Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 30 avril 2025

LEO : la CPME 84 interpelle le ministère des transports pour sortir de ‘l’embouteillage permanent’



La CPME de Vaucluse vient de solliciter le cabinet du ministère des transports afin de faire le point sur la poursuite du chantier de la LEO. A cette occasion, le ministère a annoncé que le ministre devrait prochainement mettre « tout le monde autour de la table » afin d’évoquer la tranche 2 et de finir ce qui a été lancé car il s’agit de la « crédibilité de la parole publique ».

Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse, vient de s’entretenir avec le ministère des transports afin de faire part de la volonté des entrepreneurs locaux de voir le dossier de la réalisation de la LEO (Liaison Est- Ouest) aboutir. Ce contournement routier par le Sud de 13km de l’agglomération d’Avignon prévoit de relier le rond-point des Amandiers (à côté du centre commercial de Cap-Sud à

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 30 avril 2025

Avignon) à celui de Grand Angle (à proximité du centre commercial Leclerc aux Angles).

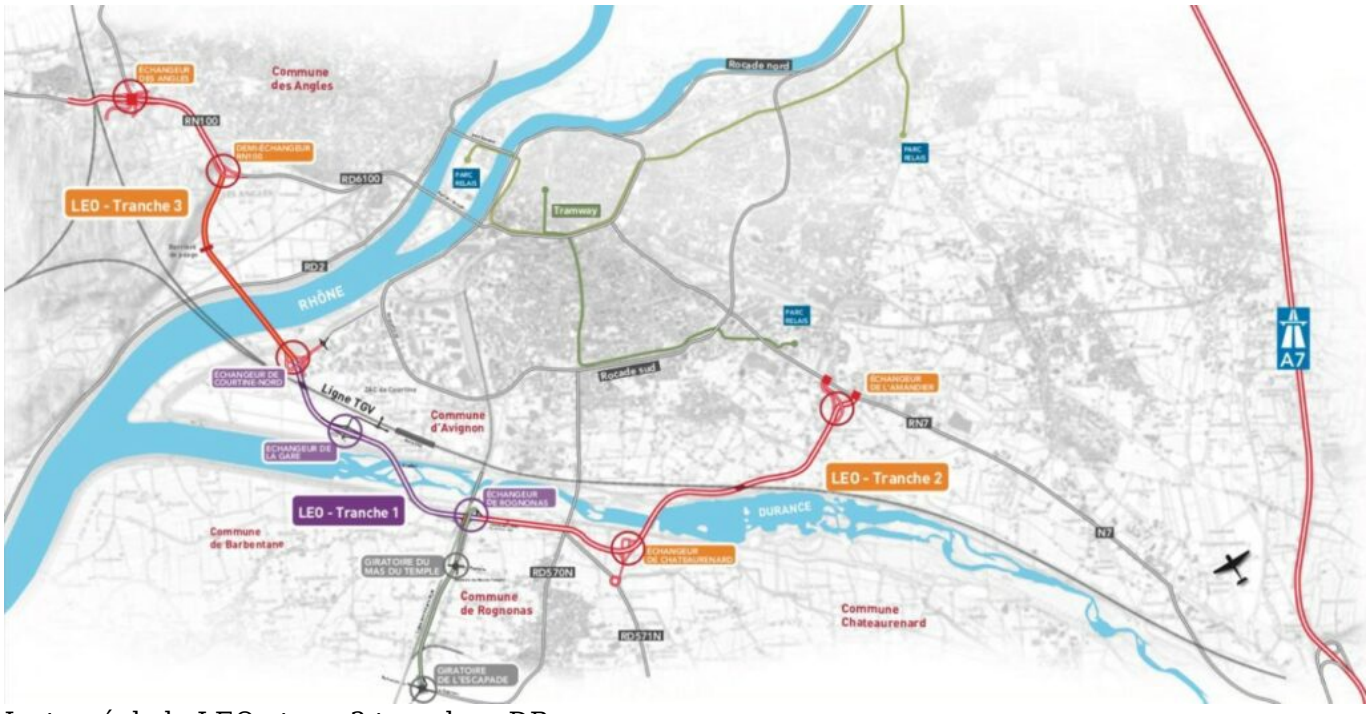
1 seule tranche réalisée sur les 3 sections prévues

En tout, ce projet prévoit la réalisation de 3 tranches pour être mené à son terme. A ce jour, seule a été réalisée la 1re tranche : entre l'échangeur Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas. D'une longueur de 3,8km, en 2×2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un montant de 136M€. Elle permet de relier la gare TGV de la cité des papes au Nord des Bouches-du-Rhône.

La tranche 2 (la plus avancée, ou plutôt la moins en retard puisque le début du chantier avait été annoncé en… 2023) prévoit 5,8km en 2×1 voies (éventuellement passés en 2×2 voies ultérieurement) de Rognonas aux Amandiers avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Depuis, la Ville d'Avignon et le Grand Avignon ont sollicité l'État afin d'obtenir une reconfiguration du tracé de cette portion N°2.

Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2×2 voies) avec un viaduc sur le Rhône entre l'actuel viaduc TGV et le pont ferroviaire Eiffel.

> « On arrive à saturation. »
>
> *Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse*



Le tracé de la LEO et ses 3 tranches. DR

« On arrive à saturation, s'exaspère Bernard Vergier. A tel point, que les entrepreneurs ou les artisans ne veulent plus venir travailler sur Avignon, encore moins dans son centre-ville. Et quand ils l'acceptent, c'est à des tarifs prohibitifs pour compenser le temps qu'ils passent dans les bouchons. Au-delà de ça,

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 !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 30 avril 2025

c'est l'ensemble de la population qui souffre de la pollution. La richesse de ce territoire est également en train de partir aux alentours vers Aix, Montpellier, Nîmes ou Marseille. Côté emploi, on a aussi énormément de mal à recruter. Les gens ne veulent pas passer leur vie dans les embouteillages. »

Le pont de Rognonas sur-utilisé ?

« Le ministère a fait le point sur les problématiques de circulation qui se sont fait jour autour d'Avignon depuis les aménagements qui ont été décidé, a expliqué le cabinet du ministre des transports lors d'une visioconférence organisée sur le sujet avec la CPME 84. En effet, il semblerait que nous observions de nouveaux phénomènes de congestion routière. »

Ainsi, un report des flux intra-Avignon liés au plan Faubourgs aurait entraîné une forme de modification de la circulation avec des mouvements qui n'existaient pas jusqu'à présent. Et contre toute attente, ces points de congestion deviennent récurrents et ne concernent pas que les jours de circulation des poids lourds.

A cela s'ajoute certaines 'difficultés' liées au pont de Rognonas. A l'image du pont de l'Europe (entre Avignon et Les Angles), qui est en limite haute de sa capacité d'accueil du trafic et qui a nécessité d'être consolidé en 2013 et 2014, l'ouvrage suspendu construit en 1950 entre Avignon et Rognonas n'est plus forcément adapté au volume de circulation qu'il accueille. Tôt ou tard, il semblerait que des décisions de limitation de son usage devront être prises.

Faire aboutir la LEO : une question de crédibilité de la parole publique

« Il faut trouver une issue commune pour sortir de cette situation d'embouteillage permanent », insiste-t-on du côté du ministère. Dans cette optique, Philippe Tabarot, ministre des Transports, devrait ainsi prochainement se déplacer dans le secteur « afin de remettre autour de la table l'ensemble des élus concernés » – dont les 2 départements – « ainsi que de missionner le préfet de région, pour regarder comment est-ce qu'on peut revoir le modèle pour faire aboutir la LEO », précisent les services du ministère.

Pour ce dernier, l'objectif est donc clair : bâtir un nouveau scénario pour sortir de l'impasse actuelle tout en finalisant l'infrastructure telle qu'elle a été définie pour la tranche 2. Le tout en prenant en compte les contraintes budgétaires présentes et que les crédits alloués à l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afit) de France ont été amputé de près d'un milliard d'euros cette année, soit un quart de son budget.

Rattraper le sous-équipement chronique du bassin de vie d'Avignon

Pour autant, il ne faut pas oublier que la réalisation de cette infrastructure initiée depuis près de 40 ans n'est que le rattrapage du sous-équipement chronique du bassin de vie d'Avignon depuis plus d'un demi-siècle avec la mise en service du pont de l'Europe il y a 50 ans tout juste. Ce dernier étant le seul ouvrage 2×2 voies gratuits entre la région Paca et l'Occitanie.

Aujourd'hui, les ouvrages d'art de la cité des papes (principalement le pont de l'Europe et dans une moindre mesure ceux d'Aramon et de Roquemaure) constituent le cordon ombilical entre l'A7 et l'A9. De nombreux chauffeurs de poids lourds l'ont d'ailleurs bien compris en empruntant ce raccourci gratuit pour rallier l'Espagne et l'Italie puis le Nord de l'Europe via le sillon rhodanien.

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 !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 30 avril 2025



Un seul franchissement de la Durance a été réalisé à ce jour sur les 3 prévus (un autre sur la Durance et un sur le Rhône). Crédit : Laurent Garcia l'Echo du mardi.

Infrastructure vitale pour le bassin de vie (tout particulièrement le franchissement du Rhône qui donnerait tout son sens à la notion Est-Ouest), le LEO souffre d'un trop grand éclatement des territoires concernés par sa mise en œuvre. Son tracé s'étend sur 3 départements et 2 régions dont l'alignement financier des planètes n'est jamais synchrone repoussant sans cesse la réalisation de cette voie de contournement d'Avignon, une agglomération si étendue qu'elle a les besoins d'une métropole en matière de mobilité.

« Certes, la LEO ce n'est pas la solution à tout. Néanmoins, cela doit permettre de faciliter les choses. En termes de crédibilité de la parole publique, il faut au moins être capable de finir les projets qui ont été entamé », indique les services du ministère qui planchent également sur l'éventuelle création d'un échangeur autoroutier au Sud de la Durance, vers Cabannes, pour décharger la zone.

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 !