du projet :

« Nous demandons à la Commission d'enquête d'analyser l'utilité publique du projet sous deux angles :

- a) *Le contournement sud d'Avignon est-il le meilleur choix pour répondre aux besoins d'amélioration de la circulation dans une perspective de trafic de transit et de voirie d'agglomération ?*
- b) *Dans l'affirmative, le projet LEO proposé avec son raccordement à la RN7 au carrefour de l'Amandier et le phasage des travaux est-il un choix judicieux ? ».*

III. Les thèmes sur les impacts

1) Les nuisances

Les opposants au projet ont d'une manière récurrente énoncé toutes les nuisances qui sont la conséquence de la réalisation d'une voie de circulation à trafic très important.

Ces nuisances sont évoquées dans les deux phases du projet :

- 1- pendant l'exécution des travaux ;
- 2- dans la mise en exploitation de l'ouvrage.

A) Le bruit

Les futurs riverains de la LEO ont mis cette nuisance en priorité pour manifester leur opposition au projet.

Les réactions les plus fortes viennent des secteurs qui subissent déjà des effets pour les émissions sonores et dont les mesures de protection ne se sont pas révélées suffisamment efficaces. C'est le cas d'une part de la commune des Angles avec la RN 100 et d'autre part de la Ceinture Verte (Saint Gabriel) avec la ligne SNCF-LGV.

La commune des Angles.

Le Vieux Village des Angles est sensibilisé d'une manière très épidermique au problème des nuisances sonores en raison du trafic intense (jour et nuit) sur la RN100.

L'Association de Défense du Vieux Village des Angles, dans une note du 8 avril 2002 (R 1A21), a rectifié en l'amplifiant l'étude de l'impact sonore du dossier d'enquête. Elle émet de sérieux doutes sur la fiabilité des chiffres en décibels énoncés dans l'étude d'impact.

Elle demande des mesures compensatoires pour diminuer les nuisances sonores sur la RN 100.

L'Association « Agir sous un autre Angles » conteste également les chiffres de l'étude d'impact en demandant une requalification de la RN 100.

Le conseil municipal de la commune des Angles, dans sa délibération du 11 avril 2002, fait l'observation suivante :

« concernant les nuisances sonores, constate que seul est pris en compte l'habitat diffus de la plaine par la construction de murs anti-bruit, que rien n'est prévu au niveau du diffuseur et notamment de ses bretelles de raccordement à la RN100, génératrices de nouvelles nuisances. »

Le secteur de St Gabriel – l'Amandier.

Compte tenu de la densité importante d'habitations, l'étude d'impact prévoit des mesures importantes de protection phonique.

Un certain nombre de résidents ont l'exemple de la ligne LGV qui, en dépit des murs de protection placés aux endroits sensibles, ressentent désagréablement les effets du passage des TGV de plus en plus nombreux.

Face au scepticisme sur l'efficacité réelle des mesures qui seront prises et l'aspect pas toujours esthétique des murs d'isolation phonique, l'Association de Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon réitère sa demande de rachat éventuel des habitations dans une bande de 300 mètres selon la doctrine initiée par la SNCF pour le TGV.

B) Les eaux souterraines

La plupart des zones traversées par la LEO ont un habitat qui est directement alimenté par la nappe phréatique existant pratiquement partout mais avec des caractéristiques souvent bien différentes (épaisseur et matière des sols de protection, puissance, etc.).

Des agglomérations, telle Rognonas, ont une alimentation en eau individuelle concernant une grande partie de la population.

Les observations, en fonction des communes traversées, sont les suivantes, de l'est à l'ouest :

Les Angles : le problème de la nappe phréatique ne préoccupe que les futurs riverains de la LEO au pied du Rocasson le long du chemin des Tuileries.

Barbentane : l'Association DDARD évoque « *la présence de sources à Barbentane et Rognonas que le dossier ignore ?* ».

Le Maire de Barbentane (lettre du 18/04/02, 1A49) regrette que l'Enquête hydraulique n'ait pas été menée de manière concomitante avec la D.U.P (risques de pollution de la nappe phréatique).

Rognonas : La nappe phréatique revêt une importance capitale en raison d'une population très importante alimentée presque exclusivement par des forages individuels.

Monsieur Yves PICARDA, dans sa lettre du 18/04/2002 relative à l'enquête publique, estime que dans les contraintes liées à la LEO doit être intégré « *le risque de pollution de la nappe phréatique qui alimente 90% des foyers rognonais* ».

Châteaurenard : l'impact de la LEO concerne essentiellement des terres agricoles à l'exception d'habitations pouvant être directement touchées ; l'usage des eaux souterraines est essentiellement consacré à l'irrigation.

Avignon = Ceinture Verte : la plupart des intervenants dans la Ceinture Verte rappellent que la nappe phréatique est « *la seule et unique source de distribution d'eau potable* » (cf dossier ASCVA, A124).

Considérations générales

Toutes les interventions sur les risques de circulation ou de pollution relèvent davantage du principe de précaution que d'un raisonnement technique reposant sur des données scientifiques.

Le dossier soumis à l'enquête qui traite du problème des eaux souterraines (étude d'impact) apporte très peu de documentation et surtout d'arguments techniques sur les caractéristiques des diverses nappes phréatiques. Il se borne aux connaissances géologiques que peuvent en avoir les experts.

On ne peut que regretter que, s'agissant de la rive gauche de la Durance, les auteurs du rapport n'aient pas eu la curiosité de rechercher les études (nombreuses et détaillées) faites dès la fin des années 60 par le Département Hydraulique de l'EDF qui avait mis en place sous l'autorité de l'Etat une Commission technique chargée de suivre l'évolution de la nappe de la Durance à partir de Mallemort (13), et dans l'optique de la dérivation du canal industriel.

Ces informations seraient des plus précieuses notamment pour connaître les effets de la LEO (en passage aérien ou souterrain) dans la traversée de la Commune de Rognonas.

C) Les eaux superficielles

L'écoulement des eaux superficielles et les inondations ont été considérées comme un fait majeur dans la quasi-totalité des observations.

Il s'agit de la rive droite du Rhône (Commune des Angles) et de la rive gauche de la Durance (Barbentane, Rognonas, Châteaurenard).

Par contre, Avignon étant bien protégé contre les inondations, peu de remarques ont été faites concernant les débordements de la Durance.

La digue qui protège Avignon sur la Durance (digue palière) est calée à plusieurs dizaines de centimètres au-dessus de la cote de débordement des digues de la rive gauche. Celles-ci servent de « fusible » pour la rive droite (Avignon) ; c'est le cas de Rognonas dont le centre du village a pu enregistrer jusqu'à 1 mètre d'eau au cours de certaines inondations exceptionnelles.

La forte mobilisation sur ces deux sujets particulièrement délicats s'est heurtée à la décision de disjoindre l'enquête hydraulique (loi sur l'eau) de l'enquête D.U.P. Cette frustration a été mal ressentie par le public. Elle s'est caractérisée par de nombreuses interrogations sur le rôle néfaste des trois ponts sur l'écoulement des eaux, l'étude d'impact n'étant pas de nature à apporter une réponse péremptoire.

D) Le milieu naturel

Les berges de la Durance constituent un milieu naturel très riche en diverses espèces notamment des oiseaux ; de nombreuses interventions font état de l'existence de mesures spéciales prises pour leur protection (ZNIEFF, ZPS, ZICO, Natura 2000).

L'essentiel des préoccupations exprimées se situe dans la phase de travaux pour la construction des ponts.

Les principales interventions sont les suivantes :

Les Angles : la Société de Protection de la Nature Languedoc Roussillon (SPN Gard) donne un avis défavorable pour le tracé V12.

Barbentane :

Cf le dossier DDARD (LP65) qui affirme :

« La zone du lit de la Durance contient une ZICO et une ZNIEFF. Avec le double obstacle des viaducs et un délimonage périodique, récurrent, drastique et destructeur le capital nature de cette zone ne sera plus préservé. Cette zone doit rester dans celle de Natura 2000, basse Durance « PRO 93 » réf. SPN 1589 et Rhône « PRO 93 » réf. SPN 1590.

Infraction à la directive européenne « oiseaux » n° 79/409/CEE et à la convention de conservation de l'habitat flore et faune du 21 mars 2000 ? Transposée en droit interne à l'article L 414-1 alinéa 7 du Code de l'Environnement.

L'importance de cette zone est à prendre en considération :

- 1- En effet, elle est placée dans l'axe nord-sud des migrations d'oiseaux ; une partie importante des espèces inscrites sur la zone européenne de protection de l'habitat est présente sur le site.*
- 2- Concernant les insectes, la diversité du milieu laisse présager une richesse entomologique considérable.*
- 3- La faune, grâce à la fertilité du sol riche en limon et en apport d'eau, est nombreuse et particulièrement variée ».*

Le Maire de la Commune de Barbentane (cf lettre 18/04/2002, 1AR49) pose la question suivante :

« Le classement de la « Basse Vallée de la Durance » en Zone de Protection Spéciale (ZPS) lui donnant le statut de Site Natura 2000, est-il compatible avec un ouvrage imposant (pont sur arches) supportant un trafic important, bruyant et polluant ? Les dégâts sur la flore et la faune de la Durance et de ses berges risquent d'être irréversibles. Quel traitement paysager est prévu sur cette zone du confluent au pont de Rognonas pour protéger le site et la plaine ? ».

Le Maire de la Commune de Rognonas, dans sa lettre du 18/04/2002 (1AR88) indique concernant le tracé de la LEO :

- "coupure physique, véritable fermeture du dernier espace de liberté entre la commune et la Durance, lieu emblématique de la mémoire culturelle collective des habitants de Rognonas. Le projet présenté condamne définitivement l'accès des habitants du nord des Bouches-du-Rhône et de Rognonas à la Durance.*
- très fort impact paysager entraînant une véritable barrière visuelle (talus de 8 mètres de hauteur) en entrée de ville, et de département.*
- impact négatif sur le patrimoine que constitue le pont suspendu de Rognonas répertorié par la DIREN dans l'atlas des ouvrages d'art remarquables des Bouches-du-Rhône (n°1390) et qui pourrait figurer dans le registre des monuments classés « Patrimoine du XXème siècle » en cours d'élaboration par les DRAC. Certains points de vue sur l'ouvrage seront perdus à jamais.*

- *entrave à tout projet global de réhabilitation des berges de la Durance associant les aspects écologiques, environnementaux, touristiques et éducatifs qui sont actuellement les axes de réflexion menés par la commune.*
- *entrave au projet de ZPPAUP engagé en collaboration avec la DIREN ».*

L'Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Rognonas et de sa Région (ASERR) a déposé un mémoire et une pétition (1AR81, 27 pages) :

« Ce projet n'est pas bon. Il pénalise en grande partie l'environnement de Rognonas, les communes limitrophes, par la pollution apportée aussi bien au niveau de l'air, du bruit, de l'agriculture et des zones ZICO et ZNIEFF. C'est un facteur très aggravant pour la nappe phréatique et pour les inondations. A l'évidence, ce n'est pas un projet socio-économique et de transit mais un projet politique. Il est d'un coût prohibitif pour la communauté au regard de ce qui pourrait être fait en revenant aux solutions initiales. Ce projet doit être gelé et complètement refusé. Nous émettons un avis très défavorable ».

La pétition, accompagnée de 1943 signatures, a été transmise au Parlement Européen par l'ASERR. Le registre d'enquête comporte la réponse de la commission de pétition (rép n°102152 en date du 30/01/2002) on peut lire *in fine* :

« La Commission considère cependant que les Etats membres doivent néanmoins proposer ces zones en vue d'un éventuel classement sauf à démontrer que les espèces qui y sont présentes se trouvent dans un état de conservation suffisant dans l'ensemble des ZPS déjà classées.

Les autorités françaises ont donc été interpellées à nouveau sur ce point. Dans leur réponse elles se sont bornées à préciser qu'une évaluation était en cours en vue d'un éventuel classement ultérieur en ZPS. Suspectant donc un éventuel manquement à l'article 4 de la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, la Commission a le 28 mars 2001 décidé d'adresser une mise en demeure à la France ».

La Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO), dans sa lettre du 17/04/2002 enregistrée sous le n° 1AR87, porte un avis négatif sur le pont aval en Durance. L'ensemble de cette lettre mérite une attention particulière en raison de toutes les références qu'elle comporte concernant la réglementation européenne. Le quatrième paragraphe de cette lettre est ainsi rédigé :

« J'ajoute que le deuxième pont passe dans la ZICO PAC 17 Basse Durance (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux : une zone qui n'a pas encore été classée ZPS) et que la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes veut que les dispositions de l'article 6 de la directive 92/43/CEE soient applicables à un site non classé ZPS mais qui aurait dû l'être : « les sites dignes d'être classés doivent être traités de la même manière qu'ils soient ou non officiellement classés », cas des Marismas de Santoña en Espagne ».

La conclusion de la lettre n'est pas sans conduire à une certaine réflexion : *« Enfin nous pensons que la construction de deux ponts sur ce projet somme toute modeste dans son utilité publique, serait un gaspillage scandaleux des ressources de la nation ».*

Avignon = Ceinture Verte : l'atteinte au milieu naturel est vue en fonction de la coupure que va constituer la voie express :

- pour la pratique des loisirs (circuits à pied, à vélo, à cheval) ;
- sur le paysage en raison de l'infrastructure imposante de la LEO, des murs et merlons de protection contre le bruit (cf ASCVA, R1A124, Ch 438 et 439).

2) L'agriculture

Les observations concernant le secteur agricole et les nuisances que la LEO apporte sont d'autant plus incisives, voire virulentes, que le dossier d'enquête présente une réelle insuffisance dans l'analyse des problèmes posés et des mesures qui sont proposées pour pallier les conséquences techniques, économiques, financières et humaines qu'entraîne cette réalisation.

Les formes d'intervention

On constate trois types d'interventions :

1 - Les propriétaires et les exploitants

Tous les propriétaires de parcelles qui feront ultérieurement l'objet d'expropriations ont exprimé leur point de vue et fait valoir leurs droits, l'indemnisation étant une préoccupation légitime.

2 - Les associations

Dans les secteurs particulièrement touchés par la voie express, les propriétaires et exploitants se sont regroupés en associations pour mieux faire valoir leurs intérêts.

- Association de Défense des Intérêts Agricoles « Les Florides » à Rognonas.

La lettre revendicative (10/04/2002, 1AR71) a été signée par 25 personnes. Elle concerne la zone agricole de Rognonas-Châteaurenard.

- Association de Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon à Montfavet

Cette association regroupe un certain nombre d'habitants de la ceinture verte et les agriculteurs concernés par la LEO. Créée il y a douze ans, elle a été amenée à « gérer les problèmes induits par la création de la ligne TGV ». Elle possède de ce fait une réelle expérience en matière d'expropriation et de défense de la propriété privée.

D'autres associations moins spécifiques dans leur objet ont souligné l'intérêt économique de l'agriculture dans la région du Comtat. Cette préoccupation se retrouve au niveau des élus et des représentants des collectivités locales.

3 - Les assemblées consulaires et les syndicats professionnels agricoles

Les chambres d'agriculture des départements des Bouches-du-Rhône et de Vaucluse se sont exprimées au cours de l'enquête.

Leurs avis sont convergents tout en présentant des accents plus marqués sur certains points en raison du caractère spécifique de chaque zone agricole :

- maraîchage dans la ceinture verte,
- arboriculture dominante dans le secteur de Châteaurenard (Les Florides).

Le point commun est une demande très appuyée pour obtenir les mêmes conditions d'indemnisations que pour la réalisation du TGV.

Les conséquences foncières liées aux expropriations à venir sont traitées avec des propositions pour en pallier les conséquences :

- **Expropriations totales si nécessaire**

- **En Vaucluse**, il est demandé :

- la création d'un fond permettant le maintien des exploitations agricoles,
- une convention avec la SAFER (stockage des terres).

- **Dans les Bouches-du-Rhône** :

- la constitution de réserves foncières avec un financement spécifique,
- sont envisagées des demandes de déplacement de sièges d'exploitation et d'emprise totale.

- ♦ Syndicat des exploitants agricoles à Rognonas : la lettre du président (1AR46 et R47) insiste sur :

- la préservation des haies (mistral),
- l'évacuation des eaux (orages),
- l'effet néfaste de la poussière du chantier,
- la conservation des serres,
- l'intérêt majeur de la nappe phréatique.

- **La Ceinture Verte**

Sa défense, en tant qu'agriculture péri-urbaine, est revendiquée par les organisations collectives agricoles.

- ♦ **Les organismes collectifs agricoles**

Il s'agit des syndicats qui assurent l'irrigation ou l'écoulement des eaux :

- canal Puy,
- syndicats d'arrosage et des vidanges.

Ils demandent à être indemnisés en raison des pertes de recettes dues à la réduction de l'assiette foncière ou des cotisants – toutes les communes sont concernées.

En conclusion :

- la Chambre d'agriculture de Vaucluse donne un avis défavorable au projet ;
- la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône donne un avis réservé.

IV. LA LEO DANS SON TRACE

De nombreuses observations ont été faites concernant l'option prévue pour le tracé de la LEO.

L'étude des variantes (reprises dans le dossier et explicitées), les différentes concertations devaient permettre de conclure sur l'unique choix du tracé proposé et de sa validité.

L'enquête a conduit à la remise en cause des deux tronçons par le public :

1. la traversée de la RN 570 devant le pont de Rognonas,
2. le tronçon St Gabriel-l'Amandier avec son aboutissement sur la RN7 au carrefour de l'Amandier.

1) La LEO dans la commune de Rognonas

Le maire de Rognonas a présenté, au nom de la commune et pendant l'enquête, un contre-projet. Il s'agit d'un dossier technique intitulé "Etude de faisabilité d'une tranchée couverte au niveau de la RN 570".

Ce dossier comporte :

- une note technique,
- un profil en long,
- un plan des ouvrages au 1/5000e,
- une estimation,

Le maire de Rognonas, dans sa lettre du 18/04/2002 (1AR88), estime que la LEO a des impacts négatifs ainsi résumés :

- *coupure physique,*
- *impact paysager,*
- *impact négatif sur le patrimoine (pont suspendu),*
- *entrave à la réhabilitation des berges,*
- *entrave au projet de ZPPAUP, ...*

Plusieurs élus s'associent à cette demande (conseil général, communes limitrophes).

Par ailleurs le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance (lettre du 17/04/2002, n°1AP81) émet le souhait suivant :

« Par ailleurs il nous apparaît également souhaitable que puisse être étudiée à l'occasion des investigations hydrauliques complémentaires qui doivent s'engager, la faisabilité d'une solution permettant le franchissement inférieur de la RN570 accédant au pont de Rognonas, conformément au souhait de la commune ».

La commission d'enquête demande que la comparaison soit faite entre le projet et la variante en réalisation enterrée.

Un examen multicritère paraît indispensable.

2) La LEO dans la Ceinture Verte

Le tronçon de St Gabriel au carrefour de l'Amandier a été l'objet d'une très forte mobilisation du public opposé au projet.

L'Association de Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon (ASCVA) a déposé au cours de l'enquête un très imposant mémoire enregistré sous le n° 1AP124. Concurrément de nombreux particuliers se sont manifestés pour abonder dans le sens des arguments développés par l'Association ASCVA qui regroupe agriculteurs et résidents.

L'aménagement du carrefour de l'Amandier a fait réagir, en plus des défenseurs de la ceinture verte, les industriels, les commerçants et les usagers pour dénoncer les dangers d'une trop grande concentration de véhicules vers un point déjà saturé.

a) la voie de St Gabriel à l'Amandier

Elle traverse un secteur très habité (agriculteurs et résidents). Le dossier ASCVA fait l'inventaire de toutes les nuisances au premier rang desquelles se situe le bruit. Ce secteur ayant l'expérience du TGV, le scepticisme est total concernant l'efficacité des murs phoniques (chapitre 4 du mémoire). D'où la demande d'un protocole de rachat des maisons dans la bande de 300 mètres encadrant la voie routière en équivalence des mesures adoptées par la SNCF pour le TGV.

La seconde requête concerne la destruction totale de petites exploitations maraîchères que coupe en deux la LEO.

Un plan des îlots de propriétés traversés par la LEO suffit à révéler l'ampleur du désastre pour de petits maraîchers privés de leur capital-travail sans espoir d'une indemnité compensatrice au niveau du préjudice subi (financier et humain).

La requête finale de l'ASCVA est l'abandon du tronçon St Gabriel-l'Amandier au profit d'un raccordement direct de St Gabriel à Bonpas.

« Si tant est que la commission d'enquête rejette nos arguments de forme et de fond visant à démontrer que ce projet, en l'état actuel, doit recevoir un avis défavorable, nous demandons à titre compensatoire, pour toutes les raisons exposées ci-dessus, que la partie du tracé située entre la RN 570 et la RN 7 (Amandier) fasse l'objet de réserves suspensives.

En d'autres termes, le projet ne devrait-il pas être arrêté à l'échangeur de Châteaurenard de telle façon que le tronçon Châteaurenard-Bonpas fasse l'objet d'une étude plus complète ?

Nous proposons de surseoir aux travaux, dans un premier temps, en ne les lançant ultérieurement que dans le cas où le résultat de l'étude de prolongement vers l'autoroute A7 mettrait en évidence l'utilité du pont sur la Durance au sud du quartier de St Gabriel ainsi que du raccordement de la LEO à la RN 7 en face du chemin de l'Amandier. »

De très nombreux intervenants ont manifesté leurs inquiétudes à propos de l'effet destructeur de la LEO sur la Ceinture Verte.

« La coupure sera préjudiciable « aux loisirs (vélo) et porte une « atteinte aux paysages » et au « cadre de vie ».

b)Le carrefour de l'Amandier

Une sorte d'unanimité s'est faite dans les observations du public (plus de 100) contre l'arrivée de la LEO au carrefour de l'Amandier pour son raccordement à la RN 7.

A la base, deux considérations interviennent pour ce refus :

1. le carrefour de l'Amandier est actuellement saturé et la jonction de la LEO va contribuer à aggraver cette saturation,
2. le dossier est muet sur l'aménagement de ce giratoire.

En définitive sans nier l'intérêt qu'il y a à canaliser le trafic en provenance de Réalpanier, les intervenants estiment que la LEO aurait dû se raccorder à la RN 7 plus à l'est de l'Amandier !

3) La requalification de la RN7 en voie express

Le dossier présenté, sans pour autant l'affirmer, privilégie un prolongement de la voie express depuis l'Amandier jusqu'à l'A7 au moyen d'une requalification de la RN 7 en voie express.

Cette solution qui s'inscrit en concurrence avec une voie nouvelle soit en rive droite soit en rive gauche de la Durance a provoqué de très vives réactions de la part des propriétaires d'établissements industriels ou commerciaux qui ont un débouché direct sur la RN 7.

Le centre commercial « Auchan » a déposé une note qui argumente ce refus de voir la RN 7 transformée en une portion de LEO de l'aérodrome à l'Amandier.

4) Le raccordement direct à l'A7 est une impérieuse priorité

Tous les intervenants d'Avignon et du Vaucluse demandent avec force que la LEO soit directement raccordée à l'autoroute A7 et ne s'arrête pas à l'Amandier même s'il s'agit d'une première phase.

Particuliers, associations, industriels, élus, sont tous associés dans cette demande.

Les observations qui se sont exprimées (registres et lettres) n'ont fait preuve d'aucune complaisance vis-à-vis du projet présenté.

Les expressions suivantes reviennent très souvent : « absurdité », « aberration », « scandaleux ». Elles sont le reflet du courroux que le public a exprimé pendant l'enquête.

La solution la plus générale évoquée est un tracé de voie longeant la ligne LGV avec raccordement au carrefour de l'aéroport (cf Alain DUFAUT, LP 47).

Pour beaucoup le tronçon St Gabriel-l'Amandier ne devrait être qu'une « bretelle » de la LEO (cf Christian BOUILLLOT, 1AP104).

V. Les thèmes divers

1) La LEO traitée en autoroute

L'Association Grand A a développé une argumentation s'appuyant sur les difficultés rencontrées par les collectivités publiques (Etat, régions, département) pour assurer le financement d'une infrastructure qui, par sa nature (voie express), aurait pu relever du principe des constructions autoroutières concédées - la perception de péages assurant la rentabilité ? Cobaty International France a fait sienne cette idée.

2) Le pont-rail de St Gabriel

Les riverains de la ceinture verte ont saisi l'occasion de l'enquête pour exprimer à nouveau leur rancœur sur la réalisation « sans concertation » du passage sous la LGV dans la perspective de la LEO. L'Association ASCVA dans son mémoire déjà cité :

« Force est de constater que nous avons raison de dire que le pont-rail St Gabriel fixerait le tracé de la LEO car le dossier d'enquête ne propose aucune autre alternative. Ceci constitue pour nous une carence rédhibitoire et une façon de tromper la Commission d'Enquête sur le fondement du choix du tracé. La situation du pont-rail St Gabriel fige la situation et conduit par là même à un simulacre d'enquête. »

3) La concertation

On relève dans les observations des remarques sur l'insuffisance ou l'absence de concertation. On aboutit à la question suivante :

« La Directive (circulaire n°92.71 du 15 décembre 1992) relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure » a-t-elle été appliquée ?

CHAPITRE VI

Mémoire en réponse de la Direction Départementale de Vaucluse.

La DDE 84 a répondu point par point aux observations du public et thèmes. Ce document figure en Annexe au présent rapport (Annexe n°2).

L'analyse en est faite dans la 2^{ème} partie intitulée « DISCUSSION ».

La commission d'enquête a formulé son avis sur les observations du public et thèmes, compte tenu du mémoire en réponse de la DDE 84.

LIAISON EST- OUEST AU SUD D'AVIGNON

&

RN 570 DEVIATION DE ROGNONAS

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

UTILITÉ PUBLIQUE + MISE EN CONFORMITÉ DES P.L.U
+ ROUTE "EXPRESS"

**DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE**

<p>2^{ème} partie DISCUSSION – CONCLUSION ET AVIS</p>
--

I . DISCUSSION

I-1 - Sur la publicité et l'information du public

La commission d'enquête tient à souligner la qualité et l'efficacité de la publicité mise en place par la Direction des relations avec les collectivités locales et environnement de la PREFECTURE DE VAUCLUSE.

Toutes les mesures réglementaires de publicité ont été respectées :

- Informations dans les quotidiens locaux des trois départements :
La Provence – La Marseillaise – Le Midi Libre – Vaucluse Matin.
- Informations dans les quotidiens nationaux :
Le Monde – Le Figaro.

A l'initiative, à la fois de la Préfecture de Vaucluse et de la direction départementale de l'équipement de Vaucluse, deux dispositifs complémentaires d'information ont été mis en place :

- 1) Édition d'une plaquette annonçant l'enquête, les dispositions du projet, le calendrier des permanences des commissaires enquêteurs. Tirée en des milliers d'exemplaires, cette plaquette a été distribuée dans les boîtes aux lettres des particuliers.
- 2) Une conférence de presse organisée le 25 mars 2002 au début de l'enquête, a rappelé celle-ci et bénéficié d'une large publicité dans les médias.
- 3) En forme de paradoxe, une publicité a été faite par les opposants au projet au moyen de grands panneaux placardés à proximité du pont de Rognonas.
- 4) Enfin, de très nombreux articles sont parus dans la presse locale, le plus souvent sur l'initiative de particuliers, d'associations et avec le relais de journalistes pour exprimer les oppositions à la LEO

La commission d'enquête a pu constater qu'aucune mention ne figurait dans les registres d'enquête pour souligner le manque d'information sur le déroulement de l'enquête.

I-2 - Sur le déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans le calme avec une fréquentation soutenue mais sans effet de foule en particulier pendant les permanences des commissaires enquêteurs. Deux facteurs ont largement contribué à cette bonne organisation :

- 1) La durée de l'enquête portée à son maximum (2 mois), en sorte que s'il y a eu quelques demandes pour une prolongation de l'enquête, elles ont été faites sans insistance.
- 2) La présence des trois commissaires enquêteurs à toutes les permanences et avec une totale disponibilité pour le public.

I-3 - Sur la participation du public

Le public est venu nombreux pour déposer ses observations sur les registres. Sur les 7 lieux de consultation des dossiers, seule la sous-préfecture d'Arles a enregistré une faible participation.

La population la plus concernée étant celle située sur la commune d'Avignon, il était tout à fait normal que ce soient les registres déposés à la mairie d'Avignon et à la préfecture qui reçoivent le plus grand nombre d'interventions (plus de 50 %).

I-4 - Sur le dossier support d'enquête

Un certain nombre d'observations ont été faites sur la consultation difficile du dossier mis à l'enquête. Les qualificatifs n'ont pas manqué pour stigmatiser un accès difficile pour la compréhension.

L'étude du projet, les démarches techniques engagées (choix de variantes), l'étude d'impact complexe en raison des zones sensibles traversées par la voie express ne pouvaient conduire qu'à un dossier d'enquête substantiel et volumineux.

Pressentant cette difficulté, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage, avant la mise à l'enquête, la présentation d'un dossier en tomes séparés suivant les différents chapitres ainsi que la présentation du tracé de la voie en carte murale.

La DDE 84 a établi sur une vue aérienne d'environ 1.50 m x 1.00 m l'implantation de la LEO.

Enfin, par leur présence, les commissaires enquêteurs assistés en permanence d'un technicien de la DDE ont pu apporter au public toutes les informations qu'il désirait.

En cours d'enquête, des documents complémentaires ont été établis par les services de la DDE 84 et à la demande de la commission d'enquête pour une plus grande lisibilité du tracé (définition des îlots de propriété dans les secteurs agricoles de la ceinture verte, Rognognas, Châteaurenard).

La commission d'enquête estime que si une certaine insuffisance d'analyse dans le domaine de l'agriculture est à signaler dans le dossier, par contre la protection de la nature, la défense de la flore et de la faune ont particulièrement bien été présentées.

Tout en comprenant les réactions du public sur la difficile et surtout longue lecture du dossier, la commission d'enquête pense que pour répondre aux obligations réglementaires imposées notamment en matière d'étude d'impact celui-ci ne pouvait avoir une autre présentation que celle qui a été faite.

I-5 - Sur le projet

A l'objection qui est présentée par quelques intervenants dont l'Association pour la Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon (ASCVA) sur le fait que le projet de la LEO fait l'objet d'un découpage "saucissonnage" avec absence d'étude d'impact aux extrémités.

La DDE 84 répond :

Le dossier répond aux exigences réglementaires de présentation du projet (section objet de l'enquête) et du programme (section dans laquelle s'inscrit le projet). La pièce E du dossier d'enquête « Etude d'impact » (page E.III-3) présente l'ensemble des textes et précise que l'appréciation des impacts du programme fait partie intégrante du dossier mis à l'enquête.

Ce qui est le cas puisque les raccordements aux autoroutes A7 et A9 faisant partie du programme LEO sont examinés tout au long du dossier. A l'interpellation de l'ASCVA sur l'utilité publique du projet, la réponse de la DDE 84 est la suivante :

Concernant les interrogations de l'Association de Sauvegarde de la Ceinture Verte d'Avignon, le dossier d'enquête met en évidence les possibilités de décongestion du réseau interne existant (tour des remparts et rocade notamment). Il dépasse la simple problématique de raccordement aux autoroutes.

Rappel des fonctionnalités de la LEO (cf tome E.IV, page 101 du dossier d'enquête).

Le trafic de transit n'est pas celui qui est le plus concerné par l'aménagement (pourcentage faible du trafic de transit de l'ordre de 3% en 2000).

Il faut rappeler que la fonction est essentiellement celle d'une voirie d'agglomération et non pas une simple fonction de liaison entre les autoroutes A7 et A9 (une concession autoroutière a été envisagée). Certains interlocuteurs n'ont pas intégré cette évolution du projet.

La commission d'enquête estime n'avoir rien à rajouter aux réponses du maître d'ouvrage.

I-6 - Les thèmes sur les impacts

I-6-1 - Les nuisances

I-6-1.1 - Le bruit

Les observations les plus sévères émanent des secteurs les plus sensibilisés au bruit qu'ils subissent déjà (RN 100 et ligne grande vitesse).

La commune des Angles

Une mobilisation générale s'est faite pour dénoncer le bruit et ses méfaits (associations, conseil municipal).

La DDE 84 répond :

Les études sur le bruit seront affinées au stade des études de projet.

Il faut noter que le basculement du trafic de la RN 100 vers la LEO va contribuer à diminuer l'impact sonore de la RN 100 sur les zones habitées du vieux village des Angles. Il s'agit d'un effet positif du projet LEO.

Concernant la RN 100, les évolutions de trafic attendues conduiront à une dégradation encore plus marquée de l'environnement sonore. Tendances que va inverser l'arrivée de la LEO. C'est un des effets positifs de la LEO dans ce secteur.

Les deux associations de défense de la commune des Angles contestent les résultats de l'étude acoustique. Ces observations portent essentiellement sur les nuisances au niveau du demi-diffuseur des Angles ainsi qu'indirectement pour la portion de la RN 100 surplombée par le vieux village. Les associations réclament un aménagement sur place de la RN 100 dans le cadre du projet LEO et demandent sa requalification.

Il faut rappeler que le dossier prévoit une requalification de la RN 100.

L'étude n'a pas décelé de dépassement de seuil au niveau du demi-diffuseur. Elle prévoit cependant la réalisation d'une protection le long de la bretelle d'entrée, de type "merlon" de terre de longueur de 200 mètres et de hauteur de 2 mètres.

Il est utile de rappeler que la réglementation oblige à réaliser des mesures après la mise en service de l'infrastructure et contraint le maître d'ouvrage à réaliser des travaux correctifs en cas de dépassement des seuils.

Le secteur de St Gabriel – l'Amandier

Il s'agit d'un secteur qui a bénéficié, jusqu'à l'arrivée de la ligne TGV, d'un excellent cadre de vie.

Aux inquiétudes de la population, aujourd'hui traumatisée par la fréquence des passages de TGV, la DDE 84 répond :

Sur le secteur de l'Amandier, les observations sont critiques à l'égard de l'efficacité réelle des mesures compensatoires qui seront prises et les riverains demandent le rachat éventuel des habitations dans une bande de 300 mètres selon la doctrine initiée par la SNCF pour le TGV.

Les mesures de rachat seront envisagées dans le cas où techniquement le maître d'ouvrage sera dans l'impossibilité de limiter les nuisances. Elles seront définies au cas par cas, en fonction du contexte et non pas systématiquement. Le dossier ne prévoit pas, comme cela a été le cas pour le TGV, le rachat des habitations sur une bande comprise 150 mètres de part et d'autre de l'axe du projet.

Lors de l'instruction mixte à l'échelon central, il a été convenu que les aspects liés aux acquisitions foncières évolueront au fur et à mesure de l'avancement des études, des enquêtes réglementaires et des procédures administratives.

Enfin, il est utile de rappeler que le bruit routier n'est pas identique au bruit ferroviaire et que son traitement est techniquement plus simple et maîtrisé.

Pour ces deux cas les plus flagrants en matière de nuisances des émissions sonores, la commission d'enquête apprécie la réelle prise en compte de ce problème par le maître d'ouvrage.

Elle insiste pour que soient prises les mesures les plus efficaces tant pour les groupes d'habitations que pour les maisons individuelles et isolées.

I-6-1.2 - Les eaux souterraines

La préoccupation des habitants dans les zones traversées par la LEO au regard d'une parfaite protection des eaux souterraines est d'autant plus compréhensible qu'elles sont très largement utilisées pour l'alimentation en eau potable et l'irrigation.

La DDE 84 tout en renvoyant à la prochaine enquête « loi sur l'eau » qui sera ouverte en novembre 2002 n'en affirme pas moins que tous les équipements seront réalisés pour maîtriser les éventuelles pollutions en provenance de la chaussée ainsi que « *les problèmes de modification de l'écoulement souterrain avec proposition de mesures compensatoires* ». *La situation de toutes les communes est examinée au cas par cas ;* **la commission d'enquête ne peut que se satisfaire de ces engagements.**

I-6-1.3 - Les eaux superficielles

Les risques d'inondations bien connus des populations de la rive gauche de la Durance n'ont pas été sans conditionner les réactions du public pendant l'enquête, sans pour autant avoir été étudiés dans le dossier d'enquête. C'est un problème qui doit faire entièrement l'objet de la prochaine enquête « loi sur l'eau » déjà citée.

La commission d'enquête demande que le prochain dossier spécifique à ce problème apporte une réponse complète aux interrogations qui ont été présentées (cf lettre du 17-04-2002 répertoriée IAP81 du syndicat mixte d'aménagement de la vallée de la Durance).

I-6-1.4 - Le milieu naturel.

La défense du milieu naturel est un thème qui a été évoqué par tous les intervenants (particuliers, associations, municipalités). La protection des oiseaux a été au cœur des débats qui, à n'en pas douter, a pris dans certain cas une tournure plus passionnelle que réaliste. Ecrire que :

« *La construction de deux ponts sur ce projet somme toute modeste dans son utilité publique serait un gaspillage scandaleux de ressources de la Nation* » trahit sans aucun doute la pensée de son auteur ou atteint la limite de la démesure.

La commission d'enquête n'en considère pas moins que toutes les mesures doivent être prises pour assurer le maximum de précautions pour assurer la protection de la faune sauvage.

La faune sauvage.

Le dossier d'enquête a présenté de très sérieuses études sur ce chapitre. Il tient une place très importante dans l'étude d'impact au point de conduire à des réactions de la part de certaines personnes, inverses de celles auxquelles on peut penser.

Dans son mémoire en réponse, la DDE 84 réaffirme la position qui a été prise par le ministère de l'équipement en accord avec la direction régionale de l'environnement PACA pour apporter une attention particulière à toutes les zones de préservation des oiseaux qui ont été instituées en basse vallée de la Durance et au confluent du Rhône (ZICO, ZPS en cours,...).

Il est répondu aux différents intervenants (DDARD-ASERR-LPO- Mairies de Barbentane, Rognonas,...) que la pré évaluation a conclu à la non-existence d'incidence significative sur les habitats et les espèces remarquables de la ZICO PAC 17, moyennant la mise en œuvre de mesures visant à maîtriser les risques en phase de construction des deux ouvrages de franchissement de la Durance. De plus, elle propose des mesures d'accompagnement pour la restauration des milieux (chiffrées à 325 000 euros) en liaison avec la direction régionale de l'environnement PROVENCE-ALPES-CÔTES d'AZUR. Ces dispositions ont été validées par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central. (DDE 84)

La commission d'enquête constate que tant dans l'étude d'impact que dans sa volonté réaffirmée, le maître d'ouvrage, l'Etat en l'occurrence, fait face à ses obligations d'être exemplaire pour protéger la nature dans toutes ses composantes.

I-6-2 - L'agriculture

Il serait plus juste d'écrire « les agricultures » tant les situations sont différentes suivant qu'il s'agit :

- de la rive droite du Rhône (les Angles),
- de la rive gauche de la Durance (département des Bouches-du-Rhône),
- ou de la rive droite (ceinture verte).

Ce qui explique la complexité d'un problème qui ne peut se voir appliquer une solution globale.

Au cours de l'enquête, la plupart, pour ne pas dire la totalité des agriculteurs concernés par l'emprise de la LEO, se sont exprimés pour, à la fois, s'opposer au projet et demander une indemnisation équitable pour le préjudice qui va leur être causé.

De leur côté, les organisations professionnelles agricoles et notamment, les chambres d'agriculture des départements les plus concernés (13 et 84) ont demandé des mesures précises pour compenser, voire corriger, les méfaits sur l'agriculture et les agriculteurs de passage de la LEO.

A des considérations le plus souvent individuelles se sont ajoutées les interventions des organismes collectifs tels les syndicats d'irrigation ou d'assainissement (vidanges) qui vont avoir des pertes recettes consécutives aux pertes de surface et par voie de conséquence, une majoration des cotisations pour les surfaces agricoles restantes.

I-6-2.1 - Le capital travail

Il s'agit d'un problème qui n'est pas seulement foncier mais qui concerne la vie et dans le cas de la LEO de la survie d'un certain nombre d'agriculteurs spécialisés dans le maraîchage.

Ce n'est pas sans raison que dans son mémoire (déjà cité) l'Association pour la défense de la ceinture verte d'Avignon a stigmatisé l'insuffisance du dossier d'enquête dans l'examen de l'impact de la LEO sur l'agriculture.

L'évaluation des superficies consommées n'est qu'une approche « comptable » d'un problème qui concerne un peu l'économie agricole de la région mais surtout la situation des agriculteurs.

Dans un secteur maraîcher où une famille peut vivre avec quelques hectares, couper en deux l'exploitation par une barrière infranchissable (véritable mur), c'est provoquer la disparition totale de l'entreprise.

Face à ce problème complètement occulté dans le dossier soumis à l'enquête, la commission d'enquête a fait établir la situation réelle des exploitations et ses îlots de propriété avec l'impact de la voie. Les cartes jointes en annexes montrent la véritable réalité de ce qui se passera après la réalisation de la voie. Le plan relatif à la ceinture verte est particulièrement édifiant.

Ainsi qu'il l'est relaté dans le rapport, **la commission d'enquête a fait une visite complète sur la ceinture verte et rencontré les maraîchers qui seront les plus pénalisés.**

Si le cas de la ceinture verte est cité en exemple alors que d'autres secteurs sont concernés de la même manière (Barbantane, Rognonas, etc.), c'est qu'en fait, il s'agit d'un territoire qui, dans sa partie sud en rive droite de la Durance, a déjà subi des bouleversements par le passage du TGV.

I-6-2.2 - Le précédent : la ligne nouvelle du TGV

La réalisation de la ligne nouvelle du TGV conduit aujourd'hui à un double constat :

- Sur le plan négatif : ce sont les nuisances directes (BRUIT) et les conséquences sur le FONCIER.

De nombreuses parcelles en bordure de la ligne sont aujourd'hui incultivables. Ce sont des « délaissés » qui deviennent réceptacles de nombreuses déprédations (vol) ou de véritables dépôts d'immondices. Cette situation n'avait sans doute pas été prévue au moment des négociations entre SNCF et agriculteurs.

- Sur le plan positif : la SNCF (TGV) a disposé d'un véritable service foncier qui a examiné de très près la situation de l'agriculture et des agriculteurs.

Un protocole avec les organisations professionnelles a fixé les bases d'indemnisation. Celles-ci ont été jugées suffisamment satisfaisantes pour faire aujourd'hui référence. Elles serviront de plate-forme pour les demandes d'indemnisation consécutives à la réalisation de la LEO.

Les différents échanges : administration, profession laissent apparaître une poursuite du protocole d'indemnisation.

I-6-2.3 - La restructuration foncière

Les maraîchers et également les arboriculteurs sont très réservés sur l'efficacité des mesures à prendre en matière de restructuration des exploitations.

Dans le secteur du maraîchage, l'argument invoqué (non sans quelques raisons) est que l'exploitant qui fait du maraîchage travaille avec « SA TERRE » et aura des difficultés pour s'accommoder de celle des autres.

La réponse du maître d'ouvrage aux questions posées :

Les présidents des conseils généraux ont été saisis par le préfet de Vaucluse pour la réalisation de l'étude d'aménagement prévue à l'article L.121.-1 du code rural.

Cette étude permettra de déterminer et justifier le mode d'aménagement foncier et son périmètre (pré-étude d'aménagement foncier) puis sera transmise à la commission communale ou intercommunale et à la commission départementale d'aménagement foncier qui statuera sur le type d'aménagement foncier.

Les trois SAFER concernées ont été rencontrées le 8 avril 2002. Elles ont fait part de leur accord pour intervenir dans le cadre du projet.

Pour les aspects fonciers, le protocole TGV sera appliqué (confirmation de la part des services fiscaux).

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la prise en considération des problèmes agricoles posés par la construction de la LEO doit aller au-delà de ce qui a été fait jusqu'à présent en plaçant au premier rang :

- L'agriculteur, son exploitation, les mesures pour la préserver et les compensations pour contrebalancer les préjudices qui seront causés lorsqu'ils sont inévitables.
- L'indemnisation suivant le protocole SNCF, devrait apporter une réponse satisfaisante dans un grand nombre de cas.
- La mise en place de moyens et des propositions de restructuration sont une nécessité en dépit des difficultés que constitue le type d'économie agricole de la région.
- La prise en compte des intérêts collectifs agricoles (irrigations, assainissement) va dans le sens de l'équité vis-à-vis de l'ensemble des agriculteurs.

Enfin, il paraît évident que la zone d'étude pour la D.U.P est dans certains cas suffisamment large (ceinture verte) pour rechercher le tracé qui minimise les impacts sur les agriculteurs.

I-7 - LA LEO DANS SON TRACE

I-7.1 - La LEO dans la commune de Rognonas

Le tracé de la LEO a fait l'objet d'une très forte contestation de la part des habitants de la commune et de la municipalité. Un contre-projet a été présenté par M. Yves PICARDA, maire de la commune de Rognonas.

Le projet présenté dans le dossier d'enquête prévoit une voie qui, à la sortie du passage sous la voie P.L.M, s'élève progressivement pour franchir en élévation la RN 570 au droit du pont sur la Durance.

La voie se poursuit en amont du pont au dessus du terrain naturel pour aboutir à l'échangeur de Châteaurenard.

Le contre projet de la commune de Rognonas consiste à substituer au profil en élévation et presque en symétrie un profil enterré pour pouvoir passer en TUNNEL sous la RN 570 et ainsi effacer à la vue le passage de la LEO, devant le pont suspendu de Rognonas.

Parmi les arguments avancés par le maire de Rognonas pour s'opposer au tracé aérien de la LEO figurent en particulier les arguments suivants :

- coupure physique ;
- impact paysage ;
- impact négatif sur le patrimoine (pont suspendu) ;
- entrave à la réhabilitation des berges ;
- entrave au projet de ZPPAUP.

Le contre-projet qui est intitulé « étude de fiabilité d'une tranchée couverte au niveau de la RN 570 » a été déposé pendant l'enquête et enregistré sous le n°1A88 à la date du 18-04-02.

Un complément a été adressé au président de la commission d'enquête à la date du 24-05-02 et de ce fait n'est pas enregistré au titre de l'enquête publique.

Les documents figurent en annexe au présent Rapport et Avis de la commission d'enquête. La Direction Départementale de l'Équipement de Vaucluse, saisie de ce contre projet a présenté son avis sur ce document à la date du 28.06.2002. Ce document est joint en annexe au présent rapport.

Le contre projet de la mairie de Rognonas a fait l'objet d'une attention tout à fait particulière de la part des commissaires enquêteurs.

- 1) À la demande du maire de la commune, la commission d'enquête a participé à la présentation en mairie de Rognonas du contre projet par Monsieur SERRA, responsable du bureau d'étude SEGC auteur du document.

La réunion qui a lieu le 08.04.02 s'est tenue en présence de nombreuses personnalités (mairies voisines, conseiller général, syndicat mixte d'aménagement de la vallée de la Durance SMAVD, etc.).

2) Une visite sur le terrain de l'ensemble des membres de la commission d'enquête a eu lieu le 15.05.02. Etaient présents les représentants de la mairie de Rognonas, M. SERRA, auteur du contre-projet, le chef du service des grands travaux de la DDE 84-cellule LEO.

L'examen du projet a été fait sur l'ensemble du tracé dans la commune de Rognonas.

I-7.1.1 Le contre-projet

Avis de la DDE 84 sur le contre-projet

Le service des grands travaux -cellule LEO- de la direction départementale de l'Equipement de Vaucluse a produit un avis très complet sur le contre projet mais néanmoins limité sur certains points essentiels tels que l'hydraulique, en raison de l'absence totale d'étude dans ce domaine, ce qu'a noté le syndicat mixte d'aménagement de la vallée de la Durance (lettre du 17.04.2002 n° 1AP81).

Pour la commission d'enquête, les points dirimants suivants ont été traités :

- 1) La nappe phréatique,
- 2) Les écoulements naturels et artificiels,
- 3) L'exploitation de l'ouvrage,
- 4) Le coût.

I-7.1.1.1 - La nappe phréatique.

▪ L'avis de la DDE est le suivant

On doit s'interroger sur l'impact qu'un tel projet en tranchée couverte peut avoir sur la circulation des eaux souterraines étant donné la sensibilité de ce secteur, notamment vis-à-vis de la ressource en eau potable.

En effet, le recensement de captages privés réalisé sur les communes de Rognonnas et Barbentane a montré qu'une part non négligeable des points d'eau situés sur l'aire d'étude est utilisée pour l'alimentation domestique des habitations ainsi que pour l'agriculture. Il convient d'ailleurs de préciser que Rognonas comporte 1 800 foyers dont 1 700 sont alimentés par des ouvrages privés. De nombreux captages privés existent en outre hors de la zone d'étude.

La présence de nombreux puits de captages et forages privés s'explique par le contexte hydrogéologique de l'aire d'étude avec des aquifères alluvionnaires peu profonds et productifs (systèmes alluvionnaires de la plaine du Rhône et de la Durance).

La nappe d'accompagnement de la plaine de la Durance s'écoule parallèlement à la rivière jusqu'au Rhône et le sens des échanges (alimentation ou drainage) entre l'aquifère et la Durance varie dans l'espace et le temps en fonction de la hauteur du cours d'eau ainsi que de l'influence de l'irrigation.

Le niveau de la nappe fluctue en relation avec le débit de la Durance et son suivi sur Rognonas et Barbentane montre que son niveau moyen est d'environ -3 mètres par rapport au terrain naturel, avec un niveau maximum exceptionnel de - 0,60 mètre.

Les forages sont en général peu profonds, de 8 à 12 mètres, et présentent des niveaux d'eau également peu profonds, entre 2 et 5 mètres sous le terrain naturel.

La réalisation de travaux sous nappe s'avérerait très difficile compte tenu de l'importance de ces travaux et des risques sur la qualité de la nappe seraient alors très élevés. Seule une méthode radicale de rabattement de la nappe phréatique pendant l'exécution des déblais permettrait de diminuer les risques de pollution, mais cela engendrerait des dispositions techniques très lourdes (blindage des fouilles, pompages par puits ou pointes filtrantes) avec des répercussions quantitatives ou de fonctionnement sur les puits environnants en interférant directement sur la nappe phréatique. Le dossier ne montre pas clairement que le coût de ces dispositions techniques ait été pris en compte.

En phase exploitation, l'ouvrage réalisé en tranchée couverte (cuvelage étanche d'une longueur totale de 1 000 mètres avec les deux trémies d'accès, profondeur de 10,15 mètres sous 1 mètre de terre sur un linéaire de 500 mètres environ) peut constituer une véritable barrière dans la nappe, pouvant modifier les écoulements souterrains et les échanges entre l'aquifère et la rivière de façon importante et ainsi perturber l'usage de la ressource en eau dans ce secteur (modification des hauteurs d'eau, interception d'écoulements, qualité de l'eau...).

L'absence de précisions dans l'étude présentée en matière hydrogéologique ne permet pas de juger de sa faisabilité vis-à-vis de la vulnérabilité de la nappe phréatique.

I-7.1.1.2 – Les écoulements naturels et artificiels

- Sur les écoulements d'eau qu'est censée intercepter ou perturber la LEO

La DDE fait l'analyse suivante :

La réalisation de la LEO en tranchée couverte au droit de la RN 570 nécessite le rétablissement de deux écoulements existants :

1) Microcentrale électrique du MOULIN.

La microcentrale du Moulin est du type au fil de l'eau qui utilise la force motrice de l'eau par dérivation d'une partie du canal des Alpines moyennant une chute d'environ 1,50 mètre. L'énergie produite est uniquement utilisée pour les besoins de manutention de l'artisan tailleur de pierres installé sur le site.

Le projet de passer la LEO en tranchée couverte ne doit pas modifier les caractéristiques hydroélectriques de la microcentrale. Notamment les niveaux fil d'eau et ligne d'eau du canal des Alpines à l'aval de la chute doivent être maintenus. Cette contrainte n'est pas évoquée dans l'étude de faisabilité présentée par le bureau d'études SEGC.

2) Fossé au sud de la RD 571.

La RD 571 est longée au sud par un fossé destiné à l'assainissement pluvial de la plate-forme. Il sert aussi à l'évacuation des « trop-pleins » des filioles d'irrigation du secteur (fuyants) et de ce fait, il est toujours en eau. Après sa traversée sous la RN 570, sensiblement au même niveau que celle du canal des Alpines, il longe la RN et prend direction nord pour se jeter par écoulement gravitaire dans la Durance à l'aval immédiat du pont suspendu. La dénivelée du fil d'eau par rapport au terrain environnant est assez importante, de l'ordre de 4,00 à 4,50 mètres au droit du passage busé pour l'accès à la carrière LAFARGE.

L'écoulement du fossé vers son exutoire doit être maintenu. Afin de conserver les niveaux actuels du profil en long de ce fossé, la réalisation de la LEO en tranchée couverte impose de prévoir un passage en siphon sous l'ouvrage en tunnel, avec les contraintes d'exploitation que cela exige.

L'analyse de cette contrainte n'est pas non plus dans l'étude de faisabilité.

I-7.1.1.3 - L'exploitation de l'ouvrage.

L'avis de la DDE n'aborde pas ce problème qui est tout de même crucial car il est important de comprendre que dans le cadre du contre-projet, l'ouvrage enterré sera sujet à des accumulations d'eau et de boues, même en période hors inondations.

Il est certain que l'entretien d'une voie aérienne est plus facile que celle d'une voie en trémie et en tunnel.

L'évacuation des eaux résiduelles effectuée nécessairement par pompage va induire un programme de maintenance permanent.

La sécurité de circulation n'a pas été évoquée. Un camion transportant des produits toxiques va entraîner plus de mesures sécuritaires s'il est en panne au cœur de la trémie que s'il se trouve à l'air libre.

I-7.1.1.4 - Le coût.

Sur le coût différentiel des travaux, l'avis de la DDE ne semble pas déterminant et, en tout état de cause, ne paraît pas infirmer notablement les évaluations contenues dans l'étude de la tranchée couverte.

Il n'est pas prévu de gros bétons pour le lestage des trémies d'accès en amont et en aval.

Les prix pour terrassement (100 F/m³) indiqués au 1-1,2-1a et 2-2b concernent essentiellement des déblais dans la nappe phréatique. Ils nécessiteront un blindage étanche qui n'a pas été chiffré dans l'estimation, en plus du pompage des venues d'eau.

En revanche, le prix pour terrassement indiqué à l'annexe 2 et compté à 120 F/m³ concerne l'exécution des remblais du projet soumis à l'enquête. Ce prix unitaire paraît surestimé.

L'estimation du projet soumis à l'enquête publique en annexe 2 indique la réalisation de 2 bassins de dépollution comptés à 1 500 000 F chacun. Le principe de ces deux bassins n'est pas à remettre en cause, quelle que soit la solution, passage supérieur ou tranchée couverte. Cependant pour cette dernière solution, il convient de compter la réalisation d'une station de refoulement depuis le point bas situé dans la tranchée couverte jusqu'au bassin n°6.

De plus, le dossier ne présente aucun élément sur les coûts de fonctionnement et de maintenance de l'ouvrage (c'est pourtant un élément de choix). Il ne présente pas plus une estimation des coûts de remise en état en cas d'inondation.

La commission d'enquête regrette de ne pas avoir des éléments chiffrés faisant clairement apparaître le surcoût de la TRANCHEE couverte sachant très bien que le surcoût souvent évoqué au cours de l'enquête est très important.

I-7.1.1.5 - L'impact sur le milieu naturel.

Cet aspect du dossier a été l'objet même de la visite de la commission d'enquête sur le site.

Après avoir effectué à pied le parcours aller-retour du pont de Rognonas jusqu'à la voie PLM et ensuite dans les mêmes conditions, le trajet le long de la Durance en amont du pont, le constat suivant a été fait.

Actuellement sur la partie aval, il est impossible d'accéder à la Durance autrement qu'en suivant la voie empierrée, le long des dépôts LAFARGE, et en longeant la digue, conduit à la voie PLM.

Latéralement, le fossé qui draine les écoulements d'eau rend impossible la traversée perpendiculairement à la Durance même à pied sauf en prenant des risques.

Dans la partie amont, la situation est différente car on peut relativement facilement aller vers la Durance mais en traversant des propriétés privées et rien ne dit que les exploitants agricoles seraient disposés à autoriser cette pratique notamment pendant la production fruitière car les vergers couvrent le territoire.

En conclusion, il est inexact de dire que la LEO va, dans sa conception aérienne, créer une novation en interdisant l'accès direct à la Durance, car dès maintenant l'état des lieux rend cet accès impossible.

Actuellement, le chemin latéral de la Durance permet cet accès que ce soit en amont ou en aval du pont de la Durance, le départ se faisant à partir des établissements LAFARGE.

I-7.1.1.6 - Sur le paysage

Nécessairement la voie en élévation va se surajouter à l'écran visuel que constituent la digue et la végétation qui l'entoure (canne de Provence). Cet ajout ne sera perceptible qu'à l'intérieur des terres depuis les propriétés privées.

Le promeneur, sur le chemin latéral d'accès à la Durance, ne percevra pas cet écran comme une gêne pour la vision des berges et du lit de la Durance.

Le problème est tout autre s'agissant de la traversée de la RN 570 par la LEO.

A l'inverse des abords qui sont loin d'avoir une valeur paysagère (entrepôts LAFARGE), la trouée que constitue l'entrée du pont suspendu, sera très fortement dénaturée.

Ce point névralgique est en fait la cristallisation de toutes les oppositions.

I-7.1.2 - Conclusion générale et avis de la commission sur le contre-projet sur la commune de Rognonas

Après avoir analysé les arguments avancés par le maire de Rognonas pour proposer un tracé enterré de la LEO dans la traversée de la commune de Rognonas et examiné les justifications apportées par la DDE dans la comparaison des deux projets, **la commission d'enquête considère que c'est le projet dans sa conception aérienne qui doit être retenu.**

De nombreux critères sont de nature à justifier ce choix, tels que : la sécurité, l'obligation de maintenance, etc.

Mais il en a un qui les domine tous et qui a lui seul est déterminant : c'est **la protection de la nappe phréatique**.

La très large utilisation qui en est faite pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de Rognonas exige qu'elle soit protégée au maximum tant en quantité qu'en qualité.

Une tranchée couverte avec des terrassements jusqu'à plus de 12 mètres de profondeur et des pompes puissantes pour l'exécution de la trémie peuvent entraîner de tels bouleversements dans sa structure que nul ne peut en conseiller l'exécution, dès lors que celle-ci ne s'impose qu'en fonction d'une alternative.

La commission d'enquête estime que ce choix entraînerait un bouleversement de l'économie du projet en raison du surcoût d'investissement et des charges supplémentaires liées à la maintenance de l'ouvrage tout en créant des conditions d'insécurité supplémentaires.

Le seul atout important d'une solution enterrée est la sauvegarde du passage de RN 570 vers le pont sans altération du paysage.

Ainsi la commission d'enquête estime indispensable de traiter d'une manière architecturale le passage de la voie aérienne devant le pont de Rognonas.

Ce qui a été fait avec beaucoup de talent pour les passages aériens de la ligne TGV, peut être encore mieux réalisé, s'agissant d'une voie routière sur une distance relativement limitée.

Dans cette recherche architecturale qui incombe au maître d'ouvrage, il est indispensable que la commune de Rognonas soit très étroitement associée.

I-7.2 - La LEO dans la ceinture verte

Il s'agit de la voie qui va de St Gabriel à la ceinture.

La contestation non seulement des futurs riverains de la LEO, mais aussi de nombreux résidents de ce secteur a été suffisamment évoquée pour rappeler les conséquences directes de ce futur « barreau » de route car plus qu'ailleurs l'appellation LEO ne semble pas du tout appropriée, tout au plus, peut-on parler de bretelle.

Les problèmes posés sont aujourd'hui après l'enquête parfaitement bien connus des services de la DDE 84.

Dans son mémoire en réponse, la DDE 84 mentionne simplement que « *le point sera abordé lors de la réunion du 1^{er} juillet 2002* ».

I-7.2.1 – Avis de la DDE 84

La réunion du 1^{er} juillet 2002.

Cette réunion s'est tenue dans les locaux de la DDE 84. Etaient présents au côté du directeur départemental, tous les ingénieurs responsables du projet LEO

Les trois commissaires enquêteurs membres de la commission d'enquête étaient présents.

Le président de la commission a présenté le bilan complet des observations, interventions et dossiers déposés pendant l'enquête sur cet épineux sujet.

Les responsables de l'équipement ont rappelé le rôle de la LEO qui, sans exclure son effet sur le transit, doit être considérée avant tout comme une Voirie d'Agglomération.

Son point de départ ou d'arrivée au carrefour de l'Amandier n'a pas été décidé au hasard.

Ce choix résulte des études de TRAFIC. Tout autre choix de liaison avec la RN7 ne remplissait pas le rôle d'allègement dans la circulation périphérique de la ville.

I-7.2.2 - Avis de la commission d'enquête.

C'est dans la traversée de la ceinture verte que la LEO produit le maximum d'effets de nuisances, qu'il s'agisse :

- des maraîchers,
- des résidents,
- du milieu naturel,
- du paysage.

Le tracé est dicté par ses deux extrémités : le pont-rail (ligne TGV) et le carrefour de l'Amandier.

Il présente une certaine « rigidité » qui rend difficile la recherche d'une solution optimale.

Néanmoins, la commission d'enquête estime qu'en accord avec tout les acteurs (élus, organisations professionnelles, etc.) une réflexion doit être faite pour la recherche du tracé le moins traumatisant.

I-8 - Les thèmes divers.

Dans les diverses observations ayant trait à la procédure d'instruction du dossier figurent des remarques sur une insuffisance de concertation.

Dans les années précédant l'établissement de l'avant-projet sommaire préalable à l'enquête publique de D.U.P, des dossiers de concertation ont été établis et soumis à l'examen des organismes privés ou public.

La circulaire "BIANCO" n°92-71 du 15 décembre 1992 qui a fait une très large ouverture pour la concertation n'a pas trouvé dans le cas de la LEO, un sujet d'application (J.O. du 3 juillet 1996).

La commission d'enquête ne peut qu'en donner acte tout en le regrettant.

II. CONCLUSIONS

II-1 – Généralités

L'Enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet de voie rapide pour la Liaison Est-Ouest au sud d'Avignon dans sa phase dénommée « U central » a mobilisé un très large public (particuliers, associations, groupements d'élus, etc.).

Il s'est manifesté par de longues déclarations argumentées, toujours faites avec conviction et quelquefois avec véhémence.

Le principe d'une Liaison Est-Ouest reliant les deux autoroutes A7 et A9 est d'autant mieux admis que toute la population a stigmatisé les encombrements quotidiens sur la RN7 depuis le carrefour de l'Amandier et le très difficile parcours sur la Rocade sud.

De leur côté, les habitants de Bouches-du-Rhône ont mis l'accent sur les interminables attentes au pont de Rognonas.

Les professionnels de la route (commerçants, industriels, transporteurs) ont appuyé le projet en demandant une réalisation rapide de cette infrastructure.

II-2 – La contestation

La contestation majeure qui s'est exprimée porte sur deux points :

- l'insuffisance du projet
- le tracé

II-2.1 - L'insuffisance du projet

La LEO doit relier les deux autoroutes (A7 et A9). Sur l'ensemble des interventions, 80 % d'entre elles rappellent ce principe affiché depuis les premières études du projet.

Quant à la population avignonnaise, elle revendique à 100 % et avec fermeté la poursuite de la voie express jusqu'au péage de Bonpas et non pas son arrêt à l'Amandier.

La présentation dans le dossier d'un phasage, avec tout d'abord la réalisation de la partie centrale de la LEO (le U) et dans un second stade la poursuite jusqu'à Bonpas suivant plusieurs hypothèses, n'a pas convaincu un public qui réclame avec force le raccordement à l'autoroute A7 prévoyant les pires déboires si l'aboutissement de la LEO se situe au carrefour de l'Amandier même s'il s'agit d'une situation provisoire ou intermédiaire, c'est-à-dire d'une durée indéterminée.

II-2.2 - Sur le tracé

Ce n'est pas sans nostalgie, voire amertume, que de nombreuses interventions ont rappelé ce qu'aurait pu être le tracé de la LEO si sa réalisation avait été concomitante avec celle de la ligne nouvelle du TGV.

Pour un certain nombre d'automobilistes d'Avignon, le fait de franchir deux fois la Durance pour joindre Bonpas à la Courtine en allonge substantiellement la distance, ce qui est préjudiciable à son usage.

La traversée de la commune des Angles

C'est la partie du projet la moins contestée.

Le soulagement que va apporter la LEO sur le trafic de plus en plus insupportable sur la RN 100 pour les habitants, notamment ceux du vieux village des Angles, est sans aucun doute l'élément déterminant.

Par ailleurs le calage de la voie le plus au sud préserve la plaine agricole.

Le tracé en rive gauche de la Durance et la déviation de Rognonas.

Les problèmes majeurs sont liés à la traversée de terres agricoles de grande valeur culturelle et la présence de nombreux sièges d'exploitation. Restructuration et indemnités sont au cœur d'un débat qui se situe au cas par cas.

Le cœur de la contestation est dans le nécessaire passage de la LEO devant l'entrée du pont de Rognonas. Le passage en aérien tel qu'il est présenté dans le projet constitue incontestablement un préjudice visuel par rapport à l'état actuel.

Le remède proposé par la Commune de Rognonas avec un passage enterré présente de nombreux risques (nappe phréatique, circulation) en plus d'un accroissement non négligeable du coût de la réalisation. Il paraît à l'évidence préférable de faire un maximum d'efforts sur le plan architectural dans la partie visible de la voie, c'est-à-dire dans la traversée de la RN 570.

La traversée de la Ceinture Verte

Le point obligé pour le tracé en rive droite de la Durance est le passage aménagé sous la ligne du TGV. Ce passage biais (environ 45°), décidé et exécuté en cours de travaux de la ligne nouvelle TGV, objet de violentes attaques au moment de sa réalisation (par les habitants de la Ceinture Verte) est encore aujourd'hui présenté comme le véritable responsable de la contestation.

L'option prise de joindre St Gabriel au carrefour de l'Amandier a conduit à un tracé qui, pour ménager les habitations, provoque la destruction de beaucoup d'exploitations maraîchères d'autant plus vulnérables qu'elles sont de très faible superficie.

Le plan qui figure en annexe au rapport fait apparaître une situation dramatique pour certains maraîchers dont les exploitations sont coupées en deux.

Le carrefour de l'Amandier

L'Enquête a révélé une convergence d'oppositions contre l'aboutissement de la LEO au carrefour de l'Amandier.

Les deux raisons majeures sont :

- d'une part, la situation actuelle qui voit chaque jour aux heures de pointe des embouteillages très importants et qui laisse à penser qu'avec un apport supplémentaire de trafic, la situation sera insurmontable ;
- d'autre part, l'absence dans le dossier d'un schéma d'aménagement de ce carrefour amplifie les doutes et les craintes.

On peut ajouter qu'avec la présence tout autour du carrefour actuel de nombreuses installations commerciales, l'aménagement ne sera pas simple et que de toute évidence le coût en sera fort élevé.

Une jonction Nord-Sud

Le tracé de la LEO aboutissant au carrefour de l'Amandier s'inscrit dans l'optique d'une jonction Nord-Sud depuis le carrefour de Réalpanier via l'avenue de l'Amandier.

Il s'agit d'une logique que seule la voirie actuelle peut justifier.

Le carrefour de l'Amandier deviendrait une sorte de « Place de la Concorde » à l'échelle d'Avignon !

Cette constatation de bon sens a poussé les opposants au carrefour de l'Amandier comme aboutissement (même provisoire) de la LEO à la RN 7 à proposer un tracé reliant St Gabriel (le pont-rail) à la RN 7 au carrefour de l'aéroport en longeant la ligne TGV.

Le tracé St Gabriel au péage de Bonpas

La réalisation de la ligne TGV a modifié le tracé de la RN 7 qui est réalisé aujourd'hui en voie express depuis le péage A7 jusqu'au giratoire de l'aéroport. C'est à ce giratoire que devrait aboutir la LEO.

Ce schéma constitue presque un consensus pour la population et les élus même si certains pensent que la meilleure solution consiste à déplacer le péage de l'autoroute en rive gauche de la Durance avec une implantation de la LEO sur les Bouches-du-Rhône.

II-2.3 - Sur les nuisances

La LEO va générer toutes les nuisances inhérentes à ce type d'infrastructures tant dans sa phase de construction que lorsqu'elle sera opérationnelle et que la circulation des véhicules entraînera les pollutions bien connues.

L'étude d'impact les a bien analysées avec clarté et objectivité ; les mesures proposées pour en réduire les effets n'ont pas convaincu le public qui est revenu sans cesse sur les atteintes qui seront portées au milieu naturel. Mais il s'agit plus d'une défense *a priori* s'apparentant au principe de précaution que d'une argumentation s'appuyant sur un raisonnement où la rationalité l'emporte sur l'affectif.

♦ Les eaux souterraines

C'est notamment le cas des risques de pollution de la nappe phréatique qui est à la base de l'alimentation en eau des habitations dispersées ou agglomérées : la population de Rognonas utilise à 90 % l'eau de la nappe souterraine par des installations individuelles.

Le dossier a bien décrit tout le dispositif qui sera mis en place pour la collecte et le traitement des eaux collectées sur la chaussée éliminant ainsi le risque lié au déversement de produits toxiques ou contaminants transportés par des camions citernes.

♦ Les eaux de surface

La LEO traverse des zones qui de tout temps ont été sensibilisées aux conséquences souvent déplorables des inondations.

L'importance des digues sur les rives de la Durance témoigne de la prise de conscience par les populations riveraines depuis des temps immémoriaux. La digue palière en rive droite de la Durance atteste de la volonté des Papes de défendre efficacement la cité d'Avignon contre les inondations de la Durance au détriment de la rive gauche.

Rien d'étonnant que les populations des Bouches-du-Rhône se soient très longuement manifestées pour marquer leurs inquiétudes devant une infrastructure qui pourrait porter atteinte à l'écoulement des eaux.

Le report à l'automne 2002 de l'enquête hydraulique (loi sur l'eau) a été particulièrement critiqué.

C'est à ce stade de la procédure qu'une réponse complète pourra être apportée.

Mais les éléments techniques qui figurent au dossier d'enquête de DUP sont suffisants pour démontrer que la LEO n'est pas susceptible de nourrir des craintes telles qu'elles se sont exprimées.

♦ La pollution atmosphérique

La LEO passe suffisamment loin de secteurs habités – hormis la Ceinture Verte – pour créer une pollution caractérisée.

Les émissions gazeuses seront similaires à celles des autoroutes qu'elle joindra si le projet se réalise.

♦ Le milieu naturel

Les associations pour la défense de la flore, de la faune et des paysages se sont d'autant plus exprimées que la Durance, dans sa partie aval jusqu'à son confluent avec le Rhône, fait l'objet de nombreuses mesures de protection en raison des espèces très nombreuses qui séjournent ou colonisent ses rives.

L'étude d'impact a fait un inventaire remarquable sur toutes les espèces (faune et flore) et notamment sur les oiseaux qui fréquentent la ripisilve et les roselières.

Le maître d'ouvrage est de ce fait suffisamment alerté pour prendre toutes les mesures nécessaires à la préservation des espèces dans la phase des travaux de construction. C'est le cas en particulier des trois ponts (Rhône et Durance).

De ce fait, les spécialistes de l'écologie devraient considérer que l'expression de leurs craintes qu'ils ont présentées quelquefois d'une manière excessive au cours de l'enquête va dans le sens des préoccupations des constructeurs de la LEO.

♦ Le bruit

Le bruit est de loin la nuisance la plus généralisée, la plus perceptible et la moins tolérée.

Les habitants des deux extrémités du projet (Les Angles, la Ceinture Verte) qui ont la plus grande densité d'habitations concentrent, en les argumentant, les réactions les plus dures à l'encontre du projet.

Le dossier développe des études techniques acoustiques fondées sur des mesures incontestables (sonomètre) mais les habitants faisant appel à leur sens (ouïe) affirment l'inefficacité des mesures adoptées dans un passé récent (ex : TGV dans la Ceinture Verte).

Le Vieux Village des Angles évoque l'effet amplificateur des falaises dans la transmission du bruit.

Dans la Ceinture Verte, les habitants (même éloignés de la ligne) supportent mal la fréquence des TGV en dépit des murs anti-bruit.

Paradoxalement, on peut exprimer que dans un certain nombre de cas le coût des murs anti-bruit envisagés est supérieur à la valeur des maisons qu'ils sont censés protéger.

Force est de constater que si le problème du bruit est bien pris en compte dans le dossier en proposant de nombreuses protections (murs, etc.), il n'est pas sûr que le résultat final soit bien conforme à la revendication majeure exprimée par les habitants : *maintenir la qualité de vie qui est aujourd'hui la leur.*

II-3 - L'agriculture

Le dossier s'est borné à une description de l'agriculture des zones traversées par la LEO sans entrer dans l'analyse des situations créées pour les agriculteurs.

Dans ce domaine, le maître d'ouvrage a été relativement peu aidé par les organisations collectives agricoles qui se sont bornées à revendiquer presque exclusivement des indemnisations conséquentes.

L'enquête a fait prendre conscience des problèmes réellement posés.

L'indemnisation sera loin de venir au secours du petit maraîcher qui va perdre son emploi sans recours à l'ANPE.

Un intervenant (agriculteur) a pu écrire :

« Il y a dans le dossier d'enquête une abondante littérature sur la protection de la faune et de la flore, mais il y a silence sur la protection des populations humaines isolées. Leur sort serait-il moins intéressant que celui des oiseaux sauvages ? » (cf 1AL 18/20).

Lors de la réalisation de la ligne nouvelle TGV, la SNCF a anticipé sur les mesures à prendre pour pallier le préjudice causé aux agriculteurs.

Aujourd'hui, particuliers et organisations professionnelles, chambres consulaires font référence à ces mesures.

Face au nouveau traumatisme causé par la LEO, rester en-deçà de ces mesures (indemnisations, réinstallations, etc.) serait très mal accepté.

La SNCF a par ailleurs innové en décidant le rachat possible d'habitations dans une bande de 300 mètres. Cette mesure bien connue des riverains de la LGV, et qui pour partie sont aussi ceux de la LEO, est réclamée avec insistance. Elle aurait le mérite dans certains cas d'être plus économique que la construction d'un mur anti-bruit ne servant qu'à une seule maison. C'est un point sur lequel les règles d'indemnisation en matière d'expropriation mériteraient d'être reconsidérées pour être mises en conformité avec l'évolution du monde moderne.

Car si les principes d'expropriation se réfèrent toujours à l'article XVII de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, on ne peut ignorer que l'automobile a remplacé la diligence et le camion le char à bœufs.

II-4 - La LEO et la Ceinture Verte

Les agriculteurs ne sont pas les seuls à défendre la ceinture verte ; tous les avignonnais sont d'ardents défenseurs de cette couronne de verdure périurbaine.

Mais n'est-elle pas menacée par un autre danger plus perfide que la LEO : l'urbanisation ?

Toutes les études semblent converger vers un projet de développement de la ville jusqu'au Chemin de l'Amandier à l'est et le Canal Puy au sud.

La branche de la LEO de St Gabriel au rond-point de l'Amandier deviendrait alors la matérialisation de la limite pour l'expansion de la zone à urbaniser.

Cette situation a été bien ressentie par les propriétaires du secteur concerné sans pour autant s'exprimer par une reconnaissance avouée.

II-5 - La LEO dans les Bouches-du-Rhône - Le paradoxe

La LEO, dont la conception résulte de l'impérieux besoin de décongestionner la circulation dans Avignon, devient par son passage dans les Bouches-du-Rhône un élément important du développement économique des communes du nord des Alpilles et de l'axe rhodanien jusqu'à Arles.

On comprend difficilement l'opposition qui semble justifier les prises de position des communes bucco-rhodaniennes vis-à-vis d'Avignon quand il s'agit de créer des liens de solidarité politico-économique.

Cette antinomie s'est révélée dans les permanences des commissaires enquêteurs.

Aussi étonnante est l'absence de réactions pendant l'enquête des habitants et des responsables du secteur arlésien alors que l'on sait qu'il est plus rapide aujourd'hui pour un automobiliste qui va d'Arles à Valence de rejoindre l'autoroute à Nîmes plutôt que d'aller au péage de Bonpas. Arles qui souffre d'un déficit d'itinéraires dans l'axe sud-nord devrait se réjouir et de la déviation de Rognonas et de la LEO.

La déviation de Rognonas

Le principe de cette déviation n'a pas été contesté même si le maintien de la ligne de chemin de fer du BDR conduit à des expropriations conséquentes.

L'intérêt majeur de cette déviation pour les riverains de la RN 570 a incontestablement été occulté par l'inquiétude des édiles et des habitants de voir le « mur » de la LEO face à l'entrée du pont de Rognonas, symbole historique de la cité. Un important effort artistique est à faire de la part du maître d'ouvrage pour éviter l'irréparable.

II-6 - La LEO et son financement

Le public s'est peu intéressé au financement de l'opération sans doute parce qu'il considère que cela relève essentiellement du pouvoir politique et de ses responsables.

Néanmoins, certains n'ont pas manqué de souligner qu'une partie du projet (département du Gard) n'était pas encore financée en raison de l'absence de décisions pour le secteur des Angles (département et région). Seule l'Association Grand A s'est livrée à une analyse financière conduisant à proposer l'exploitation de l'ouvrage sous la forme d'une concession. Elle demande « *une révision complète expresse du montage juridique et donc financier* ».

On ne peut que regretter que les directives européennes interdisent l'utilisation des anciennes techniques financières qui ont conduit à la réalisation du réseau autoroutier en France.

La LEO aurait pu entrer dans un tel schéma. Sa réalisation depuis l'A7 jusqu'à l'A9 n'aurait demandé qu'une seule décision financière et sa mise en œuvre qu'un seul phasage ; sa conception n'aurait sans doute pas été ce qu'elle est aujourd'hui.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SUR LE TRACÉ

La Liaison Est-Ouest au sud d'Avignon plus communément dénommée LEO répond à l'obligation de désengorger la plupart des artères sur la ville et notamment la rocade sud.

Imaginée depuis déjà fort longtemps, elle a donné lieu à de nombreuses études, réflexions, concertations, consultations et aussi contestations.

Le projet actuel n'est que la résultante de nombreux allers-retours, de rendez-vous manqués (ligne TGV) et surtout de positions déjà prises qui rendent irréalisables ce qui aurait été possible il y a quelques années : tracé intégral en rive droite de la Durance.

Si on ajoute des ouvrages réalisés en anticipation et à la hâte pour préserver l'avenir (type pont-rail de St Gabriel), on comprend la presque obligation du tracé tel qu'il est proposé et qui rend inopérantes les remarques et observations faites par le public, tout au long de l'enquête, pour un tracé autre à défaut d'être meilleur.

La construction de trois ponts pour joindre le carrefour de l'Amandier au rond-point des Angles peut paraître surprenante, voire excessive mais c'est la conséquence des attermoissements passés.

Le département des Bouches-du-Rhône, qui n'avait que deux ponts pour franchir la Durance en direction d'Avignon, en aura dans l'avenir le double et doit se réjouir de voir la fin du cauchemar journalier au passage du pont de Rognonas.

La Commission d'enquête estime que le tracé retenu était inéluctable.

Les différentes concertations dans le choix des variantes en ont affiné l'implantation tout en laissant quelques regrets sur des idées intéressantes qui se sont exprimées et dont il semble que l'on n'ait pas suffisamment tenu compte.

SUR LES ASPECTS PARTICULIERS

La mise en œuvre dans l'étude du projet n'a en fait été rationnellement contestée que sur trois points importants :

1. Le passage de la LEO devant le pont de Rognonas et le franchissement de la RN 570.
2. L'aboutissement de la voie express au carrefour de l'Amandier.
3. La traversée de la ceinture verte.

- 1) La variante proposée par la commune de Rognonas, pour un passage souterrain sous la RN 570 devant le pont sur la Durance, a été estimée comme étant trop chargée d'aléas pour la sécurité (circulation, nappe phréatique) ; elle est de ce fait écartée par le maître d'ouvrage.

La Commission d'enquête ne peut que se rallier à cette décision qui privilégie la sûreté d'une voie à l'air libre aux risques d'un tunnel.

Elle n'en estime pas moins qu'un effort important doit être fait pour donner à l'écran visuel que va constituer la LEO, face à l'entrée du pont, un aspect esthétique qui atténue le choc que les habitants de Rognonas ressentent aujourd'hui, face à un nouveau paysage qu'ils n'ont pas souhaité.

- 2) L'aboutissement de la voie express au carrefour de l'Amandier donne à la LEO son caractère de voirie d'agglomération.

Cette conception du projet a conduit à de très fortes oppositions de la part d'un public particulièrement sensibilisé par les embouteillages actuels.

L'objectif étant de capter le maximum de TRAFIC, les opposants voient dans cette solution de sérieuses difficultés à venir.

On peut craindre aussi que l'aménagement exige beaucoup d'espace et conduise à des expropriations fort coûteuses s'agissant d'installations industrielles et commerciales de haut niveau.

- 3) Il apparaît donc nécessaire de soulager au plus vite le trafic convergent vers le carrefour de l'Amandier ce qui nécessite la mise en place rapide d'une liaison directe St Gabriel-Bonpas. La solution satisfaisante aux yeux de tous aurait été la réalisation simultanée :

- **du prolongement de la LEO jusqu'au pont de Bonpas**
- **et d'une bretelle vers l'Amandier ou plus à l'est.**

- 4) La perspective d'une requalification de la RN 7 de l'aéroport à l'Amandier en voie express pour remplir le rôle de liaison Est-Ouest ne correspond ni aux souhaits de la plupart des industriels ou des commerçants riverains, ni à l'intérêt de la ville.

La RN 7 devrait rester essentiellement une pénétrante vers le centre ville et ne pas servir au **transit** d'EST en OUEST qui constitue actuellement un élément de SURCHARGE.

- 5) La LEO va induire un certain nombre de nuisances. Pour la plus grande partie de celles-ci, le dossier propose des mesures satisfaisantes pour en pallier les effets.

- 6) Le **bruit** reste cependant la nuisance majeure nécessitant un examen au cas par cas.

L'achat par l'Etat des maisons les plus touchées devrait être envisagé dans la mesure où le principe adopté par la SNCF pour sa ligne à grande vitesse ne peut être envisagé (rachat dans une bande de 300 mètres).

- 7) Le principe de l'indemnisation des exploitants agricoles expropriés par application du protocole SNCF étant admis par les services fiscaux. Il reviendra au maître d'ouvrage de prendre l'initiative des **restructurations foncières** telles que les ont demandées les chambres d'agriculture (84 et 13).

EN CONCLUSION

- Considérant le parfait déroulement de l'enquête publique,
- Considérant que non seulement l'information du public a été faite en respect des dispositions réglementaires mais aussi avec l'utilisation de moyens médiatiques : conférences de presse, plaquettes diffusées en milliers d'exemplaires,

- Considérant que durant toute l'enquête, le public a eu librement accès à toutes les pièces du dossier,
- Considérant que toutes les explications ont été apportées aux intervenants par les commissaires enquêteurs assistés, sur le plan technique, par les ingénieurs de la DDE compétents dans les études de la LEO,
- Considérant que le public a eu à sa disposition pour s'exprimer des registres d'enquête faciles à utiliser et à tout moment disponibles,
- Considérant que la durée de l'enquête (46 jours) a très largement permis au public de s'informer et de s'exprimer,
- Considérant que toutes les observations du public, tant écrites qu'orales, ont fait l'objet d'un examen attentif des commissaires enquêteurs,
- Considérant qu'aucune observation fondée n'est de nature à contester l'utilité publique,
- Considérant que certaines parties du projet exigent des compléments d'études ou d'aménagements comme il résulte des analyses faites par les commissaires enquêteurs et à la lumière des observations du public.

La commission d'enquête donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération comportant la liaison routière créée au sud d'Avignon appelée LEO et la déviation de la RN 570 à Rognonas.

Cet avis est assorti des réserves et recommandations suivantes :

Réserve n° 1

Sur la commune de Rognonas, le passage de la LEO, au dessus de la RN 570 et aux abords, devra faire l'objet d'un aménagement paysager et d'un traitement architectural de qualité, étude à conduire avec la commune de Rognonas.

Réserve n° 2

Le tronçon de la LEO de St Gabriel à la RN 7 devra faire l'objet, dans la bande d'étude mise à l'enquête, d'un réexamen avec recherche d'un tracé moins destructeur des exploitations agricoles sans compromettre l'économie du projet.

Cette étude devra se faire en étroite concertation avec la ville d'Avignon, la chambre d'agriculture de Vaucluse, l'Association de Défense de la Ceinture Verte d'Avignon et les riverains.

Recommandation n° 1

La maîtrise du trafic au carrefour de l'Amandier est une exigence.

L'achèvement de la LEO à l'est jusqu'à l'A7 doit y concourir.

Aussi l'Etat doit engager, dès maintenant, les études du tronçon ST GABRIEL -BONPAS et rechercher son financement pour en rendre la réalisation aussi rapide que possible.

Recommandation. n° 2

Le bruit étant la nuisance la plus difficile à supporter, le maître d'ouvrage devra apporter une grande attention pour en réduire les effets.

Un examen sera fait au cas par cas avec la mise en place des mesures les plus appropriées et les plus efficaces.

Fait à Aix-en-Provence

Le 5 juillet 2002

Le président de la commission d'enquête

Albert ASTIER

Les membres de la commission

André SPITERI

Yves GLARD