

Ecrit par le 2 juillet 2026

Mobilité : Un nouvel espoir pour la LEO ?



Comme nous l'avons 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

Ecrit par le 2 juillet 2026



De droite à gauche : Paul Mély, vice-président du Grand Avignon délégué aux mobilités et aux infrastructures de transport, Pascale Bories, 1^{re} 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 rugbyistique, 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,

Ecrit par le 2 juillet 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

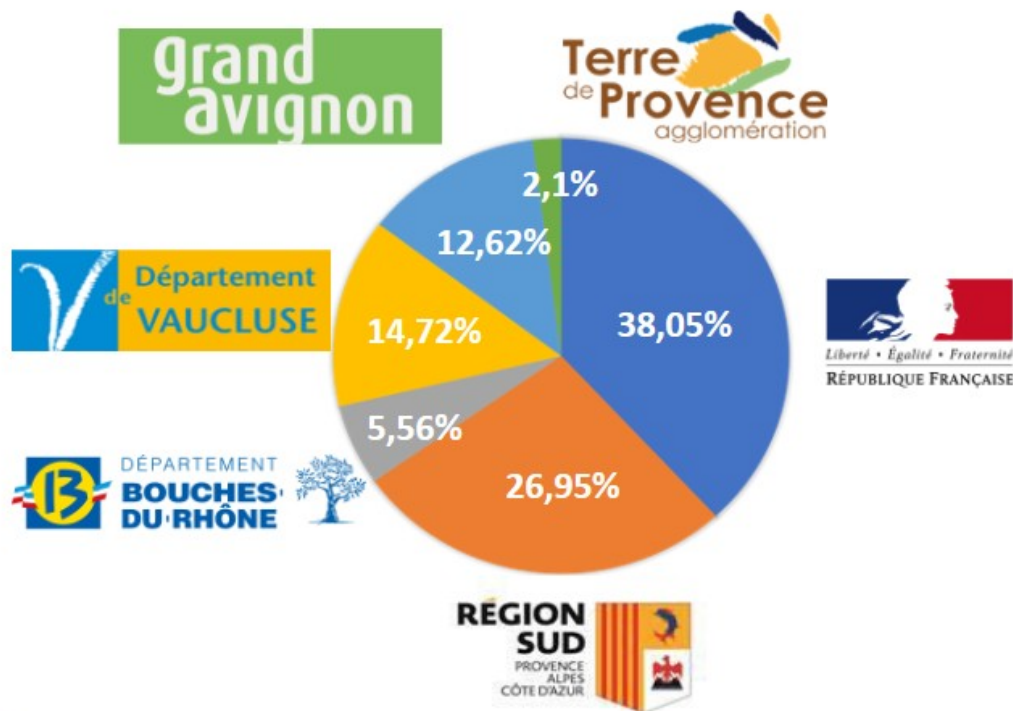
Cette nouvelle unanimité a ainsi déjà débouché sur l'annonce de plusieurs priorités : « la nécessité de conduire la tranche 2 dans sa globalité, sans phasage, afin d'en garantir la cohérence et l'efficacité » ainsi que « l'identification rapide d'un maître d'ouvrage en capacité de piloter le projet et 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 prévue à hauteur de 14,72% du coût de la tranche 2 (voir répartition du financement ci-dessous).

Ecrit par le 2 juillet 2026

Tranche 2



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.

Écrit par le 2 juillet 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. »

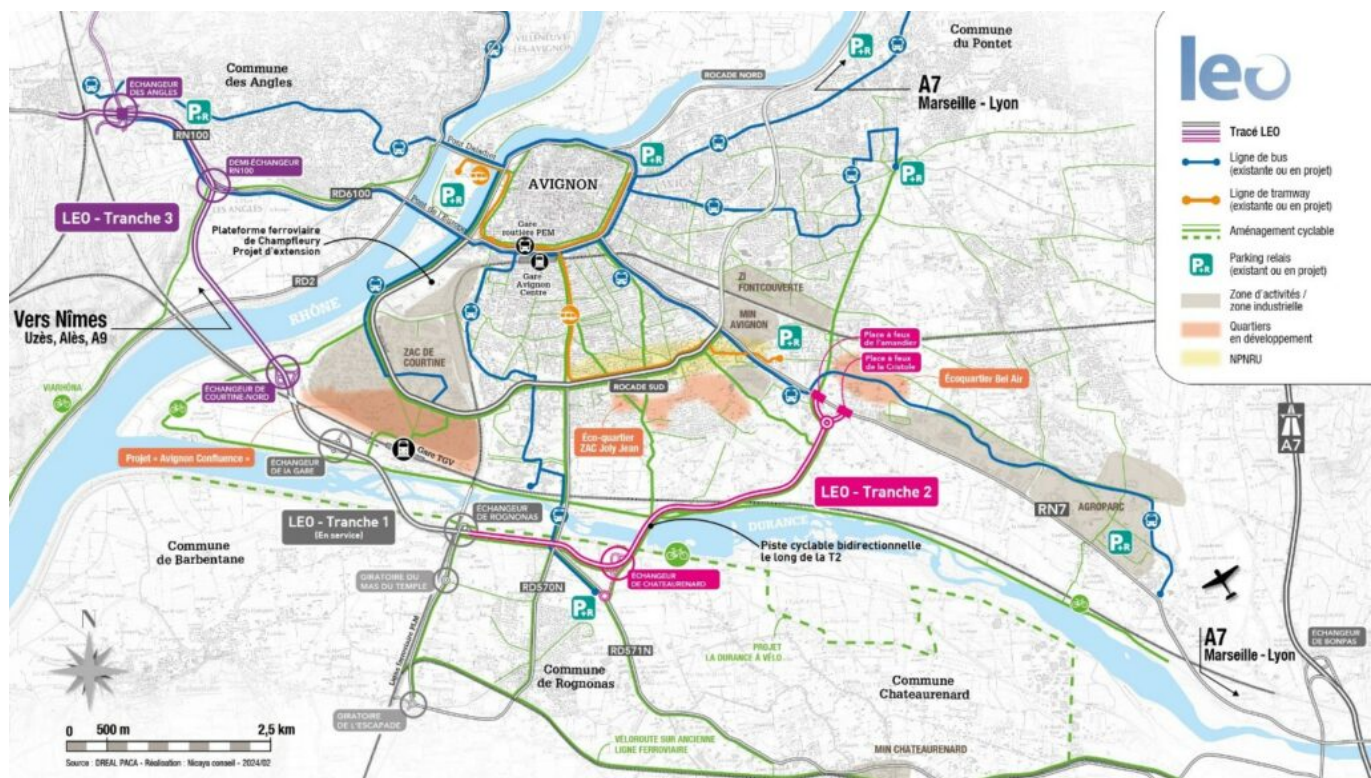
« Il y a deux ans le projet qui a été présenté aux collectivités et aux financeurs a été rejeté parce qu'il était trop cher, recontextualise le préfet de Vaucluse. Personne ne sait comment financer un projet qui est au double du budget fixé au démarrage. L'année dernière, l'État propose une ébauche de 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.

Ecrit par le 2 juillet 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'une infrastructure initialement prévue en 2x2 voies de type autoroute à une tranche 2 de la LEO en 2x1 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

Ecrit par le 2 juillet 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 connaître 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 3^e 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 le 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 ».*

Ecrit par le 2 juillet 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](#)

Ecrit par le 2 juillet 2026

Joël Guin ne veut pas que le Grand Avignon porte le chapeau pour la LEO



Réagissant à la dernière publication de Wingz, notre dessinateur humoristique, sur [le dossier de la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#), Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon a tenu à rappeler sa détermination à voir se poursuivre ce projet.

Remis sur le devant de la scène après [la sortie de Corinne Chabaud](#), présidente de Terre de Provence agglomération, maire de Mollégès et conseillère départementale déléguée aux marchés publics des Bouches-du-Rhône, le débat sur les attermolements de la réalisation de tranche 2 de la LEO avait déjà fait réagir le président du Grand Avignon et Cécile Helle, maire d'Avignon. [Dans un droit de réponse adressé à notre attention](#), les deux élus Vauclusiens avaient expliqué leur attachement à voir ce dossier aboutir, mais pas dans les conditions actuelles, qu'ils jugent obsolètes.

« Nous voulons faire vivre la LEO. »

Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon

« Contrairement à ce qui a été dit, nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les

Écrit par le 2 juillet 2026

citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse », explique Joël Guin.

« Il faut éviter le tracé dans la ceinture verte », poursuit-il avant de souligner la nouvelle position de l'Etat : « Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2x2 voies à 2x1 voie pour le brancher sur le rond-point des Amandiers ce n'est plus réaliste. Envoyer près 40 000 véhicules dont 3 000 camions vers un feu rouge cela ne va pas fonctionner et cela va engendrer des bouchons. »

[Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'](#)

Il faut dire que ce tracé de la tranche 2 a été imaginé il y a 30 ans, lorsqu'il fallait remplir la zone d'activités d'Agroparc en la connectant à la future LEO. Alors que cette zone a été urbanisée depuis, les besoins ne sont plus les mêmes.

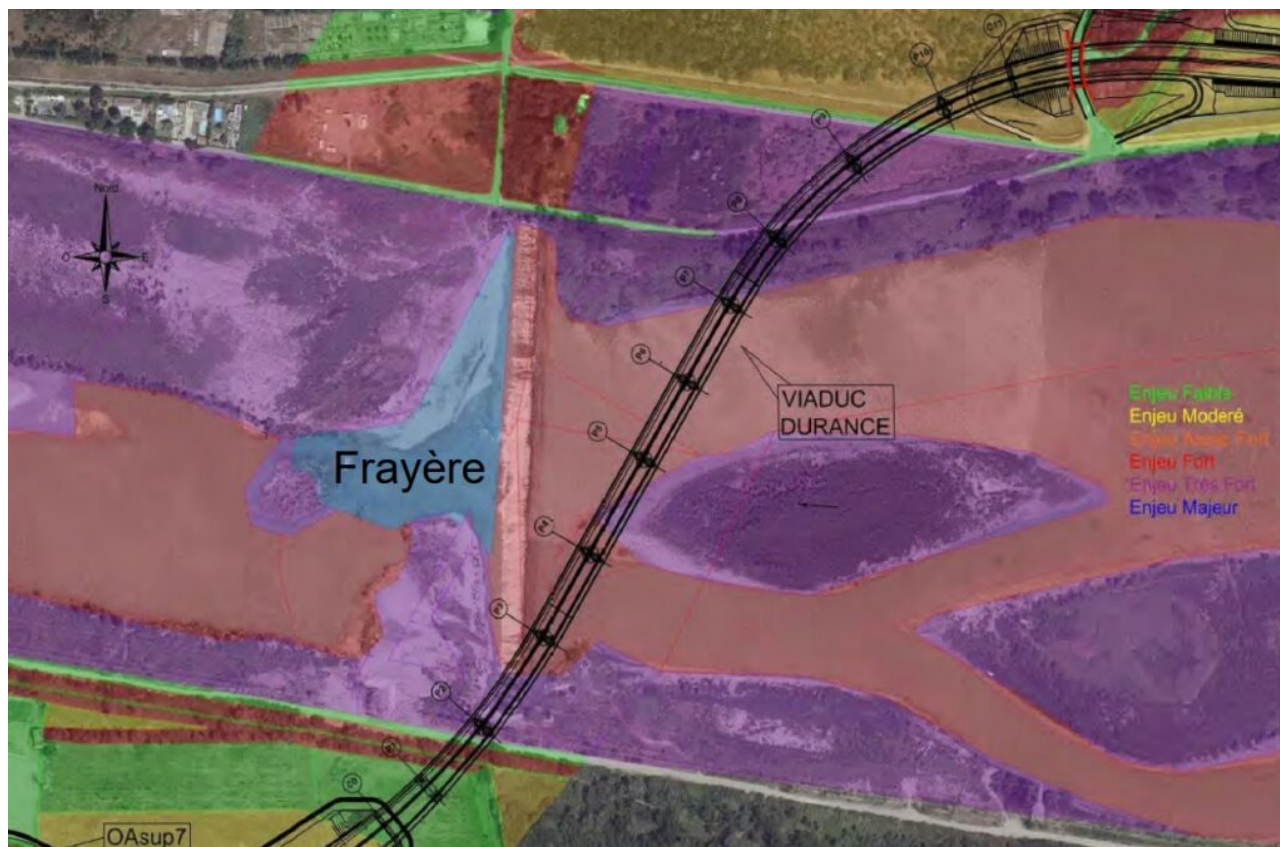
« Aujourd'hui, je mets aussi en cause les élus d'une certaine époque qui, pour des problèmes d'égo ou des raisons d'ambitions personnelles, ont travaillé pour retarder la LEO, dénonce le président du Grand Avignon. Il faut voir les quartiers des Amandiers et de la Cristole il y a 30 ans et aujourd'hui pour se rendre compte que le contexte a complètement changé. C'est une réalité et il y a autre chose à faire maintenant en imaginant un nouveau tracé qui pourrait coûter moins cher. »

Une route en encorbellement pour éviter « d'embêter » les anguilles

Joël Guin propose ainsi de longer le Sud de la Durance « avec une route en encorbellement, comme on peut le voir en Sicile par exemple où la nature est restée intacte dessous et les agriculteurs peuvent continuer à travailler. On peut faire tout cela sans 'embêter' les anguilles qui se baladent dans la Durance. Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d'arriver par l'arrière de la zone des Iscles et du MIN (Marché d'intérêt national). »

Avec un éventuel franchissement de la Durance pour rejoindre le rond-point du parc des expositions et « se connecter à Bonpas où le Département de Vaucluse a débuté les travaux de réaménagement afin de fluidifier la zone. »

Ecrit par le 2 juillet 2026



La LEO est au centre de plusieurs enjeu environnementaux. Crédit : Préfecture de Paca

« Des moyens, il y en a. »

Il souhaite aussi que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1 au rond-point de Rognonas.
« Le plus important, c'est de pouvoir faire bouger les choses que l'on puisse, tous ensemble, sortir de l'ornière. »

Pour cela, le président de l'agglo reconnaît « qu'il faudra passer par une nouvelle DUP (Déclaration d'utilité publique) » alors que celle de la tranche 2 ne sera plus valable à partir de 2027.

Ecrit par le 2 juillet 2026



Ecrit par le 2 juillet 2026

Joël Guin. Crédit : Grand Avignon

Ecrit par le 2 juillet 2026



Ecrit par le 2 juillet 2026

Le président du Grand Avignon souhaite que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1, reliant Courtine et sa gare TGV, au rond-point de Rognonas distant de moins d'un kilomètre. Crédit : Echo du mardi-Laurent Garcia

Pour ce dernier, tout cela est avant tout une question de volonté et de mobilisation. « Des moyens, il y en a, insiste-t-il. Seulement, nous avons aussi à faire à des 'autruches' qui mettent la tête sous le sable et qui disent 'non, cela n'a pas été prévu comme cela'. Qui se plaignent maintenant, mais que l'on n'a pas entendu depuis 15 ans. Pourtant ce chantier est nécessaire, ne serait-ce que pour nos entreprises à qui cela ferait beaucoup de bien. »

Et la tranche 3 ?

« On pourrait d'ores et déjà travailler aussi à la tranche 3, préconise le président du Grand Avignon. Celle avec le pont sur le Rhône qui relie la route d'Aramon dans le Gard avant de rejoindre le giratoire du plateau des Angles. »

Une perspective qui pose cependant la question de la participation financière du Conseil départemental du Gard ainsi que de la région Occitanie à la réalisation de cet aménagement si vital pour une agglomération 'concurrente' ne se trouvant administrativement pas dans leur territoire.

Les Gardois : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Les Gardois qui sont dans le Grand d'Avignon, je peux vous dire que l'Occitanie n'en a rien à faire et a du mal à les reconnaître. Ils sont considérés 'out' », assène Joël Guin.

Et quand on évoque les contributions fiscales régionale et départementale de l'ensemble du canton de Villeneuve-lès-Avignon (l'un des plus riches d'Occitanie) sans réelle 'retour sur investissement' le président du Grand Avignon enfonce le clou : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Il faut se baser sur l'histoire et ne pas se cacher derrière son petit doigt. On s'en rappelle très bien, les nouvelles régions ont été dessinées sur un coin de table. Administrativement parlant, ils font partie de l'Occitanie, mais les gens d'Occitanie ne les connaissent pas parce qu'ils font partie d'une EPCI vauclusienne. »

De quoi mettre le sujet du rattachement du canton de Villeneuve à la Région Sud sur la table ? « Oui, il y aurait une certaine logique à raisonner en bassin de vie. Ce qui est également d'ailleurs valable pour le Gard rhodanien. »

[LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie](#)

Quelles autres solutions d'aménagement pour la mobilité

Ecrit par le 2 juillet 2026

Evoquant plus largement les problématiques de son bassin de vie, Joël Guin évoque également les autres solutions de mobilités qui pourraient soulager en partie le trafic sur Avignon et ses alentours comme l'interconnexion A7-A9 au niveau d'Orange. En effet à ce jour, les véhicules venant de l'A7 par le du Sud doivent sortir de l'autoroute pour y rentrer à nouveau afin de rejoindre l'A9 en direction de l'Espagne.

La réalisation de cette bretelle d'accès, dont le coût serait estimé à 60M€ environ, pourrait permettre de capter 4 000 véhicules par jour afin de désengorger la cité des papes.

« Nous avons vu la société Vinci pour lui demander quand est-ce qu'elle pourrait réaliser ce barreau. Vinci nous a répondu qu'ils étaient prêts mais qu'il fallait que l'Etat finance. »

Autre idée un temps évoquée en 2020 : la gratuité de l'autoroute entre Avignon-Nord et Avignon-Sud à l'instar de ce que l'on peut trouver à Aix-en-Provence, à Montpellier [et bientôt à Nîmes](#).

« J'ai été le premier à faire cette demande : Je le revendique, martèle Joël Guin. C'était dans les années 2009-2010. Malheureusement, nous ne l'aurons jamais. Cela restera un serpent de mer car l'opération est trop complexe. Il faudrait passer par une DSP (Délégation de service public) et transférer les péages sur l'autoroute. » Le tout sans que Vinci se montre très coopératif sur l'initiative et qu'une solution via une lecture de plaque avec des portiques permettant la libre circulation des habitants de l'agglomération ne soit actuellement réellement au point techniquement.

Un bassin de vie si particulier

Il s'agit aussi de lutter contre les 'anomalies' de ce bassin de vie tiraillé entre 2 régions et 3 départements. « Dernièrement en revenant de Roquemaure, je me suis trouvé derrière un bus Orizo de notre réseau du Grand Avignon et un autocar Lio de la région Occitanie. Ils faisaient le même trajet en se suivant alors que vu le nombre de personnes à l'intérieur un seul véhicule aurait largement suffi », constate Joël Guin qui n'entend cependant se laisser décourager par [la situation parfois ubuesque de ce bassin de vie si particulier](#).

LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie

Ecrit par le 2 juillet 2026



Déclaré d'utilité publique par l'Etat depuis le 16 octobre 2003, on savait que [les services de l'Etat voulaient remettre le dossier de la 2^e tranche de la LEO \(Liaison Est-Ouest\) sur la pile des grands projets d'infrastructures prioritaires](#) à faire enfin avancer. Si un nouveau tour de table a bien été engagé, les principaux territoires bénéficiaires de cet aménagement (la ville d'Avignon et le Grand Avignon) semblent avoir fait la sourde oreille à la pression de l'Etat, au grand dam de Terre de Provence agglomération ainsi qu'aux collectivités [du bassin de vie](#) qui participent au financement de ce projet.

Lundi 19 mai dernier, l'ensemble des acteurs publics concernés par la réalisation de [la LEO \(Liaison Est-Ouest](#)-voir aussi en fin d'article) ont été convoqués par [Georges-François Leclerc](#), le nouveau préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

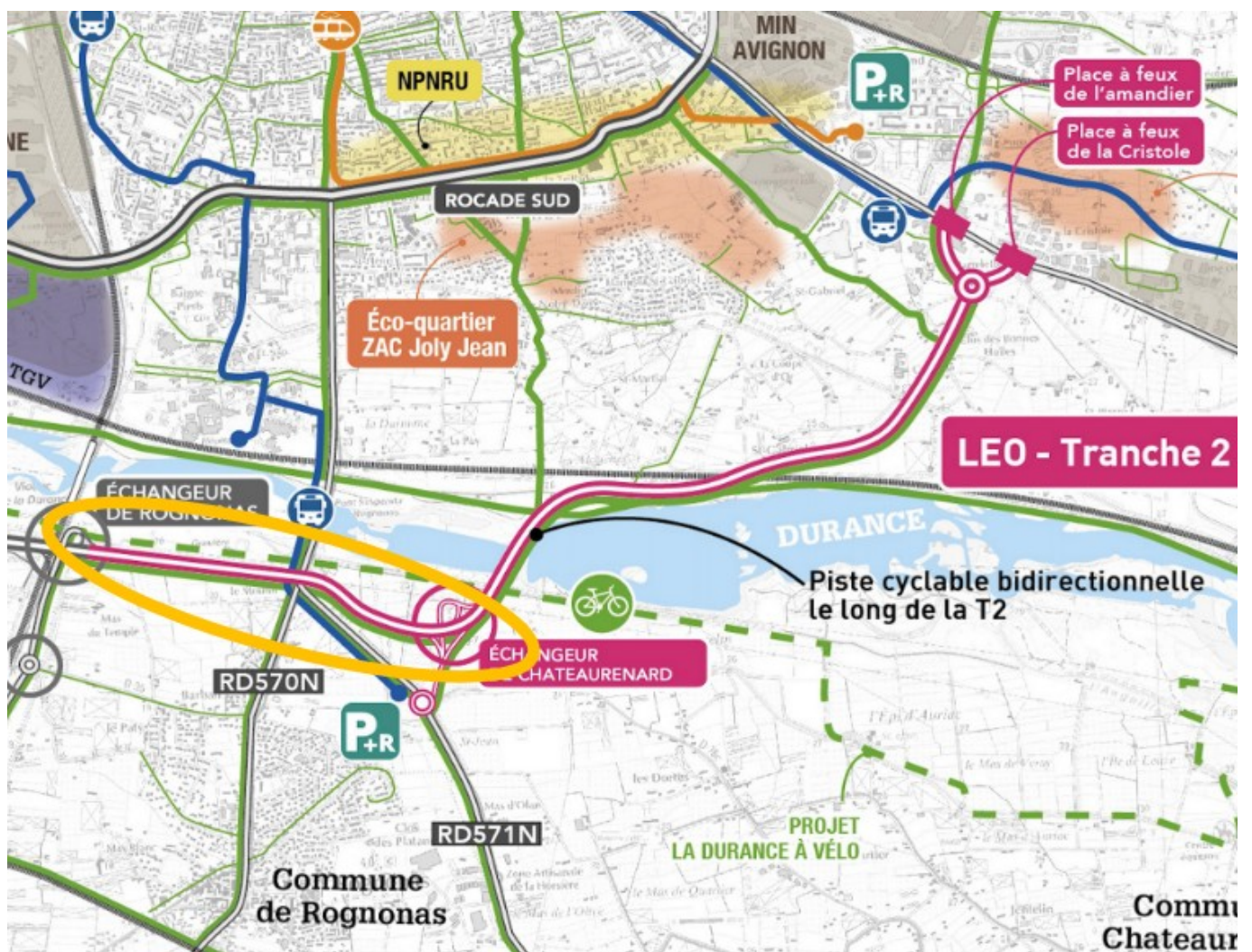
En préambule de cette réunion, ce dernier a souligné avec insistance deux points essentiels : la nécessité que les discussions et propositions relatives à la LEO s'inscrivent impérativement dans le périmètre du projet arrêté dans la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2003 d'une part, et, d'autre part que le lancement de la LEO ne pourra avoir lieu qu'à la condition d'un engagement collectif en faveur de la réalisation complète de la tranche 2. Une injonction qui semble avoir été sans effet pour la ville d'Avignon et la Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Ecrit par le 2 juillet 2026

« Ça suffit, nous ne pouvons plus attendre ! »

Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération

« Malheureusement, Avignon et le Grand d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet, s'inquiète dans un communiqué Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération. Nous sommes surpris et déçus par cette posture. Agir ainsi c'est oublier la complémentarité de nos territoires Bouches-du-Rhône, Vaucluse et Gard, c'est oublier l'enjeu autour de ce projet majeur structurant devenu indispensable, c'est oublier la perte de confiance exprimée ces dernières années par notre population. Ça suffit, nous ne pouvons plus attendre ! »



Le tracé de la tranche 2 de la LEO validé par la DUP de 2003. Crédit : Préfecture de la région Paca.

Ecrit par le 2 juillet 2026

Un impact sur la qualité de vie, l'attractivité et l'emploi

Dans ce courrier ayant reçu notamment le soutien de Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Marcel Martel, maire de Châteaurenard, et Stéphane Paglia, président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Arles, les élus bucco-rhodanien rappellent que « l'Etat a réaffirmé ses conditions, nous devons assumer nos responsabilités et prendre désormais des décisions constructives qui ne pèseront pas sur l'avenir du territoire. La saturation du réseau routier depuis de nombreuses années déjà entre Avignon et le Nord des Bouches-du-Rhône est devenue insupportable pour notre population. Elle impacte très fortement l'attractivité, l'économie et l'emploi notamment. Il est impératif que nous trouvions un consensus aujourd'hui. »

[Cécile Helle et Joël Guin sollicitent l'État afin d'obtenir une reconfiguration de la LEO](#)

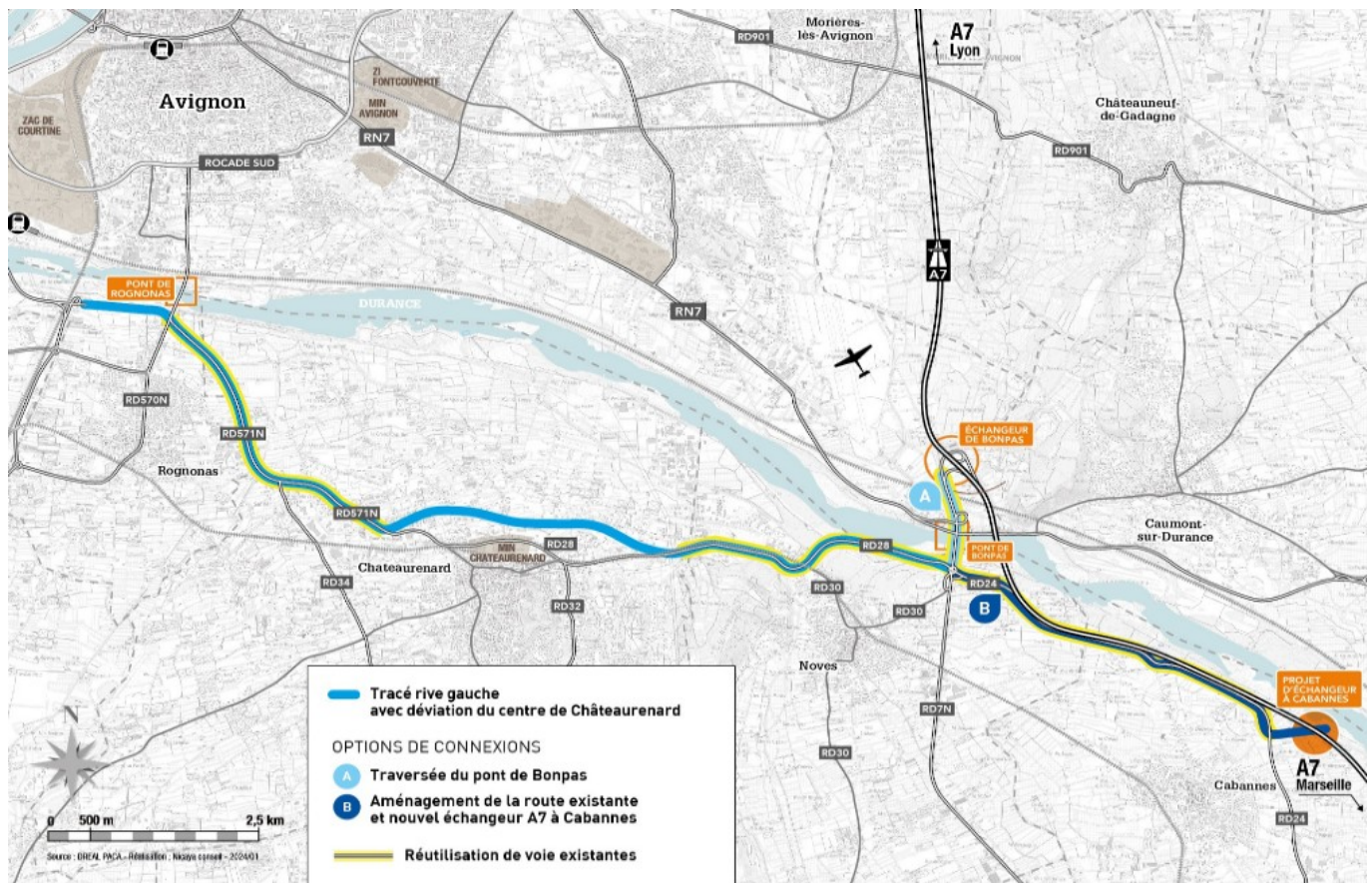
Aujourd'hui, Joël Guin, président du Grand Avignon, et Cécile Helle, maire d'Avignon, plaident pour une modification de la tranche 2 de la LEO. Le tracé validé par la DUP relie la tranche 1 depuis Rognonas puis Châteaurenard jusqu'au rond-point de l'Amandier à Avignon après un passage dans la ceinture verte et un franchissement de la Durance. Les deux élus préconisent de rester sur la rive gauche de la Durance (côté Bouches-du-Rhône) et de rejoindre le secteur de Bonpas qui est en cours de réaménagement. Une alternative visant à préserver les terres agricoles de la cité des papes et limiter l'impact environnemental de cette infrastructure sur la Durance en évitant la réalisation d'un nouveau pont. Selon les services de l'Etat, cette solution est estimée à minima à 250M€ et aurait peu d'impact sur le trafic actuel de la Rocade-Sud (-7%)

Le risque de tout perdre

Cependant, la conséquence d'une telle initiative est de repousser à 2040-2045 une éventuelle réalisation de cette phase 2 à cause des contraintes de délais de validation d'un nouveau tracé qui n'entre pas plus dans le cadre de la DUP de 2003. Voire plus probablement l'annulation complète du projet en raison des nouvelles réglementations environnementales. A ce petit jeu, Avignon et le Grand Avignon semblent prêt à prendre ce risque et surtout se contenter d'une simple liaison, de moins de 1 kilomètre, entre la tranche 1 et le pont de Rognonas histoire d'être en possibilité de prendre un arrêté d'interdiction de circulation des poids lourds sur la rocade d'Avignon.

Pas sûr toutefois qu'après avoir été envoyé dans les cordes, le préfet de région, qui est aussi celui des Bouches-du-Rhône, se montre très conciliant sur ce dossier...

Ecrit par le 2 juillet 2026



Le projet de tracé alternatif soutenu par Avignon et le Grand Avignon n'entre pas dans la DUP actuelle. Au mieux, sa réalisation pourrait être envisagée à l'horizon 2040-2045.

« Les élus de Terre de Provence souhaitent des ajustements au tracé, nous l'avons dit, nous avons proposé des alternatives compatibles avec la Déclaration d'Utilité Publique, et nous entendons les défendre sans relâche pour que la Liaison Est Ouest puisse enfin voir le jour, insiste la présidente de Terre de Provence. S'opposer une fois de plus aux conditions fixées par l'État ferait courir un risque majeur à l'avenir de notre Provence dans toutes ses dimensions, sans aucun bénéfice pour nos concitoyens. Ne nous désengageons pas, ne reportons pas le problème sur les générations futures. »

« Nous voulons la Liaison Est Ouest, maintenant. »

Et Corinne Chabaud de poursuivre : « Renaud Muselier, président de la Région Sud, et Dominique Santoni, Présidente du Conseil départemental de Vaucluse partagent notre position. Avignon et le Grand Avignon avaient déjà signifiés fin 2023 l'annulation des crédits réservés sur leurs budgets pour la LEO, transférant ainsi le poids du financement sur les autres collectivités. Il est hors de question de les laisser compromettre définitivement ce projet. Nous voulons la Liaison Est Ouest, maintenant. »

Ecrit par le 2 juillet 2026

Combien coûterait la phase 2 de la LEO ?

Avec le retard pris sur ce dossier, le coût des travaux de la tranche 2 de la LEO en 2×1 voie est estimé 142,7M€ à la valeur de 2024. Son financement est partagé entre l'Etat (38,05%), la Région Sud (26,95%), le Département de Vaucluse (14,72%), le Grand Avignon (12,62%), le Département des Bouches-du-Rhône (5,56%) et Terre de Provence (2,1%).

LEO : l'arlésienne d'Avignon

Initiée officiellement en 1999 par arrêté ministériel (même si les prémices du projet remontent à la fin des années 1980), la LEO (Liaison Est-Ouest) est destinée à fluidifier le trafic sur Avignon (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que dans le Nord des Bouches-du-Rhône. L'ensemble représente un contournement routier de l'agglomération par le sud d'une longueur totale de 13km devant relier la commune des Angles (dans le Gard) au carrefour de l'Amandier à Avignon (dans le Vaucluse).

Le projet comprend 3 tranches :

- **Tranche 1** : entre l'échangeur Courtine-Nord à Avignon et l'échangeur de Rognonas (13) d'une longueur de 3,8km en 2×2 voies avec un pont sur la Durance.
- **Tranche 2** : 5,8km à 2×1 voies (puis à 2×2 voies conjointement à la tranche 3) depuis la tranche 1 à Rognonas au rond-point de l'Amandier à Avignon avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres.
- **Tranche 3** : franchissement du Rhône (3,7km à 2×2 voies) depuis la zone de Courtine (tranche 1) aux Angles (30) situé dans la région Occitanie.

Situation actuelle

- **Tranche 1** : En service depuis 2010.
- **Tranche 2** : Après plusieurs années de report, Bérangère Abba, alors Secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique, avait annoncé en février 2022 que le chantier devait débuter en 2023 pour une mise en service espérée en 2027. Des travaux qui, à ce jour, n'ont pas commencé alors qu'une partie du budget a été tracé par les différents financeurs (Région Sud, département 84 et 13, interco...). Un blocage qui s'explique grandement par des oppositions environnementales et une remise en cause du tracé.
- **Tranche 3** : Dossier au point mort.

Les enjeux

Aujourd'hui, la LEO est autant un enjeu de mobilité que de santé publique. Santé publique d'abord, car le

Ecrit par le 2 juillet 2026

trafic actuel expose les habitants de la Rocade actuelle d'Avignon (25 000 habitants directs et 91 000 indirects) à des niveaux de pollution presque équivalent à ceux des autoroutes A7 et A9 autour d'Avignon (source : Atmosud). Mobilité ensuite, car la zone d'Avignon affiche un retard structurel en matière d'infrastructure de transport depuis au moins 50 ans.

Les raisons de ce retard sont multiples : avec le pont de l'Europe, Avignon abrite le seul pont 2x2 voies gratuit entre les Régions Sud et Occitanie. De fait, ce bassin de vie est le point d'engorgement entre les trafics venant d'Italie et d'Espagne. Le tout, à proximité immédiate de plusieurs monuments classés au patrimoine mondial de l'Unesco (remparts, pont d'Avignon, palais des papes). A cela, s'ajoute le positionnement de la cité des papes sur l'axe rhodanien et les flux entre le Nord et le Sud de l'Europe.

50 ans de retard en matière d'infrastructures

Deuxième bassin de vie le plus étendu en France après celui de la métropole marseillaise, Avignon a été le centre d'un projet de pôle métropolitain initié en 2022 et aujourd'hui mis en sommeil. Il regroupait 148 communes alors que l'intercommunalité actuelle du Grand Avignon n'en regroupe que 16. Ce décalage illustre parfaitement les difficultés de ce territoire à mener à bien des projets structurants et cohérents dans ce qui est parfois qualifié de 'métropole diffuse' (une aire urbaine très étendue et peu dense). 'L'espace' avignonnais affichant les besoins d'une métropole en termes de mobilité alors que ce territoire dispose des moyens d'une agglomération.

D'autre part, le bassin de vie d'Avignon est handicapé par son morcèlement administratif. A cheval sur 3 départements, 2 régions, 2 cours d'eau majeurs (le Rhône et la Durance) deuxième zone d'emploi inter-régionale après celle de Roissy-Charles de Gaulle, seule agglomération française coupée en 2 zones scolaires... Avignon cumule les freins à la prise de décision et aux financements qui vont avec.

Pour preuve, quand ces décisions sont prises dans les mêmes entités administratives (à savoir la région Paca), tout est plus simple. Ainsi, sur les 15 dernières années 3 ponts ont été réalisés sur la Durance entre le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône (1^{re} tranche de la LEO en 2010, Pertuis en 2013 et Cavaillon en 2015). Dans le même temps, il faut remonter à 1975 pour voir un pont 2x2 voies entre Paca et Occitanie (celui du pont de l'Europe).

Des ouvrages arrivés à saturation structurelle

Justement, le pont de l'Europe a dû être renforcé structurellement en 2013 et 2014 car il n'était plus en mesure d'accueillir en toute sécurité le trafic actuel. Cette consolidation a permis de récupérer une certaine marge de manœuvre, mais l'ouvrage ne dispose plus de la capacité à recevoir davantage de poids lourd. Même constat avec l'ancien pont de Rognonas (un pont suspendu construit en 1950 entre Avignon et Rognonas parallèle à la tranche 1 de la LEO). Tôt ou tard, il ne sera plus adapté au volume de circulation qu'il accueille, notamment les camions. Sur le Rhône, les 2 autres ponts de 'délestage' en 2x1 voies du bassin de vie souffrent des mêmes contraintes (pont suspendu de Roquemaure construit en 1958 et pont d'Aramon mis en service en 1970).

Actuellement, 450 000 véhicules circulent tous les jours dans l'agglomération d'Avignon (dont 6,5% de

Ecrit par le 2 juillet 2026

poids lourd). Un quart de ce trafic correspond à des échanges entre l'aire urbaine et les territoires alentours et 5% sont des véhicules de transit. Parmi eux, près de 150 000 véhicules empruntent les ouvrages d'art du bassin de vie.

A l'horizon 2035, même si la DREAL envisage une baisse de la circulation routière pour les courtes distances, elle prévoit aussi une augmentation de la demande de déplacement et notamment triplement de la demande liée au MIN de Châteaurenard situé près du tracé de la 'future' tranche 2.

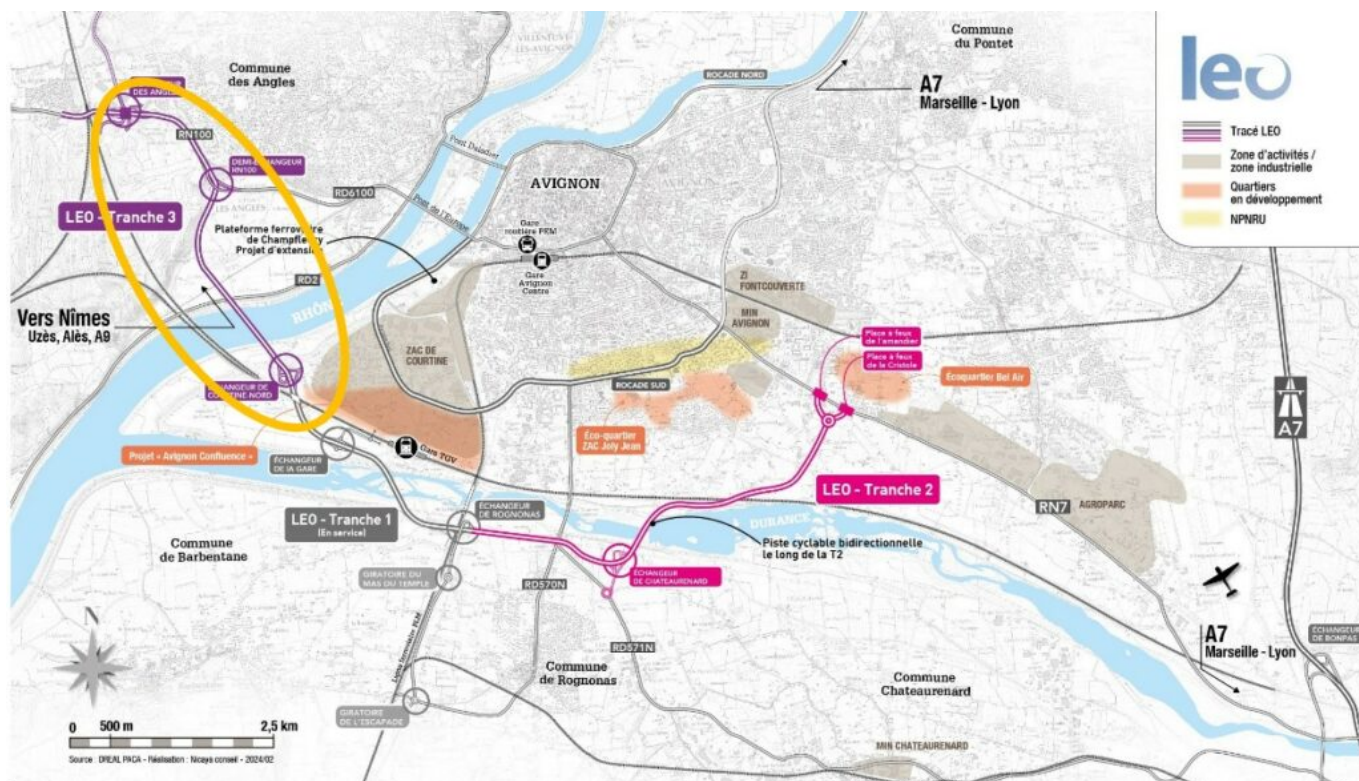
Pont sur le Rhône : la clef de voûte de la LEO

Et la situation ne devrait pas s'arranger, surtout avec des ponts qui ne sont plus en capacités 'd'encaisser' des hausses de trafic (hormis la tranche 1 de la LEO). Par ailleurs, l'essence même de la LEO c'est son axe Est-Ouest. Or à ce jour, seul un franchissement Nord-Sud a été réalisé. La Tranche 2 propose aussi un franchissement Nord-Sud.

C'est surtout le franchissement du Rhône (Est-Ouest) qui devrait donner tout son sens à cet aménagement allant bien au-delà du simple territoire de l'aire urbaine d'Avignon, véritable cordon 'ombilical' entre l'Europe du Sud. Ce n'est cependant pas gagné, car pour ce franchissement que 63% des habitants de Villeneuve-lès-Avignon classe en tête des priorités des actions à mener sur leur territoire, le Département du Gard et la Région Occitanie figurent aux abonnés absents depuis 30 ans...

La difficulté à mener à bien ce projet illustre cependant les 'limites' de la décentralisation. En effet, la trop grande multiplication des intervenants locaux dans ce bassin de vie bloque les prises de décisions. Personne n'étant aligné au même moment, tout particulièrement en matière de financement.

Ecrit par le 2 juillet 2026



En 2014 le coût de la tranche 3 (cerclée en jaune) était estimé à 200M€. Il faudra prévoir 10 à 15 ans de délais entre le lancement du projet et la mise en service.

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

Ecrit par le 2 juillet 2026



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 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 1^{re} tranche : entre l'échangeur Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas. D'une longueur de 3,8km, en 2x2 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.

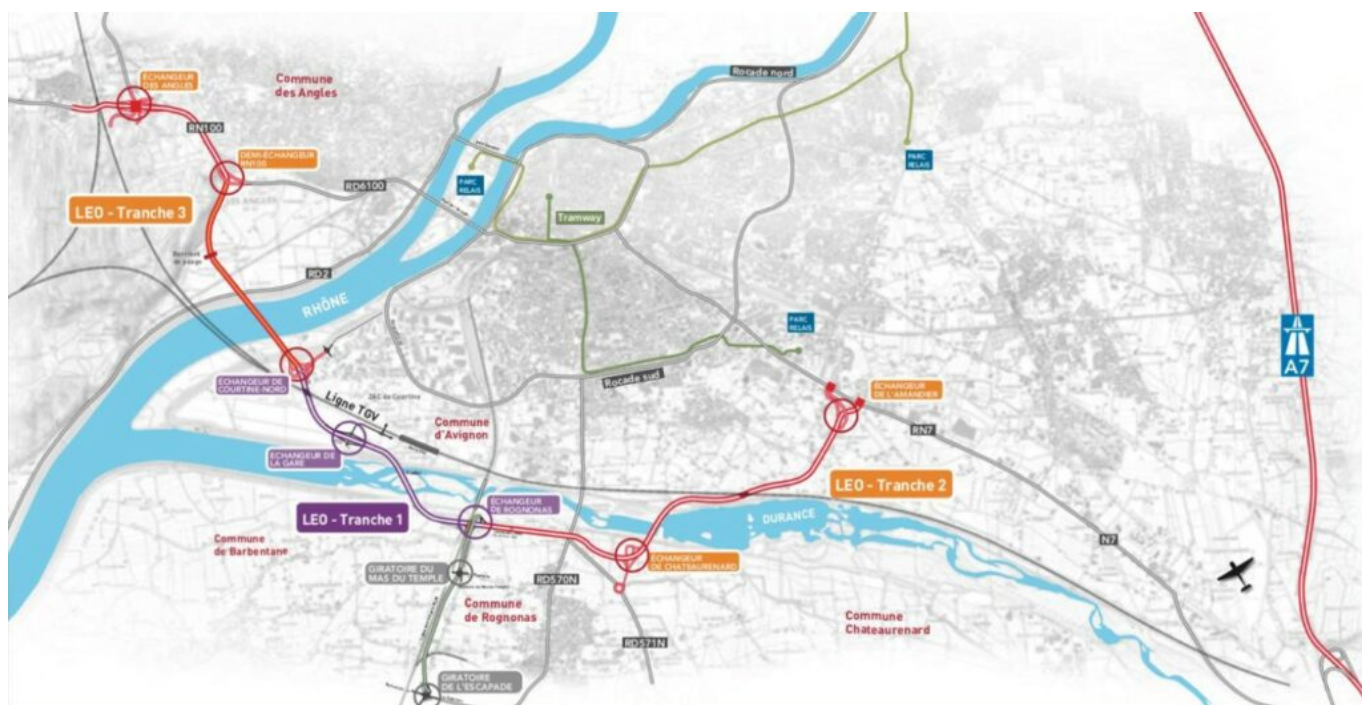
La tranche 2 ([la plus avancée, ou plutôt la moins en retard puisque le début du chantier avait été](#)

Ecrit par le 2 juillet 2026

[annoncé en... 2023](#)) prévoit 5,8km en 2x1 voies (éventuellement passés en 2x2 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 2x2 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, 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

Ecrit par le 2 juillet 2026

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 2x2 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.

Ecrit par le 2 juillet 2026



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.

Infrastructure : feu vert du gouvernement pour la LEO... de Nîmes

Ecrit par le 2 juillet 2026



Le ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires vient d'annoncer la signature de la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de [Contournement Ouest de Nîmes](#) (Conîmes).

Dans le détail, cet arrêté ministériel a été signé le 4 mars 2024, dans la continuité de l'enquête publique qui s'était déroulée entre le 6 février et le 9 mars 2023.

Ce projet de 12,3 km vise à contribuer à l'amélioration du cadre de vie sur l'ensemble du secteur ouest de Nîmes, en diminuant la saturation routière croissante et en favorisant le transit entre Alès et l'autoroute A9. Il est complété par un barreau de raccordement à la RN 113.

« Il n'y a que les combats que l'on ne mène pas que l'on est sûr de perdre. »

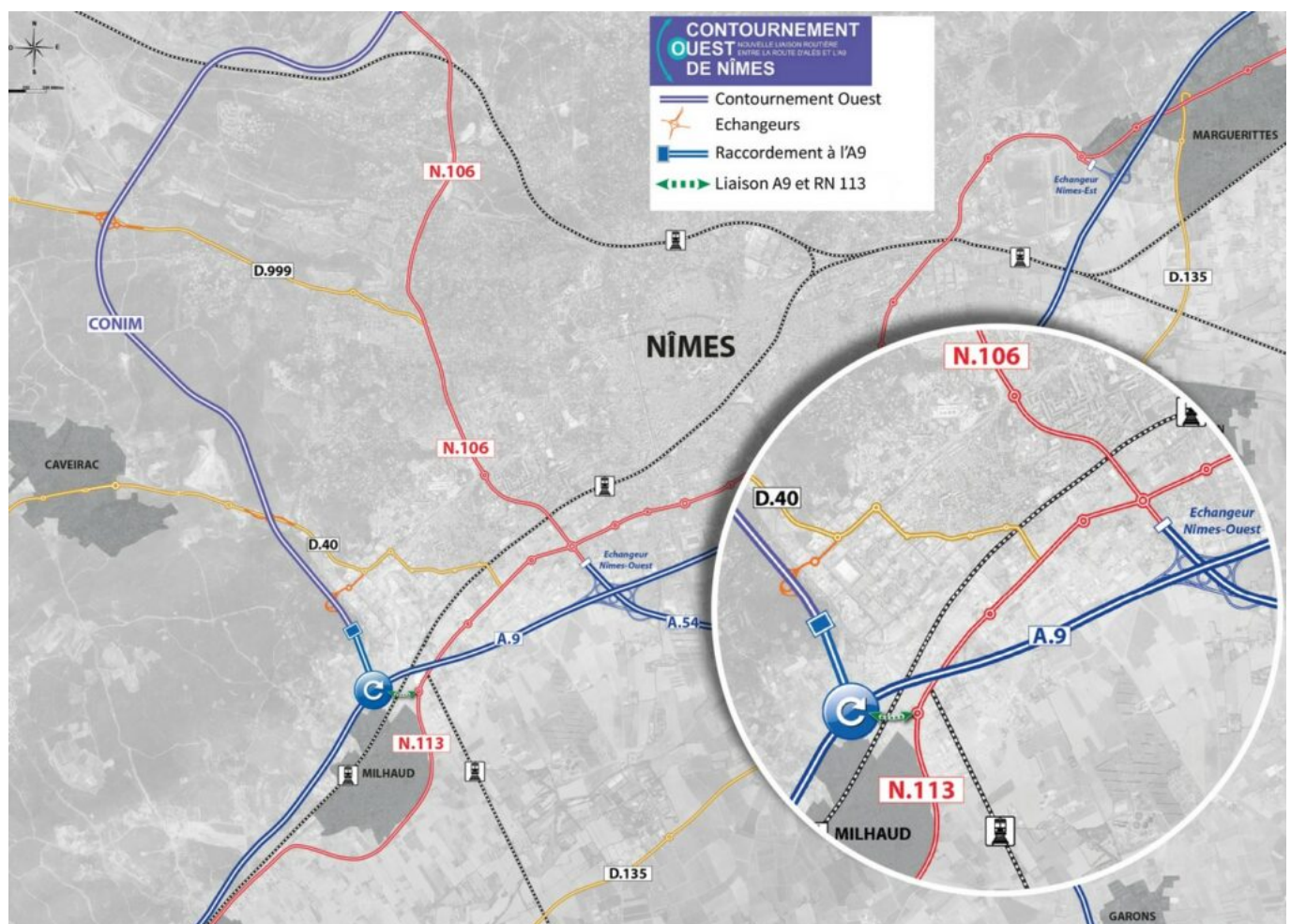
Franck Proust, président de Nîmes Métropole,

Arlésienne ou serpent de mer ?

Ecrit par le 2 juillet 2026

« Il n'y a que les combats que l'on ne mène pas que l'on est sûr de perdre » insiste Franck Proust, président de Nîmes Métropole, avant de préciser que « malgré le défaitisme de beaucoup de personnes sur ce dossier 'serpent de mer', à l'Agglo nous n'avons jamais baissé les bras, et cette persévérance porte aujourd'hui ses fruits. Cette décision est une étape importante dans ce dossier majeur pour la qualité des mobilités sur le territoire de Nîmes Métropole ».

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête avait rendu un avis favorable assorti de réserves, qui ont pu être levées au terme d'un travail de concertation. La décision administrative qui vient d'être prise a pour seul objet de reconnaître l'utilité publique du projet, constatée à l'issue de l'enquête publique, et ne préjuge pas des suites de la procédure, qui dépendent, en particulier, des réponses à apporter sur les plans environnemental et financier.



© DR-Conîmes

Aller vite pour éviter les écueils

« Nous avons toujours été lucides sur les enjeux de ce dossier et les risques d'écueils, comme j'ai toujours avancé qu'il fallait jouer avec les calendriers croisés des Contrats de plan Etat-Région (CPER) et

Ecrit par le 2 juillet 2026

du Plan autoroutier » rappelle Franck Proust. Partant de là, il faut aller vers un phasage de l'opération tout en s'appuyant sur une DUP traitant de l'ensemble du tracé. « C'est la condition de l'efficacité et du gain d'un temps déjà trop long » précise le président de Nîmes Métropole.

« L'engagement opérationnel et financier de Vinci autoroute pour traiter prioritairement et rapidement le tronçon reliant l'A9/RN113 à la RD40 (Route de Sommières), est une réelle opportunité à la fois pour concrétiser au plus tôt le désenclavement du CHU de Nîmes (plus gros employeur du Gard avec plus de 6 000 agents), de la caserne du SDIS mais aussi de l'ensemble des entreprises de la Zone industrielle de Saint-Césaire » explique les services de Nîmes Métropole.

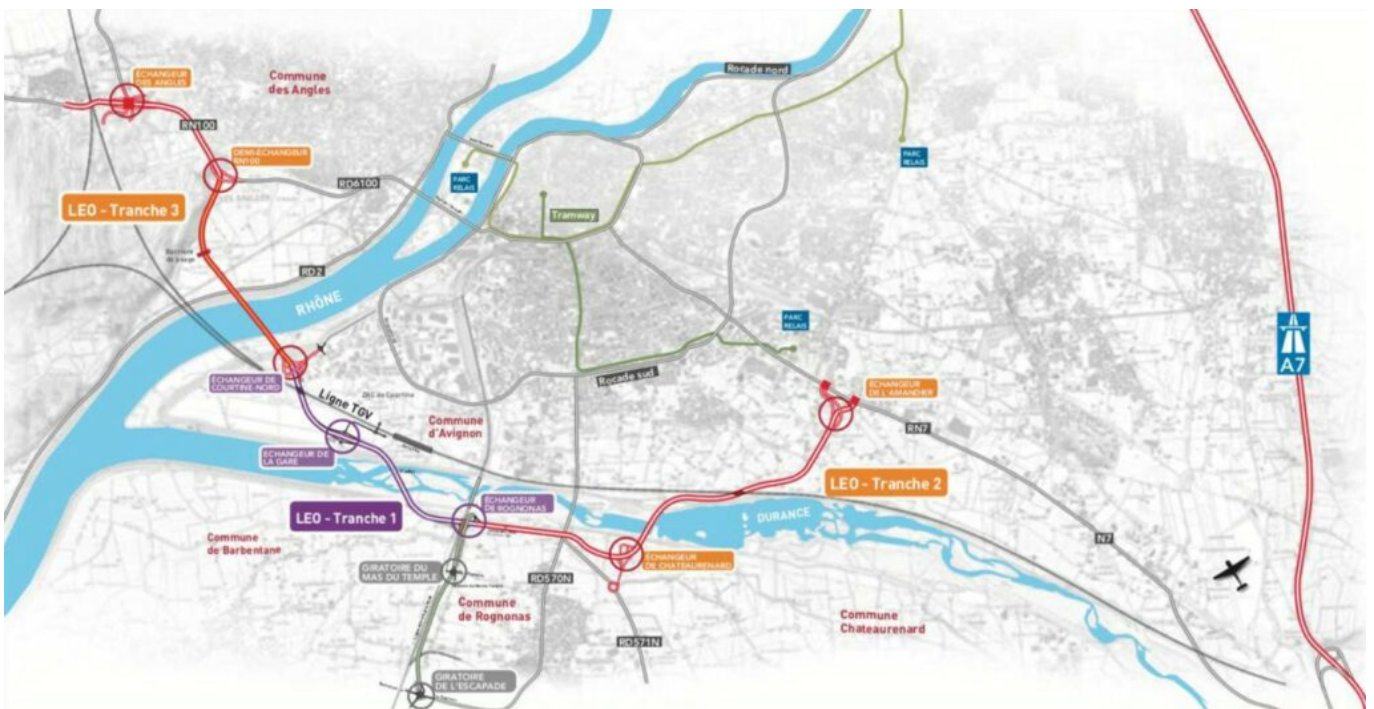
Trouver les solutions environnementales ainsi que les financements

La préfecture du Gard précise cependant que « la réalisation du Conîmes reste conditionnée à la délivrance d'une autorisation environnementale, qui intègre notamment l'organisation préalable d'une enquête publique spécifique. Pour être obtenue, cette autorisation nécessitera que l'ensemble des enjeux environnementaux soient pris en compte. Les contraintes relatives au milieu naturel sont considérées comme très fortes sur ce secteur. Des enjeux importants de préservation de la biodiversité ont d'ores et déjà été identifiés, notamment en zone de garrigue de Nîmes, avec le recensement de plusieurs espèces protégées. Des mesures de compensation environnementales devront être définies, nécessitant des études environnementales complémentaires. D'autre part, le plan de financement du Conîmes devra être finalisé, tant dans ses modalités que dans le partage de l'effort entre co-financeurs. L'Etat n'a pas identifié ce projet, qui correspond essentiellement à des enjeux de circulation locale et de desserte de territoires à proximité, dans ses priorités de financement dans le cadre des discussions négociations avec la région Occitanie sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER (Contrats de plan État-Région) ».

Le coût de l'opération est estimé à 268M€ actuellement (contre 200M€ en 2019).

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

Ecrit par le 2 juillet 2026



Alors que l’Autorité environnementale avait émis en 2020 [un avis consultatif très critique](#) sur la poursuite du projet de Liaison Est-Ouest (LEO) afin de contourner Avignon, [le Conseil d’orientation des infrastructures](#) (COI) devrait prochainement rendre son rapport au gouvernement concernant ses propositions en matière de priorisation des investissements dans les infrastructures de transports françaises. L’instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports soutient la réalisation de la tranche 3 et semble considérer pour acquis la construction de la tranche 2 même si plusieurs questions concernant la suite du financement restent en suspens.

Dans la dernière mouture [du rapport](#) qu’il doit remettre prochainement au gouvernement dévoilé par nos confrères de [contexte.com](#), [le Conseil d’orientation des infrastructures](#) (COI) présente ses recommandations concernant la tranche 3 de [la Liaison Est-Ouest \(LEO\)](#). Malgré [l’avis négatif](#) de l’Autorité environnementale (AE) du conseil général de l’environnement et du développement émis en juillet 2020 concernant la réalisation des tranches 2 et 3 de ce projet de contournement par le Sud de l’agglomération d’Avignon, le COI « considère (ndlr : en parlant de la tranche 3) qu’il n’y a pas lieu, malgré les difficultés environnementales persistantes, d’abandonner ce dernier maillon de la LEO. »

La réalisation de la 2^e tranche semble actée par l’Etat

L’instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports semble d’ailleurs considérer comme acquise la construction de la 2^e tranche même si ses travaux n’ont pas encore débuté. La tranche 3 « permettra de bénéficier de l’ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons », confirme ainsi le Conseil d’orientation des infrastructures.

« Cette tranche, qui pourrait être engagée à l’issue des travaux de la tranche 2, suppose néanmoins que

Ecrit par le 2 juillet 2026

les efforts de préservation de l'environnement qui devront être présentés lors d'une nouvelle enquête publique, soient convaincants », insiste le rapport du COI.

« La tranche 3 permettra de bénéficier de l'ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons. »

Un message entendu par les services de l'Etat qui, dès juillet dernier, [avait annoncé engager](#) « des études complémentaires en faveur d'un projet renouvelé et amélioré de la LEO » prenant en considération les observations de l'Autorité environnementale et du Conseil national de protection de la nature.

Pourtant actuellement, rien n'assure que les travaux de la 2^e tranche, financés dans le cadre du CPER (Contrat de plan État-région) 2015-2022, ne débutent en 2023 comme annoncé initialement en février puis juillet 2022.

Le coût de cette phase 2 s'élève à 142,7M€ pour une mise en 2x1 voie élargissable en 2x2 entre Rognonas et le rond-point de l'Amandier à Avignon. Une opération financée à hauteur de 38,05% par l'Etat, 26,95% par la Région Sud, 14,72% par le Département de Vaucluse et 5,56% par celui des Bouches-du-Rhône ainsi qu'à 12,62% par le Grand Avignon et 2,1% par Terre de Provence agglomération (ndlr : la signature du protocole de financement date de mars 2012 !).



Vu du projet de la tranche 2 de la LEO dans le secteur de la Grande Chaussée diffusé par le Collectif anti-LEO afin de dénoncer l'impact écologique du projet dans la ceinture verte d'Avignon. © DR

La LEO c'est quoi ?

Ecrit par le 2 juillet 2026

Imaginé il y a plus de 30 ans, le projet de Liaison Est-Ouest, qui a officiellement débuté avec un arrêté ministériel de 1999 puis une Déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003, consiste en un contournement routier de l'agglomération de la cité des papes par le sud, en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et la zone de Courtine via un franchissement de la Durance. La 2^e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard.

Enfin, la 3^e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône avec un ouvrage d'art situé en amont du viaduc TGV.

Délester le trafic jusqu'à 30 000 véhicules jours dont 10% de poids-lourds

« Le trafic prévisionnel sur la tranche 3 serait d'environ 26 000 à 30 000 véhicules par jour à l'horizon 2035, dont 7% à 10% de poids-lourds, estime le rapport du Comité d'orientation des infrastructures. La mise en service de cette tranche permettrait d'améliorer l'attractivité de la LEO par rapport à des itinéraires empruntant les voies urbaines, et notamment d'éviter le passage par le centre-ville pour franchir le Rhône. Ce projet routier vient en synergie avec les actions du PDU et s'articule avec les transports en commun par la mise en place de parking relais desservis par la LEO. »

Côté réglementation, une nouvelle DUP sera cependant nécessaire pour la tranche 3 en raison du retard pris dans le projet. De quoi décaler le début d'éventuels travaux à l'horizon 2030 au mieux.

Par ailleurs, malgré son avis favorable à cette réalisation, le COI reconnaît que « l'impact environnemental est vraisemblablement élevé. Une actualisation de l'étude d'impact réalisée en 2002 pour la constitution du dossier d'enquête publique relatif au projet devra être menée dans le cadre de la nouvelle enquête publique. »

Qui va payer ?

Dans ces préconisations, le Comité d'orientation des infrastructures note cependant que la tranche 3 ne constitue pas « un maillon du réseau routier national magistral. » Une interprétation sujette à caution dans ce secteur où seul le pont de l'Europe représente l'unique ouvrage d'art de franchissement du Rhône en 2x2 voies hors autoroute reliant les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. De fait, le bassin de vie d'Avignon constitue le principal déversoir du trafic entre l'Italie et l'Espagne via les flux de transit entre les autoroutes A7 et A9 depuis les sorties de Bonpas et Remoulins.

« La Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer cette infrastructure vitale pour le Gard rhodanien. »

Dans sa logique, le COI envisage « une éventuelle concession, qui pourrait être une concession d'ouvrage d'art sous maîtrise d'ouvrage des collectivités » afin de réaliser cette 3^e phase évaluée à 241M€. Une LEO sans subventions publiques ? Une piste de réflexion étonnante alors que la Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer une infrastructure concernant

Ecrit par le 2 juillet 2026

directement des habitants du Gard rhodanien de plus en plus tournés vers leur bassin économique avignonnais.

Une absence injustifiée qui, immanquablement, met en lumière l'impact sur la mobilité quotidienne domicile/travail qui va bien au-delà du canton gardois de Villeneuve-lès-Avignon dont les élus sont étonnamment absents du débat.

Sorgues : le gymnase Coubertin s'offre un coup de jeune



Le gymnase Coubertin, situé à Sorgues, accueille de nombreuses pratiques sportives toute l'année. Actuellement, l'infrastructure subit des travaux de réhabilitation. Des bardages isolants y ont été posés et des panneaux en polycarbonate sont venus remplacer ses vêtements. L'étanchéité du bâtiment a également

Ecrit par le 2 juillet 2026

été retouchée.

Les travaux du gymnase comprennent également un agrandissement avec la construction d'un clubhouse de 115 m². Celui-ci sera principalement occupé le club de handball de la commune. Attenant au gymnase, cet espace offrira tout le confort de locaux neufs et équipés au club. Il comprend une grande salle commune, un bureau ainsi qu'une buvette pour les équipes.

À présent, il reste les travaux de renforcement des poutres existantes, victimes d'un champignon responsable de leur dégradation. Le gymnase sera donc encore fermé jusqu'à mi-octobre. Le coût total des travaux s'élève à 505 000 €, dont une partie a été subventionnée par le Département de Vaucluse et par l'État.

V.A.

LEO : l'Etat annonce vouloir revoir sa copie pour la tranche 2

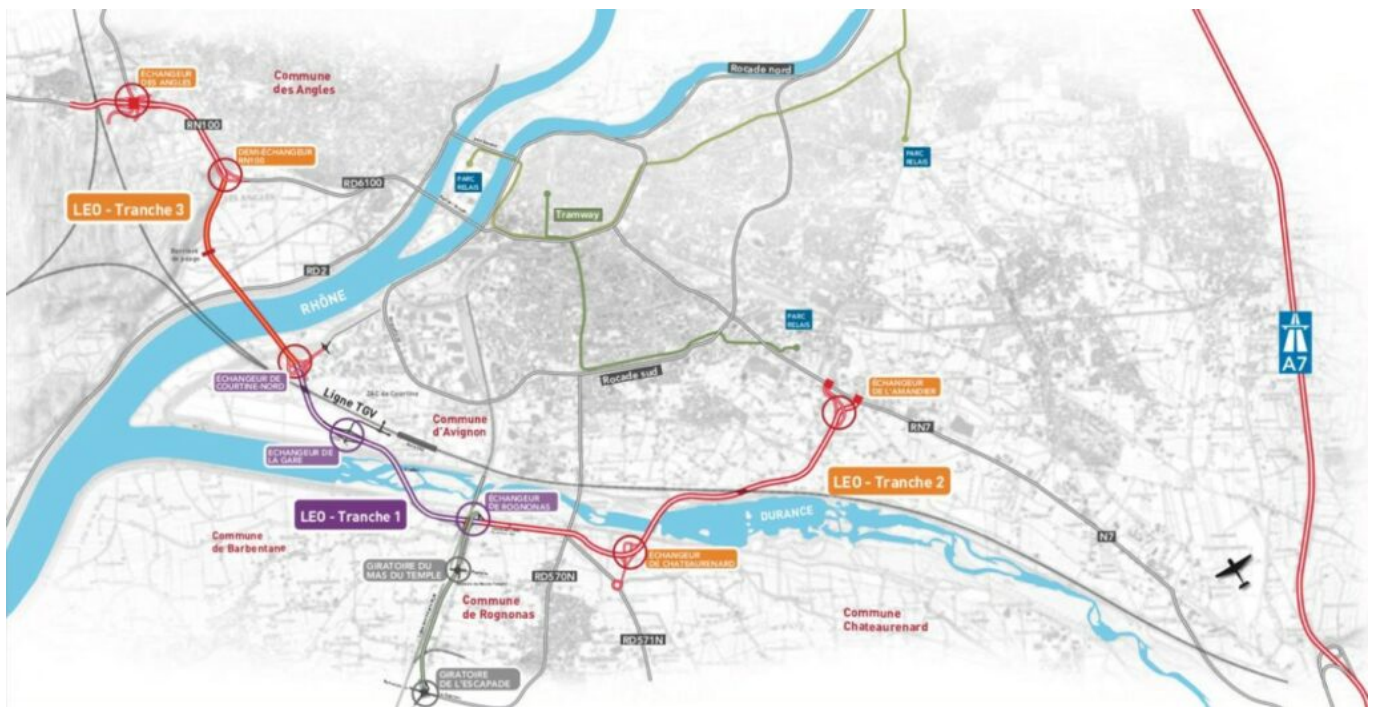
Ecrit par le 2 juillet 2026



Les services de la préfecture de la Région Sud viennent d'annoncer que l'Etat va engager « des études complémentaires en faveur d'un projet renouvelé et amélioré [de la Liaison Est-Ouest \(LEO\) à Avignon.](#) »

Cette annonce concerne plus précisément la tranche 2 (voir carte ci-dessous) de ce contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud d'une longueur totale de 13 km devant relier les Angles au carrefour de l'Amandier à Avignon.

Ecrit par le 2 juillet 2026



Actuellement, la tranche 2 prévoit d'inclure 5,8km à 2×1 voies puis à 2×2 voies (conjointement à la tranche 3) de route express en tracé neuf ; 2 raccordements à l'A7 décalés dans le temps : La Cristole puis l'Amandier (conjointement à la tranche 3) ainsi qu'un viaduc sur la Durance de 800 mètres.

Dans son communiqué, le service régional de la communication interministérielle rappelle que « l'État et les collectivités ont pris acte [des avis rendus par l'Autorité environnementale](#) et le Conseil National de Protection de la Nature et ont partagé la nécessité de consolider la procédure d'autorisation environnementale, sans remettre en cause le principe de l'opération. Cette autorisation sera donc modifiée au terme d'une nouvelle procédure d'instruction. L'État a ainsi engagé les études complémentaires pour aboutir à un projet renouvelé, optimisé et amélioré, prenant en considération les observations de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de Protection de la Nature. La réalisation de la tranche 2 interviendra dans les meilleurs délais après le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale en 2022. »

En clair, l'Etat annonce qu'il va revoir sa copie concernant le détail de la seconde tranche (dont le coût est estimé à 183M€ dont 142,7M€ pour les travaux de la première phase à 2×1 voie élargissable). De quoi retarder encore la réalisation de cette nouvelle tranche dont [le chantier devait débuter en 2023](#) pour une mise en service espérée par la [DREAL Paca](#), maître d'ouvrage, en 2027 ?

Initiée officiellement en 1999 par arrêté ministériel, la LEO est destinée à fluidifier le trafic sur Avignon (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que dans le Nord des Bouches-du-Rhône. Le projet comprend 3 tranches : une première, en service depuis 2010 (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 pour un

Écrit par le 2 juillet 2026

montant de 136M€), et une tranche 3 avec le franchissement du Rhône (3,7km à 2x2 voies et 2x3 voies dans la montée des Angles avec un viaduc sur le Rhône pour un coût estimé de 216M€).

Santé publique contre critères environnementaux

Si dans [un récent entretien à l'Echo du mardi](#), Cécile Helle maire d'Avignon faisait le point sur le LEO en rappelant que « des équipements qui apparaissent comme une évidence il y a 20 ans ne l'étaient plus forcément aujourd'hui », le énième report de la réalisation de la LEO entraîne de grave conséquence de santé publique et qualité de vie pour de nombreux habitants du Sud d'Avignon.

Pour rappel, la mise en service globale de la LEO a notamment pour objectifs de permettre la requalification de la rocade sud avec 13 500 véhicules en moins par jour soit une baisse de 40% du trafic, une amélioration de la qualité de l'air pour 81 700 personnes (contre une dégradation de la qualité de l'air pour 100 personnes sans dépassement des seuils autorisés), une amélioration du niveau sonore pour 16 000 riverains de la rocade (de l'ordre de -40% de l'intensité sonore actuelle) ainsi qu'une amélioration des temps de parcours entre les Angles et l'Amandier de l'ordre de -44%.

Volet financier

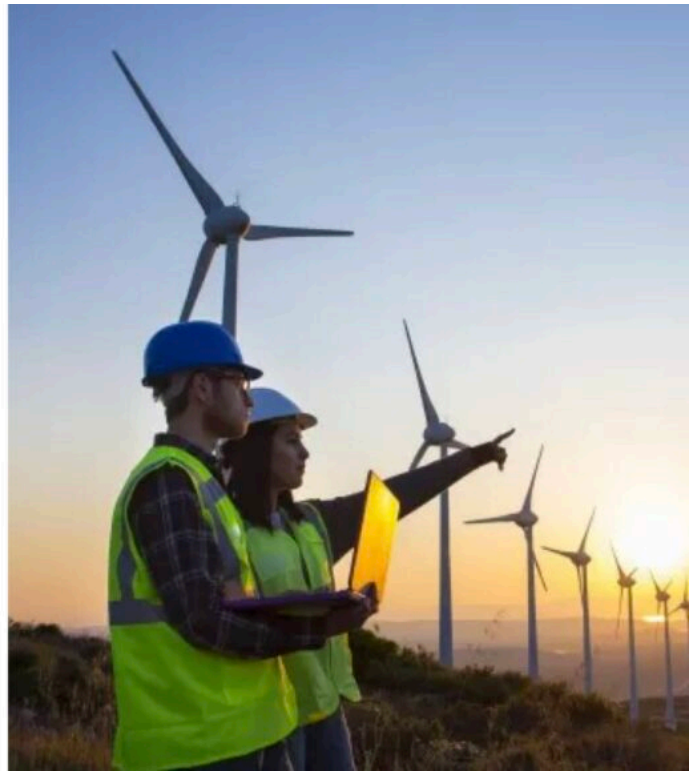
La répartition du volet financier établie à date est la suivante :

- Coût total de la réalisation de la T1 : 136 M€ (+3 M€ pour la requalification de l'ex-RN 570)
- Coût estimé de la réalisation de la T2 : 183M€ dont 142,7 M€¹ pour les travaux de la première phase à 2x1 voie élargissable
- Coût estimé de la réalisation de la T3 : 216 M€ (modalités de financement à l'étude)



Socotec : 75 postes à pourvoir en Paca

Ecrit par le 2 juillet 2026



Le groupe [Socotec](#), spécialisé dans la gestion des risques dans les infrastructures et la construction, lance sa campagne nationale de recrutement et propose 75 postes en Paca pour l'année 2022.

Deux postes de technicien génie civil en CDI sont à pourvoir à Bollène. Socotec propose également deux postes en CDI à Avignon pour être soit directeur d'agence, soit technicien d'inspection électricité et levage. Un poste de technicien génie civil en CDI est également disponible à Saint-Paul-Trois-Châteaux dans la Drôme. [Toutes les offres d'emploi sont listées sur le site de Socotec](#). Le groupe emploie près de 450 collaborateurs dans la région, répartis dans 21 agences locales.

Le groupe Socotec, qui a vu son chiffre d'affaires dépasser le milliard d'euros à la fin de l'année 2021, accompagne les acteurs des secteurs de la construction et des infrastructures au quotidien, notamment dans les transitions environnementale, énergétique et digitale. Par exemple, ils ont participé au projet de construction de la Tour Luma à Arles, ou encore mené une analyse complète des risques pour le [Parc Spirou](#), situé à Monteux, que ce soit sur le site ou dans les usines de fabrication des attractions.

V.A.