



Région



Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

**CONVENTION DE COFINANCEMENT  
ENTRE L'ÉTAT,  
LA RÉGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR,  
LE DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE,  
LE DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE,  
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON,  
ET LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE TERRE DE PROVENCE**

**Liaison Est-Ouest au sud d'Avignon  
Financement des travaux**



## Préambule

Le projet de liaison Est Ouest d'Avignon (LEO) a été déclaré d'utilité publique le 16 octobre 2003 entre le carrefour des Angles (RN 100 dans le Gard) et le carrefour de l'Amandier (RN 7 dans le Vaucluse). Il consiste à réaliser sur 13 km une route express à 2x2 voies ayant essentiellement fonction de contournement sud de l'agglomération d'Avignon et permettant également la desserte du Nord des Bouches-du-Rhône.

La LEO comprend trois tranches :

- T 1 entre l'échangeur de Courtine Nord et Rognonas, incluant la déviation de Rognonas,
- T 2 entre l'échangeur de Rognonas et l'échangeur de l'Amandier (RN 7),
- T 3 entre l'échangeur de Courtine Nord et le giratoire des Angles (RN 100).



La T 1, intégrant la déviation de Rognonas, a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage État et mise en service en octobre 2010. Son coût s'est élevé à 130 M€ TTC. Son financement a été assuré comme suit :

• Etat :	43,3 M€	(33,3 %)
• Région PACA :	46,2 M€	(35,5 %)
• Département des Bouches-du-Rhône :	26,3 M€	(20,2 %)
• Département de Vaucluse :	14,2 M€	(10,9 %)

La T2 sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'État, dans un premier temps, sous une configuration deux fois une voie à l'exception du franchissement de la Durance qui sera réalisé en configuration définitive 2x2 voies. Le passage à 2x2 voies des sections courantes sera effectué dans un second temps, concomitamment à la réalisation de la tranche 3 dans le cadre de la concession de la T3.

Le protocole d'accord sur la LEO du 21 mars 2012 a permis à l'État d'engager les études et acquisitions foncières de la T2, et acté la réalisation de la T3 par voie de concession avec mise en place d'un système de péage. L'État a préfinancé un premier volet d'acquisitions foncières (14,7 M€), et les partenaires ont cofinancé un second volet d'acquisitions foncières (14,3 M€). Un bilan du poste acquisitions foncières sera réalisé ultérieurement.

Le coût estimatif global de la T2 à 2x2 voies est de 198 M€ TTC valeur 2014 (y compris AF et études).

Le coût estimatif des travaux de la T2 à 2x1 voies est de 142,7 M€ TTC valeur 2014.

La LEO n'atteindra sa pleine efficacité qu'une fois le franchissement du Rhône réalisé. Aussi, l'État engagera les procédures nécessaires à la mise en concession de la Tranche 3 dans un planning permettant la réalisation de la T3 après la livraison de la T2.

Le coût estimatif de cette tranche 3 est de 216 M€ TTC (valeur janvier 2014).

**Compte tenu de ce qui précède, entre**

L'État, ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, représenté par Monsieur Stéphane Bouillon, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud Muselier Président du Conseil régional, dûment autorisé par délibération n°.....du.....,

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par Madame Martine Vassal, Présidente du Conseil départemental, dûment autorisée par délibération n° ..... du .....

Le Département du Vaucluse, représenté par Monsieur Maurice Chabert, Président du Conseil départemental, dûment autorisé par délibération n°.....du.....

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, représentée par Monsieur Jean-Marc Roubaud, Président de la Communauté d'agglomération, dûment autorisé par délibération n°.....du.....

La Communauté d'agglomération de Terre de Provence, représentée par Monsieur Jean-Marc Martin-Teissere, Président de la Communauté d'agglomération, dûment autorisé par délibération n°.....du.....

**Vu la convention relative au Contrat de Plan État-Région pour la période 2015-2020 conclue par l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 29 mai 2015, et ses trois avenants ;**

**Vu la convention spécifique d'application du CPER pour le département de Vaucluse du 4 décembre 2015 et son avenant du 16 février 2017 ;**

**Vu la convention CPER 2015-2020 du 17 décembre 2015 précisant les modalités de participation de l'État, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Conseil départemental de Vaucluse, et de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, à la réalisation du solde des acquisitions foncières et des libérations d'emprise de ce projet.**

**Vu la convention CPER du 20 avril 2016 entre l'État et le Département des Bouches-du-Rhône précisant les modalités de remboursement par ce-dernier de sa part de l'avance de l'État sur les études et acquisitions foncières de la tranche 2.**

**Il est convenu ce qui suit :**

## Article 1 - Objet de la convention

La présente convention fixe les modalités de financement des travaux de la tranche 2 de la LEO sur l'intégralité de son linéaire, dans une première phase à 2 fois une voie entre Rognonas et le carrefour des Amandiers.

Le coût estimatif des travaux de cette tranche 2 est de 142,7 M€ TTC (valeur septembre 2014).

Compte tenu des étapes d'approbation du projet technique en application de l'instruction du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national et délais de consultation des entreprises, les travaux pourraient débuter en 2018 par le dévoiement des réseaux pour une durée prévisionnelle de 6 ans.

La présente convention détermine également le financement des travaux inscrits au CPER 2015-2020, pour un montant de 40 M€.

## Article 2 - Décisions antérieures

La section centrale de la LEO entre le giratoire de l'Amandier (RN7) et le giratoire dénivelé des Angles et la déviation de la RN570 à Rognonas ont fait l'objet d'un **avant-projet sommaire (APS)** approuvé par décision ministérielle le **8 novembre 2001**.

L'**arrêté inter-préfectoral** (départements 13, 30 et 84) pris en application du code de l'environnement - volet eaux et milieux aquatiques – est intervenu le **8 août 2003**.

La **déclaration d'utilité publique** portant à la fois sur la LEO et la déviation de Rognonas est intervenue par décret pris en conseil d'Etat en date du **16 octobre 2003**.

Un **avant-projet sommaire modificatif (APSM)** incluant notamment l'étude préliminaire d'ouvrage d'art modificative du viaduc aval sur la Durance a été approuvé par **décision ministérielle le 21 février 2005**. Cet avant-projet sommaire présentait un découpage fonctionnel différent de celui arrêté dans l'APS, à savoir un découpage en trois tranches fonctionnelles, compte tenu des financements inscrits au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 (122 M€ sur un besoin total de 360 M€ TTC).

Ces financements permettaient de réaliser la tranche 1 dont la réalisation a débuté en 2005. Sa **mise en service a eu lieu le 11 octobre 2010**. Elle a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage État et son coût final s'est élevé à 130 M€ TTC.

Le **28 janvier 2011**, le secrétaire d'État chargé des transports a annoncé aux collectivités locales qu'il chargeait la DREAL PACA d'engager au plus tôt les acquisitions foncières sur l'ensemble du projet.

Le **27 mai 2011**, le comité de pilotage a défini le principe de montage juridique pour réaliser les tranches T2 et T3 du projet. Le principe de la réalisation de la T2 sous maîtrise d'ouvrage de l'État avec des financements publics a été retenu.

Le **14 mars 2012**, à l'issue du comité de pilotage, un plan de financement de la tranche T2 a été proposé et a fait l'objet d'un protocole d'accord entre les cofinanceurs en date du 21 mars 2012 sur cette base. Ce protocole d'accord a acté également la réalisation de la T3 par voie de concession avec mise en place d'un système de péage.

Le **9 juillet 2013**, suite à l'avis de la **commission « mobilité 21 »**, le gouvernement a décidé de **classer la LEO (tranches T2 et T3) parmi les opérations dont les travaux seraient à engager à partir de 2030**, et qu'il convenait de mener les études et procédures en cohérence avec ce nouvel objectif.

Le **29 mai 2015**, le secrétaire d'Etat chargé des transports a passé commande des études de l'opportunité et de la faisabilité du prolongement de la tranche 1 jusqu'à l'axe formé par la RD 570 et la RD 571.

Le 15 septembre 2016, une réunion interministérielle valide la demande de PACA d'inscrire les travaux de la LEO au CPER 2015-2020, validant l'avenant au CPER 2015-2020 voté par le Conseil régional le 13 juillet 2016.

Le 28 septembre 2016, le comité de pilotage valide le plan de financement des travaux de la tranche 2 de la LEO à 2x1 voie.

### Article 3 - Répartition du financement des travaux

Les travaux de la tranche 2 de la LEO à 2x1 voie sont estimés à **142,7 M€ à valeur 2014**. La clé de financement des travaux a fait l'objet d'un accord en comité de pilotage du 28 septembre 2016. Le plan de financement des travaux est le suivant :

FINANCEUR	Travaux à financer	Clé de financement des travaux
ETAT	54 297 350 €	38,05 %
REGION	38 457 650 €	26,95 %
DEPARTEMENT 84	21 005 440 €	14,72 %
GRAND AVIGNON	18 008 740 €	12,62 %
DEPARTEMENT 13	7 934 120 €	5,56 %
TERRE DE PCE	2 996 700 €	2,1 %
<b>TOTAL</b>	<b>142 700 000 €</b>	<b>100%</b>

Les partenaires s'engagent à participer, suivant la répartition ci-dessus, aux réévaluations de l'opération découlant des circonstances économiques (évolution des indices, le TP01 en particulier). Au-delà de la simple actualisation économique, les partenaires ne seront engagés que pour autant qu'ils aient notifié formellement leur accord à une ré-évaluation du projet.

Pour la période 2015-2020, les travaux programmés s'élèvent à 40 M€. La prise en compte de l'actualisation économique mentionnée ci-dessus sera réalisée sur les prochaines contractualisations. Le financement de ces travaux, au titre du CPER 2015-2020, est donc le suivant :

FINANCEUR	Travaux à financer 2015 - 2020	Clé de financement des travaux
ETAT	15 220 000 €	38,05 %
REGION	10 780 000 €	26,95 %
DEPARTEMENT 84	5 888 000 €	14,72 %
GRAND AVIGNON	5 048 000 €	12,62 %
DEPARTEMENT 13	2 224 000 €	5,56 %
TERRE DE PCE	840 000 €	2,1 %
<b>TOTAL</b>	<b>40 000 000 €</b>	<b>100%</b>

L'État recherchera une continuité dans la réalisation des travaux de l'ensemble de la tranche 2, entre ceux prévus dans l'enveloppe des 40M€ du CPER 2015-2020 et ceux réalisés dans le cadre des contrats pluriannuels de financement intervenant au-delà de 2020 (revoyure CPER 2015-2020, CPER futur ou autre forme de contractualisation pluriannuelle). Comme spécifié dans l'avenant 3 au CPER, le montant inscrit au présent CPER doit permettre d'engager la réalisation de la totalité de la tranche 2 entre l'échangeur de Rognonas et le carrefour de l'amandier. Les phases d'études en cours et à venir viseront à accélérer le

calendrier prévisionnel de réalisation. La programmation des travaux postérieurs au présent CPER sera détaillée dans une ou plusieurs autres conventions de co-financement. Les conditions de mise en service éventuelle de section réalisée seront également précisées dans ces conventions.

## Article 4 – Fonds de concours

Pour les travaux prévus entre 2015 et 2020, les participations des collectivités co-financeurs seront versées à l'État, maître d'ouvrage de l'opération, sous forme de fonds de concours, selon l'échéancier indicatif ci-dessous et après que celui-ci ait émis à leur encontre les titres de perception relatifs à ces participations.

En millions d'euros

	2018	2019	2020	> 2020	Total
ÉTAT	1,52	3,81	5,71	4,19	15,22
RÉGION	1,08	2,7	4,04	2,96	10,78
DÉPARTEMENT DU VAUCLUSE	0,589	1,472	2,208	1,619	5,888
GRAND AVIGNON	0,505	1,262	1,893	1,388	5,048
DÉPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE	0,222	0,556	0,834	0,612	2,224
TERRE DE PROVENCE	0,084	0,210	0,315	0,231	0,840
	4,0	10,0	15,0	11,0	40,0

Des réajustements de cet échéancier annuel pourront être opérés en fonction du calendrier de l'opération, d'économies par rapport aux prévisions ou de toute autre évolution validée par les partenaires. A cet effet, l'État adresse chaque année aux cofinanceurs, avant la fin du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année, un bilan des dépenses réalisées. Il adresse également à l'automne un état prévisionnel des dépenses à prévoir l'année suivante, de façon à réajuster les fonds de concours en fonction de l'avancement effectif de l'opération.

Les signataires de la présente convention s'engagent à inscrire à leurs budgets respectifs les sommes nécessaires au règlement des dépenses leur incombant.

## Article 5 - Solde des Comptes

Les services de l'Etat feront parvenir aux cosignataires un bilan financier des travaux de la tranche 2, au terme de ceux-ci. Le cas échéant, l'État procédera au remboursement des sommes trop-perçues sous forme de fonds de concours.

## Article 6- Fonds de compensation pour la TVA

Pour les collectivités territoriales signataires de la présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article L.1615-2 du code général des collectivités territoriales, modifié par l'article 44 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative aux libertés et responsabilités locales, relatives au bénéfice des attributions du Fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée pour ce qui concerne leurs dépenses d'investissement sur le domaine public routier de l'État.

## Article 7 - Concertation et suivi

**Un comité de pilotage** présidé par le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur sera garant de la mise en œuvre de la présente convention et assurera le pilotage et la validation générale des études du projet.

Il sera composé des personnes suivantes :

- le Préfet de région ou son représentant,
- le représentant de chaque co-financeur,

Le comité de pilotage se réunira en principe au moins une fois par an à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de valider le périmètre de l'opération, les études, le planning général et la situation financière.

Un comité technique de concertation et de suivi de l'opération regroupant la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence Alpes Côte d'Azur et un représentant de chaque membre du comité de pilotage sera constitué pour la durée de la présente convention.

Ce comité technique se réunira en tant que de besoin, au moins une fois par an, pour dresser un bilan de l'opération.

Il permettra notamment au maître d'ouvrage d'informer l'ensemble des partenaires sur :

- l'avancement de l'opération et son calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les résorber ;
- le suivi du coût à terminaison et les éventuels risques de dépassement du coût plafond ;
- les choix techniques et les ajustements de programme et leurs conséquences en termes de coûts liés à la réalisation des aléas.

### **Article 8 – Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales**

Les études sont menées selon les procédures de l'État et en particulier, suivant l'instruction Gouvernementale du 29 avril 2014 et son instruction technique associée et fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

Toutes les décisions d'approbation correspondantes seront portées par l'État à la connaissance des co-financiers.

Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations contractualisées.

L'État en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations co-financées dans le cadre de la présente convention.

### **Article 9 - Communication**

Les documents d'information et de communication relatifs à l'opération objet de la présente convention feront l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires cofinanceurs et devront mentionner leurs contributions financières respectives.

### **Article 10 - Modification de la présente convention**

Toute modification des termes de la présente convention devra donner lieu à la conclusion d'un avenant.

**Article 11 - Durée et validité de la convention**

La convention prendra effet, après signature des parties, à compter de sa notification par l'État aux partenaires signataires.

Elle prendra fin après satisfaction des engagements financiers des signataires.

Fait à en 6 exemplaires originaux, le

<b>POUR L'ÉTAT</b>	<b>POUR LE CONSEIL RÉGIONAL PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR</b>
<b>POUR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES BOUCHES-DU-RHONE</b>	<b>POUR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE VAUCLUSE</b>
<b>POUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON</b>	<b>POUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TERRE DE PROVENCE</b>