Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026

Mobilité : Un nouvel espoir pour la LEO ?



Comme nous l'avions annoncé le 13 avril dernier, le dossier de la LEO (Liaison Est-Ouest) n'est pas encore définitivement enterré. La réalisation de la seconde tranche de cette infrastructure routière devant permettre le contournement par le Sud de l'agglomération d'Avignon semble faire aujourd'hui l'objet d'un consensus inédit. Suffisant pour accélérer dans la dernière ligne droite de ce projet alors que se profile le terme de la DUP (Déclaration d'utilité publique) dans ce dossier d'intérêt national ?

« Nous avons tenu une réunion sur le dossier de la LEO, a expliqué Olivier Galzi, nouveau maire d'Avignon et nouveau président du Grand Avignon en clôture du conseil communautaire qui s'est déroulé ce mercredi 29 avril à la salle polyvalente de Montfavet. Nous avons réuni un certain nombre des vice-présidents du Grand Avignon mais aussi les représentants de Terre de Provence agglomération, directement concerné par ce projet, ainsi que la vice-présidente du conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la présidente du conseil départemental de Vaucluse et les représentants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Tous sont venus apporter leur soutien à ce dossier. »

> « Faire enfin avancer cette fameuse voie de contournement que notre économie et nos populations, particulièrement à la Rocade, attendent depuis si longtemps. »
>
> *Olivier Galzi, maire d'Avignon et président du Grand Avignon*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026



De droite à gauche : Paul Mély, vice-président du Grand Avignon délégué aux mobilités et aux infrastructures de transport, Pascale Bories, 1re vice-présidente du Grand Avignon déléguée à l'aménagement du territoire, à l'habitat et aux gens du voyage, Marcel Martel, Maire de Châteaurenard, Olivier Galzi, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon et maire d'Avignon, Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental de Vaucluse, Corinne Chabaud, présidente de la Communauté d'agglomération Terre de Provence, Michel Bissière, conseiller régional de la Région Sud (représentant Renaud Muselier, président de la Région Sud), Marie-Pierre Callet, vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (représentant Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône) et Yves Picarda, Maire de Rognonas. Crédit photo: Grand Avignon/ Anthony Beignard

Un pack territorial

Usant d'une métaphore rugbystique, le président du Grand Avignon a insisté sur sa volonté de créer un véritable 'pack' territorial afin de relancer ce dossier aujourd'hui au point mort à quelques mois seulement du terme de la DUP (Déclaration d'utilité publique) de ce projet d'intérêt national.

« Pour qu'un pack gagne, il faut qu'il soit soudé, qu'il pousse dans la même direction. C'est exactement ce qui vient de se passer. Nous sommes désormais tous soudés pour essayer de faire enfin avancer cette fameuse voie de contournement que notre économie et nos populations, particulièrement à la Rocade,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026

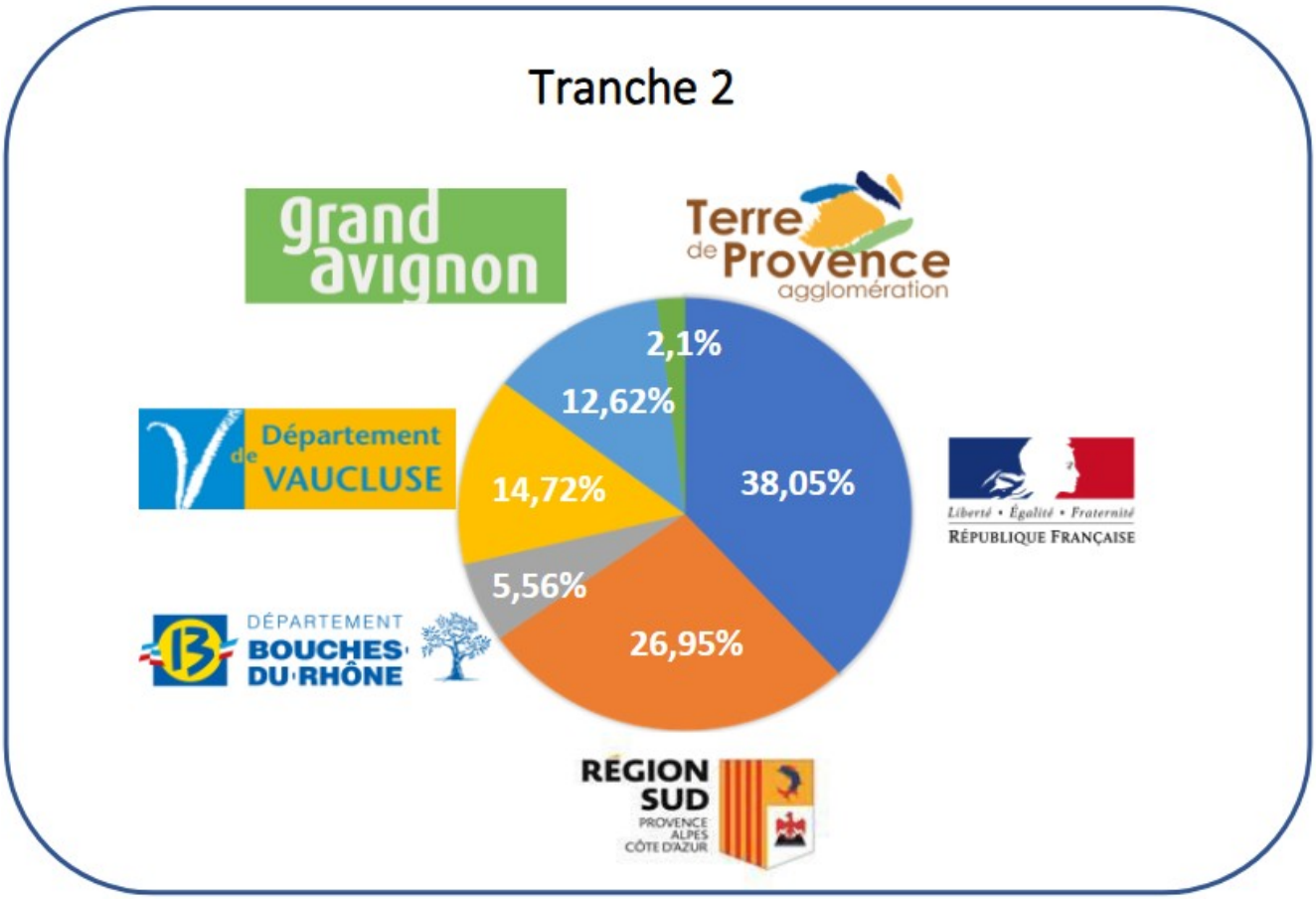
attendent depuis si longtemps. »
Un consensus qui va se traduire dans un premier temps par l'envoi d'un courrier au ministre des transports, au premier ministre ainsi qu'au président de la république. Dans cette lettre, l'ensemble des partenaires affirmera son soutien à la réalisation de la tranche 2 de la LEO puisque jusqu'alors, la principale réserve émise par le ministre des transports lorsqu'il avait refermé le dossier c'est qu'il attendait que les responsables locaux se mettent d'accord.

Identifier rapidement le maître d'ouvrage
Cette nouvelle unanimité a ainsi déjà débouché sur l'annonce de plusieurs priorités : « la nécessité de conduire la tranche 2 dans sa globalité, sans phasage, afin d'en garantir la cohérence et l'efficacité » ainsi que « l'identification rapide d'un maître d'ouvrage en capacité de piloter le projet et d'en assurer le préfinancement. »
Côté environnement l'ensemble des partenaires réclament également « une réalisation pragmatique, mieux intégrée sur les plans environnemental et paysager » ainsi qu'un « engagement collectif à accompagner les exigences environnementales, notamment en matière de mesures compensatoires ».
« Maintenant, nous sommes d'accord. C'est une excellente nouvelle pour notre territoire », se félicite Olivier Galzi qui après avoir rouvert le dossier entend dorénavant se consacrer à retrouver les financements. Signe positif ? Une partie des budgets consacrés à ce projet sont encore fléchés dans certaines collectivités comme c'est notamment le cas pour le Département de Vaucluse dont l'enveloppe est toujours prévues à hauteur de 14,72% du coût de la tranche 2 (voir répartition du financement ci-dessous).

Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026



Une LEO, mais quelle LEO ?

Alors que Thierry Suquet, le préfet de Vaucluse avait évoqué l'arrêt « du dossier suite aux désaccords constatés entre les élus sur ce sujet » (ndlr : l'ancienne maire d'Avignon et l'ancien président du Grand Avignon s'étaient opposés à la poursuite du projet en l'état), il a précisé lors d'une rencontre avec la presse il y a quelques jours : « Les crédits ont été renvoyés et nous étions en train de travailler sur ce qu'on appelle le dossier de clôture puisque c'est l'État qui assure la maîtrise de l'ouvrage. Mais on ne peut pas fermer un dossier comme cela, il y a notamment la mise en œuvre des travaux compensatoires. En particulier, le sujet des arasements de la Durance qui sont des travaux complémentaires à la LEO. »

Pour rappel, cette opération a permis de draguer 270 000m3 de limons et 20 000m3 de graviers sur une zone de 9 470m2 s'étendant entre les communes d'Avignon, Barbentane, Rognonas et Aramon entre le pont de la tranche 1 de la LEO et le seuil de la CNR (Compagnie nationale du Rhône). Ces travaux restent à continuer sur la partie amont de la LEO, dans le secteur de la tranche 2, même si cette partie de l'infrastructure ne devait pas être réalisée.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026

« Manifestement, la donne politique a changé. »

Thierry Suquet, préfet de Vaucluse

LEO : la réunion de la dernière chance ?

« Manifestement, la donne politique a changé depuis qu'Olivier Galzi a rencontré Philippe Tabarot, le ministre des transports, constate le préfet de Vaucluse. Ensemble, ils ont reposé le sujet donc je suppose qu'on va le rouvrir. »
« Il y a deux ans le projet qui a été présenté aux collectivités et aux financeurs a été rejeté parce qu'il était trop cher, recontextualise le préfet de Vaucluse. Personne ne sait comment financer un projet qui est au double du budget fixé au démarrage. L'année dernière, l'État propose une ébauche de projet remplissant 90% des fonctionnalités de la LEO en revenant dans les objectifs budgétaire et en suivant le tracé juridiquement possible dans le cadre de la DUP (Déclaration d'utilité publique) de la tranche 2. Là, une partie des élus s'opposent à la poursuite des études et le préfet de la région dit 'qu'il ne fera rien contre les élus'. On commence donc à fermer le dossier et l'argent qui était disponible depuis de nombreuses années commence à être affecté sur d'autres projets. »

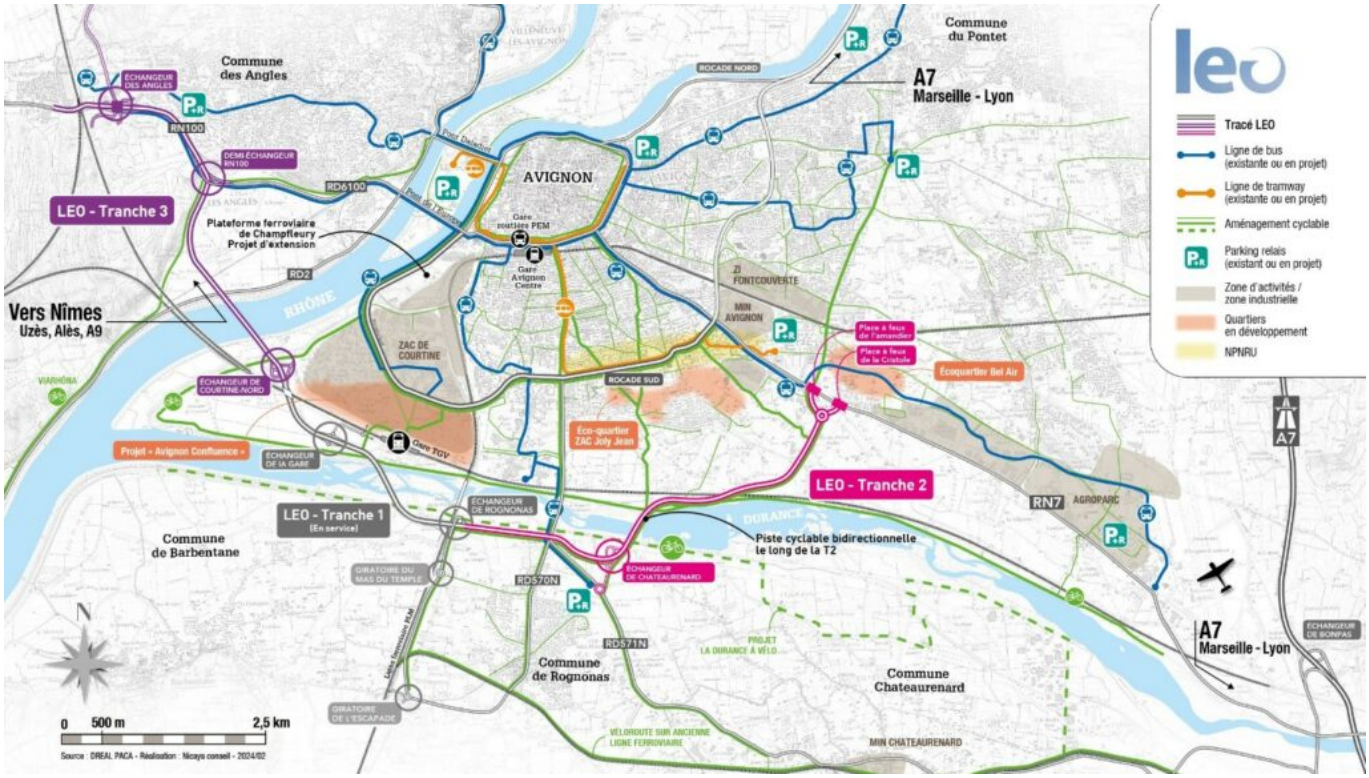
« La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos »

Thierry Suquet, préfet de Vaucluse

La mobilisation des élus et financeurs concernés par le projet semble avoir rebattu les cartes en remettant le dossier en haut de la pile. « La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos », estime le préfet de Vaucluse qui rappelle « que l'ébauche de projet qui avait été faite par les services d'État nécessite un minimum d'un an d'études pour savoir si cette solution est viable ».
Mais préalablement, il s'agira de savoir si le projet est susceptible de satisfaire tout le monde. S'il est financé par tous. Si les solutions techniques sont validées par tous.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026



En rose à droite, le tracé de la tranche 2. A gauche, en violet, le tracé de la tranche 3. Crédit Dreal Paca

200M€ pour une tranche 2 en version 'light'

En effet, le projet de l'État pour rester dans les clous budgétaires prévoit de passer d'un infrastructure initialement prévue en 2×2 voies de type autoroute à une tranche 2 de la LEO en 2×1 voies. Il n'y aurait plus d'ouvrages surélevés, comme des ponts enjambant des ronds-points, et il faut s'attendre à ce que la voie comporte des feux tricolores.

Par ailleurs techniquement, les acquisitions de maisons et de foncier sur le tracé peuvent être considéré juridiquement comme le début du chantier. La DUP ne serait alors pas remise en cause. « Mais si on abandonne le trajet tel qu'il a été déterminé juridiquement, tout tombe, rappelle le Préfet. On arrête le projet précédent et on repart avec une nouvelle enquête d'utilité publique et une nouvelle définition. »

Et Thierry Suquet de résumer la situation : « il y a un projet de type autoroutier qui vaut deux fois le prix fixé à l'époque et il y a un projet alternatif de contournement qui revient au prix d'objectif tout en assumant en grande partie les fonctions de contournement et de voies alternatives à la traversée d'Avignon. S'il y a un consensus et que tout le monde est d'accord, il doit être possible de regarder si le projet peut aboutir en réalisant des études complémentaires. Mais ce n'est pas gagné. »

A ce jour, le coût de cette version 'light' de la tranche 2 de la LEO est estimé à minimum 170M€, et plus probablement 200M€. Pour autant, le financement de cette infrastructure majeur pour la bassin de vie d'Avignon ne semble pas être le principal obstacle à sa réalisation.

« Le projet était prêt à démarrer. Les conventions étaient signées, l'argent était réservé par les

Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026

collectivités locales et cela n'a pas empêché que le projet reste bloqué, constate le préfet de Vaucluse. S'il y a un consensus politique et financier. S'il y a un projet qui émerge sur lequel tout le monde est partant, je pense qu'il sera alors possible d'aller chercher les financements dans le prochain contrat de plan. »
Un très prochain comité de pilotage entre les services de l'Etat, maître d'ouvrage, et les acteurs locaux concernés par le dossier devrait très certainement permettre d'en connaitre davantage sur un éventuel calendrier.

LEO : le Conseil d'orientation des infrastructures à la rescousse du 3e pont d'Avignon sur le Rhône

Quid de la 3e tranche 3 ?
Ne manquera plus alors qu'à se pencher sur le berceau de la 3e tranche de la LEO, celle franchissant le Rhône. Ce barreau entre Courtine et Les Angles qui constitue la clef de voûte indispensable de ce contournement sur d'Avignon devant rallier l'A7 à l'A9. Mais là encore ce n'est pas gagner car il faudra une sacrée baguette magique pour réussir à mettre autour de la table deux financeurs aux abonnés absents jusqu'à présents : le Conseil régional d'Occitanie et la Conseil départemental du Gard.
Cela ne sera une mince affaire car même si on avait cru un instant l'été dernier que la boussole régionale de Carole Delga avait retrouvé le Gard rhodanien* la présidente d'Occitanie a finalement confirmé le 17 avril dernier à nos confrères de La Provence qu'elle ne soutiendrait pas financièrement le projet.

L.G.

**Présente l'an dernier aux cérémonies du 14 juillet à Villeneuve-lès-Avignon, Carole Delga avait déclaré à nos confrères de la presse quotidienne régionale l'interrogeant sur la LEO : « J'y suis complètement favorable. Mais la question de son financement est liée à la participation de l'Etat (…). La France a besoin d'investir dans des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes. C'est primordial pour la compétitivité économique des entreprises ».*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 4 mai 2026



SERM, raccordement A7-A9… : Il n’y a pas que la LEO

Outre la LEO, le préfet de Vaucluse a rappelé qu’il y avait d’autres projets majeurs concernant les problématiques de mobilité pour le bassin de vie d’Avignon et le Vaucluse.

« Il faut maintenir la même pression sur le SERM (Services express régionaux métropolitains), conseille le préfet de Vaucluse. C’est un enjeu extrêmement fort si le projet est retenu car il peut s’avérer particulièrement complémentaire dans une logique de cadencement des transports en commun autour de l’étoile ferroviaire d’Avignon. Se pose toutefois là encore la question de le financer. »

Même intérêt à propos du raccordement entre les autoroutes A7 et A9 au niveau de l’échangeur d’Orange. « S’il n’y a rien de nouveau, c’est tout de même un dossier qui est dans le viseur et dans les objectifs, confesse Thierry Suquet. Ce qu’il ne faut pas c’est que le fait de se remettre à travailler sur LEO empêche l’avancée de l’ensemble de ces projets-là. »

Services express régionaux métropolitains : Avignon dans le bon wagon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !