Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

Mobilité : La LEO n’est plus une priorité pour l’Etat



« Un projet d’intérêt national qui n’est pas sorti, ou à peine démarré, au bout de 20 ans, c’est qu’en réalité l’enjeu national est faible », tranche en toute franchise Thierry Suquet en évoquant la LEO (Liaison Est-Ouest), le projet de contournement routier du Sud d’Avignon dont une seule des trois tranches a été réalisée à ce jour.

« En 2025, nous avons fait une proposition sur la LEO, recontextualise ce dernier. Elle avait pour objectif de remplir 90% des fonctionnalités de cette infrastructure qui, dans cette nouvelle configuration, n’est plus un ouvrage surélevé ni un ouvrage autoroutier. Cela permettait de rentrer dans l’épure financière de 200M€ dont nous disposions à l’époque et sur lequel nous avions l’accord des collectivités locales. Ce projet a ensuite été bloqué parce que le Grand Avignon et Avignon n’en voulait plus. A ce moment-là, une partie de ces crédits a été réorienté sur d’autres projets autoroutiers et nous nous préparions à clore le dossier auprès du ministre et des services régionaux. »

Entretemps les élections municipales sont passées par là et de nouveaux élus ont pris la tête de la cité des papes et de son intercommunalité. Olivier Galzi, nouveau maire d’Avignon et nouveau président de la Communauté d’agglomération du Grand Avignon, fait de ce dossier sa priorité en sensibilisant sur ce sujet Philippe Tabarot, ministre des transports.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

> « Le ministre nous a demandé de travailler avec les équipes du Grand Avignon et les collectivités locales concernées sur ce que pourrait être la LEO de demain. »
>
> *Thierry Suquet, préfet de Vaucluse*

Imaginer la LEO de demain

Suite à cette rencontre, l'élu avignonnais obtient du ministre que le dossier de clôture ne soit pas formalisé malgré une demande de fermeture en cours.

« Le ministre nous a demandé de travailler avec les équipes du Grand Avignon et les collectivités locales concernées sur ce que pourrait être la LEO de demain, confirme Thierry Suquet. Un aménagement qui doit s'inscrire dans le tracé tel qu'il était défini par la DUP (Déclaration d'utilité publique) ainsi que dans l'enveloppe financière. Aujourd'hui, il y a donc des réunions de travail techniques entre les services de l'État au niveau régional et les services du Grand Avignon, le Département de Vaucluse, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que Terre de Provence Agglomération afin de voir ce qu'il est possible de faire ou pas. »

LEO : la réunion de la dernière chance ?

Maîtrise d'ouvrage : l'Etat veut passer la main

Ces discussions semblent principalement porter sur un changement de maîtrise d'ouvrage. Une mission actuellement dévolue à l'Etat qui reconnait que « s'il y a 20 ans il faisait des routes, cela n'est plus le cas désormais ».

« Nous avons d'autres priorités maintenant, insiste le préfet. Donc, si on veut que cela avance vite, il faut reprendre la maîtrise d'ouvrage. » Une éventualité qui inquiète particulièrement les observateurs du dossier qui craignent qu'un passage de relais du pilotage du projet par l'Etat signe l'arrêt définitif de la LEO.

Autre sujet à éclaircir : les avenants financiers. « Il faut reprendre le dossier là où il avait été stoppé en 2025, c'est-à-dire étudier la faisabilité du projet qui avait été présenté et rentrer dans le détail des études et du financement. » La principale interrogation concernant la mobilisation financière de l'Etat si jamais ce dernier parvenait à passer la main du pilotage de la maîtrise d'ouvrage.

Un pas en avant, deux pas en arrière pour un retour en 2025 ?

En clair, si le dossier n'est pas encore définitivement enterré, il se retrouve à peu de chose près dans l'état où il était en 2025. A la différence, qu'à cette époque les clefs de financement étaient clairement établies entre les différents partenaires alors qu'aujourd'hui une partie de ces budgets ont été réaffectés sur d'autres dossier. A ce jour, seul le Conseil départemental de Vaucluse semble avoir provisionner

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

l'enveloppe nécessaire à d'éventuels travaux.

« A l'époque, Georges-François Leclerc le préfet de Région avait demandé aux élus 'Est-ce que vous êtes d'accord sur cette esquisse ?', rappelle le préfet de Vaucluse. Si oui, on continue les études. Aujourd'hui, c'est la même question qui est posée. 'Vous êtes d'accord sur ces esquisses ?' Si vous êtes d'accord, on continue les études. La différence, c'est qu'en mars 2025, les conditions de financement, elles étaient claires pour tout le monde. Deux ans après, chacun dit 'On en est où sur le plan financier ?'. Avant de commencer à remettre de l'argent au pot, il faut bien se poser pour savoir où nous en sommes sur le plan financier. Il faut donc se donner les moyens de redémarrer les études pour, éventuellement, réenclencher les travaux. »

LEO : Tout le monde la veut, mais personne ne l'a fait

Par ailleurs, le dossier de la LEO intègre d'autres points plus spécifiques. « Je pense en particulier aux travaux d'arasement dans la Durance, qui sont des travaux de compensation du projet Léo, sur lesquels on avait beaucoup avancé, et dans lesquels on discute aussi de leur mise en œuvre », précise le préfet de Vaucluse. Cette phase technique, qui consiste en un entretien et un décaissement de la rive gauche de la Durance entre le pont de Rognonas jusqu'à Bonpas voire le viaduc PLM, a été confiée au SMAVD (Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance). Une opération estimée en 2024 à plus de 4,4M€.

« Que le projet continue ou qu'il soit clôturé, ces travaux doivent être faits », insiste Thierry Suquet pour qui, dans tous les cas, il est indispensable « d'aboutir assez rapidement sur l'ensemble de ces points, de façon à pouvoir réinitier les études. Ce qu'on pouvait considérer comme extrêmement fort il y a 30 ans, ne l'est plus forcément aujourd'hui. Le ministre ne dit pas que l'Etat mettra nécessairement moins d'argent. Il dit : 'si vous voulez que ça avance plus vite, prenez la maîtrise d'ouvrage'. Parce que si nous gardons la maîtrise d'ouvrage, nous avons d'autres priorités sur le développement autoroutier, sur les Jeux Olympiques, la ligne de chemin de fer sud-est, etc. »

La CCI de Vaucluse perd l'aéroport d'Avignon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

qui s’envole vers Edeis



Après avoir géré l’aéroport d’Avignon depuis plus d’un demi-siècle, la CCI de vaucluse devrait en perdre la gestion à partir du 1 juin 2027. Un véritable coup de tonnerre dans le ciel de Provence dont les répercussions pour l’établissement consulaire concerneront les mobilités mais aussi le foncier économique voire son équilibre financier.

C’est une histoire de 56 ans qui s’achève. La CCI (Chambre de commerce et d’industrie) de Vaucluse qui assurait la gestion de l’aéroport d’Avignon depuis 1970 va passer les commandes au groupe Edeis spécialisé dans la gestion de plate-forme aéroportuaire (voir encadré : ‘Vaucluse : en terrain connu pour Edeis’).

Propriété de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur, l’équipement aéroportuaire de la cité des papes est actuellement exploité par la CCI 84 dans le cadre d’une convention de DSP (Délégation de service public) accordée à la Société Aéroports Avignon-Provence (Saap) dont la Chambre consulaire était le seul actionnaire de cette filiale il y a peu encore. Cette concession arrivant à échéance le 31 décembre prochain alors que le nouveau gestionnaire devrait être désigné avant la fin de l’année.

Deux candidats s’étaient présentés sur la piste de décollage : la Société Aéroports Avignon-Provence épaulée par Sealar (voir encadré : ‘Tout ça pour ça’) et Edeis qui assure déjà la gestion de plus d’une vingtaine d’aéroport dont celui de Nîmes-Garons qu’elle exploitera jusqu’en 2029 au moins.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

Vaucluse : en terrain connu pour Edeis

Edeis assure la gestion de 22 aéroports en France et en Outre-Mer. Les plus proches d'Avignon sont ceux d'Aix-les-Milles et de Nîmes-Garons. La gestion du premier a été concédée en 2018 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour une durée de 45 ans. Le second, rebaptisé 'Aéroport de Nîmes-Grande Provence-Méditerranée', est géré par Edeis depuis le 1er janvier 2007. Une mission confiée par le Syndicat mixte de l'aéroport Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes pour une durée de 7 ans renouvelée pour une période identique début 2022.

Nîmes où Edeis y développe un autre pan de son activité : la gestion de lieux culturels. Depuis 2021, le groupe a ainsi en charge les Arènes, la Maison Carrée et la Tour Magne. Un savoir-faire qui lui a notamment permis de reprendre l'exploitation du Théâtre Antique d'Orange en 2022 où le groupe a développé un outil de visite en immersion sonore primé au CES de Las Vegas 2023.

Après la cité des princes, Avignon ne sera pas, non plus, une terre inconnue pour Edeis, puisqu'Olivier Galzi, le nouveau maire d'Avignon, en a été le vice-président pendant presque 5 ans. Il a occupé cette fonction au sein du groupe d'ingénierie et de gestion d'infrastructures de juillet 2020 à mars 2025.

> « Faire de l'aéroport une plateforme d'affaires tout en favorisant des activités économiques à haute valeur ajoutée et créatrices d'emplois. »

La DSP joue les prolongations

En attendant, ces derniers jours, il bruissait de plus en plus fort que le Conseil régional aller prolonger provisoirement la DSP et que cette décision aller être officiellement prise lors de la séance plénière de ce vendredi 23 octobre, la première placée sous la présidence de François de Canson, nouveau président de la Région Sud.

Si effectivement la fin de la DSP va jouer les prolongations en étant reporté finalement jusqu'au 31 mai, c'est une autre décision de la Région Sud qui est tombée aujourd'hui : 'le choix du nouveau délégataire de la délégation de service public de l'aéroport d'Avignon' pour la période 2027-2037. Et c'est Edeis qui rafle la mise pour une durée de 10 ans via la société Edeis aéroport-Avignon Provence.

Une décision prise ce jour en commission permanente avec l'objectif « de faire de l'aéroport une plateforme d'affaires, s'inscrivant dans une stratégie volontariste de décarbonation » ainsi « que de poursuivre le développement domanial tout en favorisant des activités économiques à haute valeur ajoutée et créatrices d'emplois ».

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

Aéroport d'Avignon : Renaud Muselier promet que rien ne se fera sans Avignon

Une offre irrégulière pour la CCI 84

Pour la CCI 84, le coup est rude et ce d'autant plus que la commission a jugé que son offre était irrégulière. En effet, dans sa proposition finale, la Société Aéroports Avignon-Provence-Sealar, qui portait le dossier pour le compte de l'établissement consulaire vauclusien, aurait « remis un projet de contrat modifié à de nombreux endroits ».

Des « changements contractuels substantiels » en contradiction avec l'article 8 du règlement de la consultation. Une inconséquence qui coûte cher. Exit donc la CCI qui laisse Edeis, seul sur la ligne de départ, et surtout, seul sur la ligne d'arrivée.

Une anomalie dans la procédure ?

S'il n'y a, à cette heure, aucune réactions officielles, en coulisse, une fois l'état de sidération passé, on s'interroge déjà sur les raisons de cet échec. Dans l'attente de trouver les coupables de cette gabegie, certains tentent d'imaginer comment remettre en selle la CCI de Vaucluse.

Une petite lueur d'espoir : la date de remise des candidatures et des offres initiales avait été fixée au lundi 20 avril 2026 à 16h. Pourtant, l'accès à la procédure de candidature à cette convention de délégation de service public n'était étrangement plus accessible depuis le vendredi 17 au matin sur Sud Marchés publics, la plateforme d'appels d'offre de la Région. L'usage voulant que ce type d'annonce reste accessible jusqu'à la fin du délais de clôture de procédure. Une anomalie suffisante pour justifier le bienfondé d'un recours afin de récupérer la gestion de cet équipement de transport conforté l'an dernier dans sa mission d'intérêt général ?

Cela sera certainement à la nouvelle équipe d'élus d'Anne Benedetti, la nouvelle présidente de la CCI 84 ayant prises ses fonctions alors que la procédure était finalisée, de trancher.

La Chambre n'avait pourtant pas ménagé ses efforts en défendant auprès de la Région les aspects financiers et techniques de son dossier le 10 juillet dernier. Elle avait récidivé le 17 juillet suivant avec la présentation des points juridiques avant de déposer son dossier définitif avant le 31 août. Cela n'aura finalement servi à rien car qu'il ne sera pas évalué sur le fond puisque sa forme n'est pas recevable pour assurer la gestion de cette infrastructure aéroportuaire regroupant près de 400 emplois sur les 180 hectares du site.

De son côté, Edeis s'engage à financer des travaux d'aménagement du site à hauteur de 1,7M€. Dans le même temps, le montant des redevances domaniales et d'affermage qui seront versés à la Région est

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

estimé à 1,59M€. Au total, sur la durée du contrat, le montant prévisionnel des redevances versées à la Région devrait s'élever à 2,26M€.

Ironie du sort, le 1er juin 2027 c'est donc presque jour pour jour que 57 ans après, Edeis prendra le relais de la CCI de Vaucluse qui assurait la gestion de l'aéroport d'Avignon suite à un arrêté d'occupation temporaire datant du 25 mai 1970.

Laurent Garcia

Tout ça pour ça !

Comme nous l'avons évoqué régulièrement dans nos colonnes, l'aéroport d'Avignon est au cœur des récentes crises de gouvernance de la CCI de Vaucluse ces derniers mois. D'un côté, il y avait Gilbert Marcelli, l'ancien président débarqué fin janvier dernier suite à la mise sous tutelle de la Chambre vauclusienne qui souhaitait impérativement que la Société Aéroports Avignon-Provence (Saap) reste une filiale détenue à 100% par la CCI 84. De l'autre, une partie de son administration voulait absolument faire rentrer dans le dossier de la future DSP, la Sealar (Société d'exploitation et d'action locale pour les aéroports régionaux). Une structure créée en 2019 par les CCI d'Aix-Marseille-Provence et du Finistère afin de notamment gérer des plateformes aéroportuaires régionales. En novembre dernier, en prenant 46,5% du capital, CCI France est devenu le premier actionnaire de Sealar dont le président est Jean-Luc Chauvin, également président de la CCI Aix-Marseille-Provence.

Concomitamment, c'est à ce moment-là que Gilbert Marcelli a connu sa seconde crise de gouvernance ayant débouché sur son éviction.

Le champs désormais libre, Sealar a pu faire son entrée dans le capital de la Saap.
« Nous nous appuierons vraisemblablement sur une candidature conjointe entre CCI France et la CCI 84 afin que le Vaucluse garde la DSP de cet aéroport », ne s'en cachait d'ailleurs pas Daniel Margot dans un entretien accordait en janvier à nos confères de La Provence. Quelques jours plus tard, celui qui est président de la CCI Paca devenait membre de la tutelle de la CCI 84. Dans la foulée, Sealar entend prendre 80% du capital de la Société Aéroports Avignon-Provence. Finalement, ce ne sera 'que' 50%. Dans le même temps, la Chambre de commerce de Vaucluse souhaite rentrer dans le capital (à hauteur de 20 000€ ?) de la SCIM (Société Consulaire Infrastructures et Mobilités), une structure par actions simplifiée unipersonnelle créée par CCI France où les CCI faisant appel aux services de Sealar prennent une participation.

En février, Daniel Margot confirme sa démarche à nos confrères des Nouvelles Publications : « Pour les DSP, nous devons répondre de façon plus cohérente, parfois en consortium ou via la société Sealar pour gérer des aéroports intermédiaires. De cette façon, nous pourrions répondre à de nouveaux appels d'offre afin de gérer des équipements publics de taille plus petite. »

Malgré ces efforts de mutualisation, c'est finalement Edeis qui va prendre les airs avec l'aéroport d'Avignon. La faute à un dossier qui s'est crashé en vol.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

Le ministre des transports conforte la mission d'intérêt général de l'aéroport d'Avignon

---

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,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

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*



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),

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

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, 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

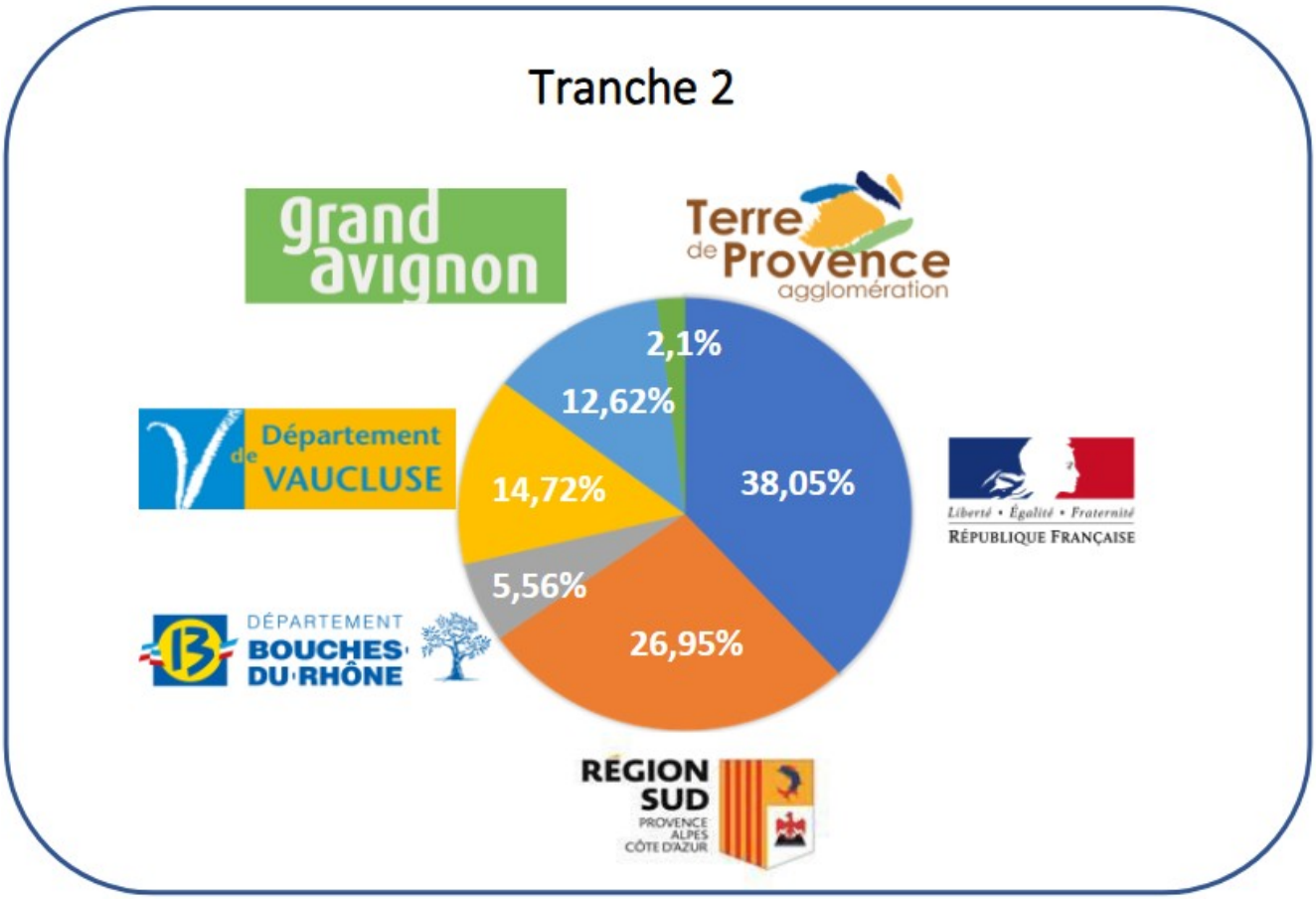
Cette nouvelle unanimité a ainsi déjà débouché sur l'annonce de plusieurs priorités : « la nécessité de conduire la tranche 2 dans sa globalité, sans phasage, afin d'en garantir la cohérence et l'efficacité » ainsi que « l'identification rapide d'un maître d'ouvrage en capacité de piloter le projet et 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).

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 le 10 novembre 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. »

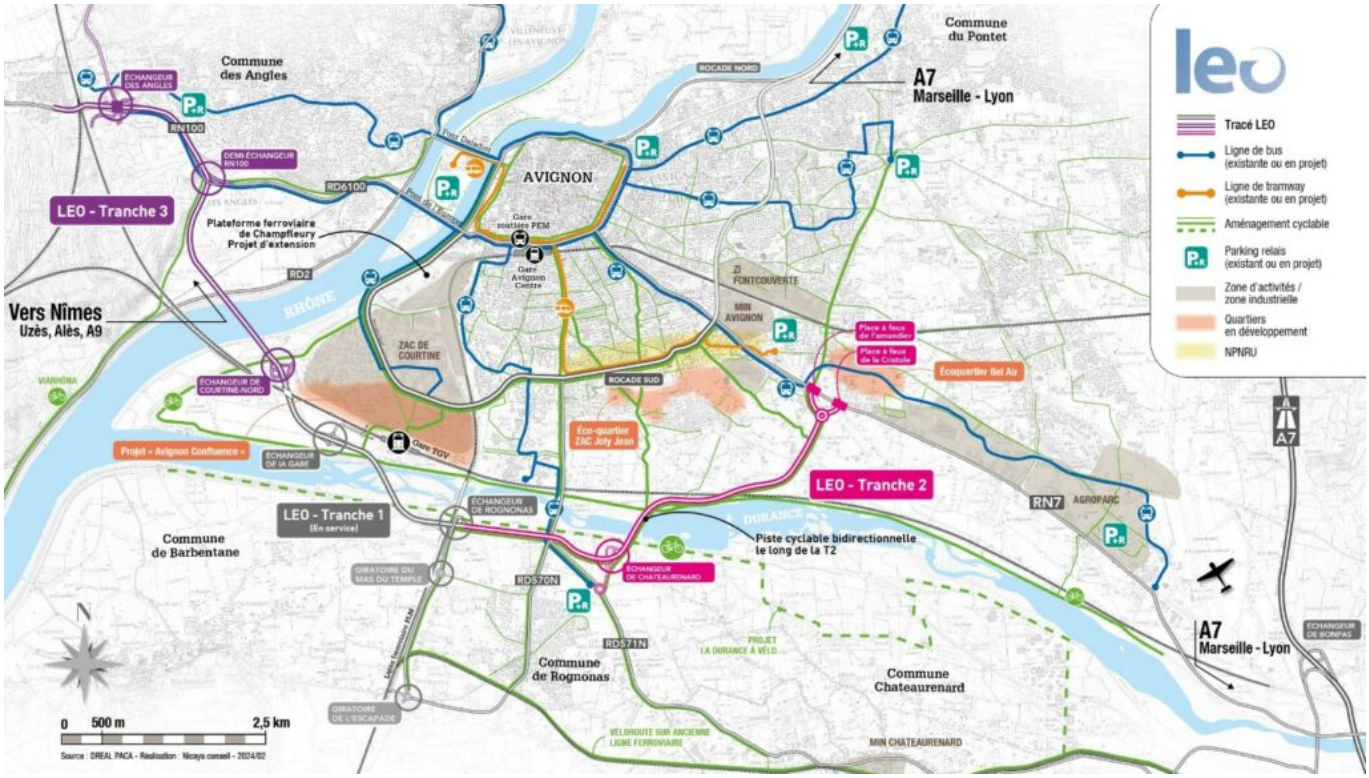
« La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos »

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 le 10 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 le 10 novembre 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

Ecrit par le 10 novembre 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 atermoiements 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2×2 voies à 2×1 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. »

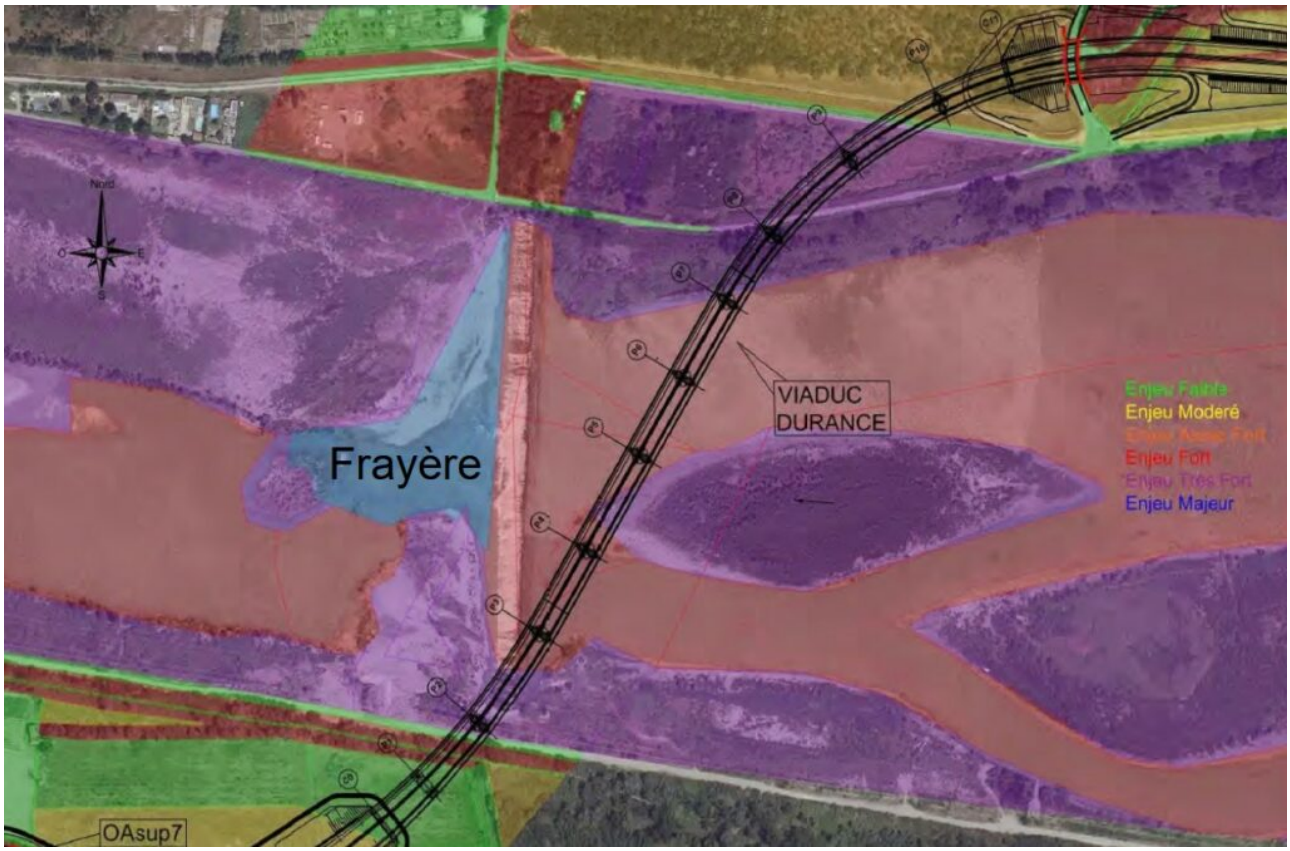
Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'

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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

Joël Guin. Crédit : Grand Avignon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 brettelle 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2e 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.

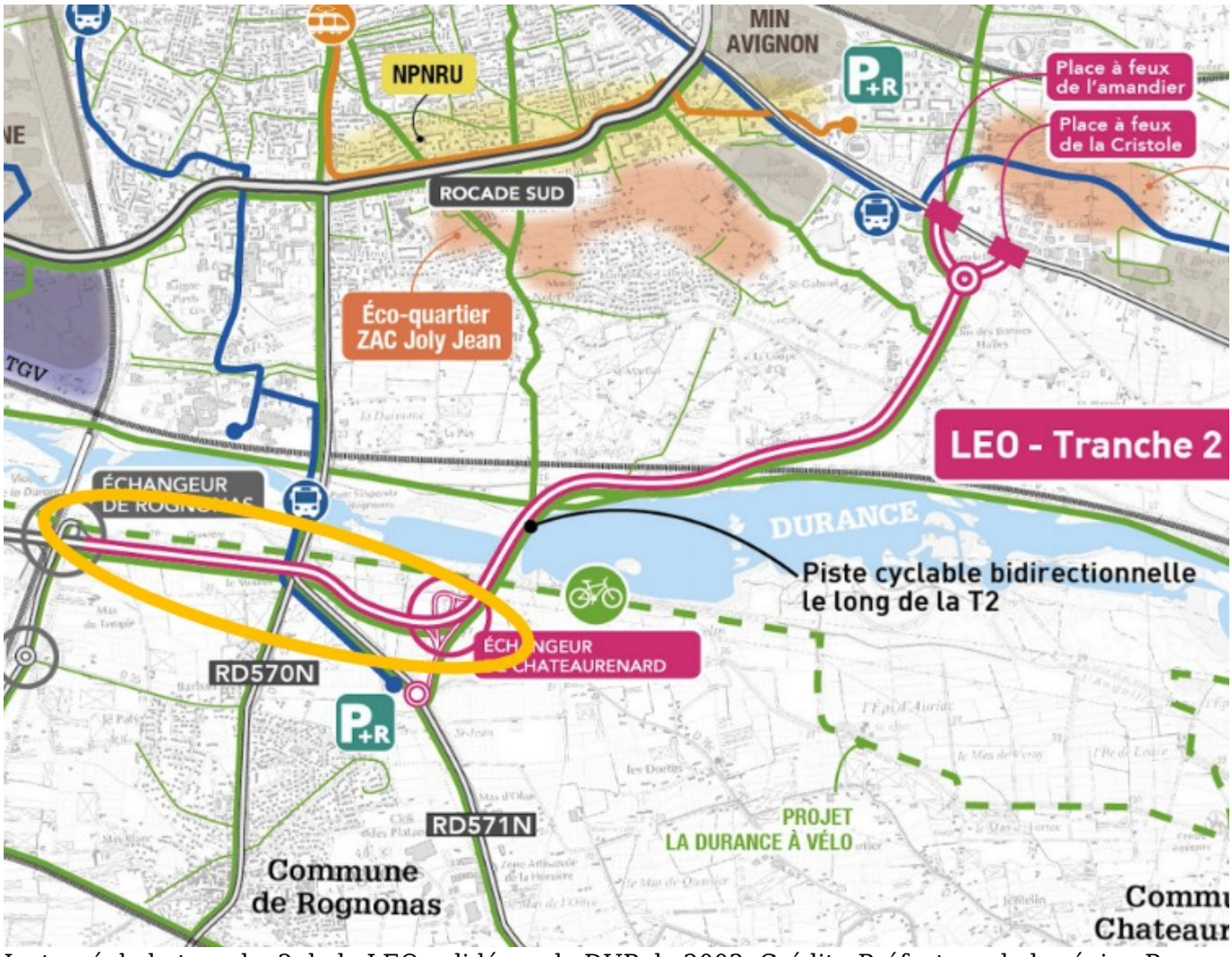
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 estimé à minima à 250M€ et aurait peu d'impact sur le trafic actuel de la Rocade-Sud (-7%)

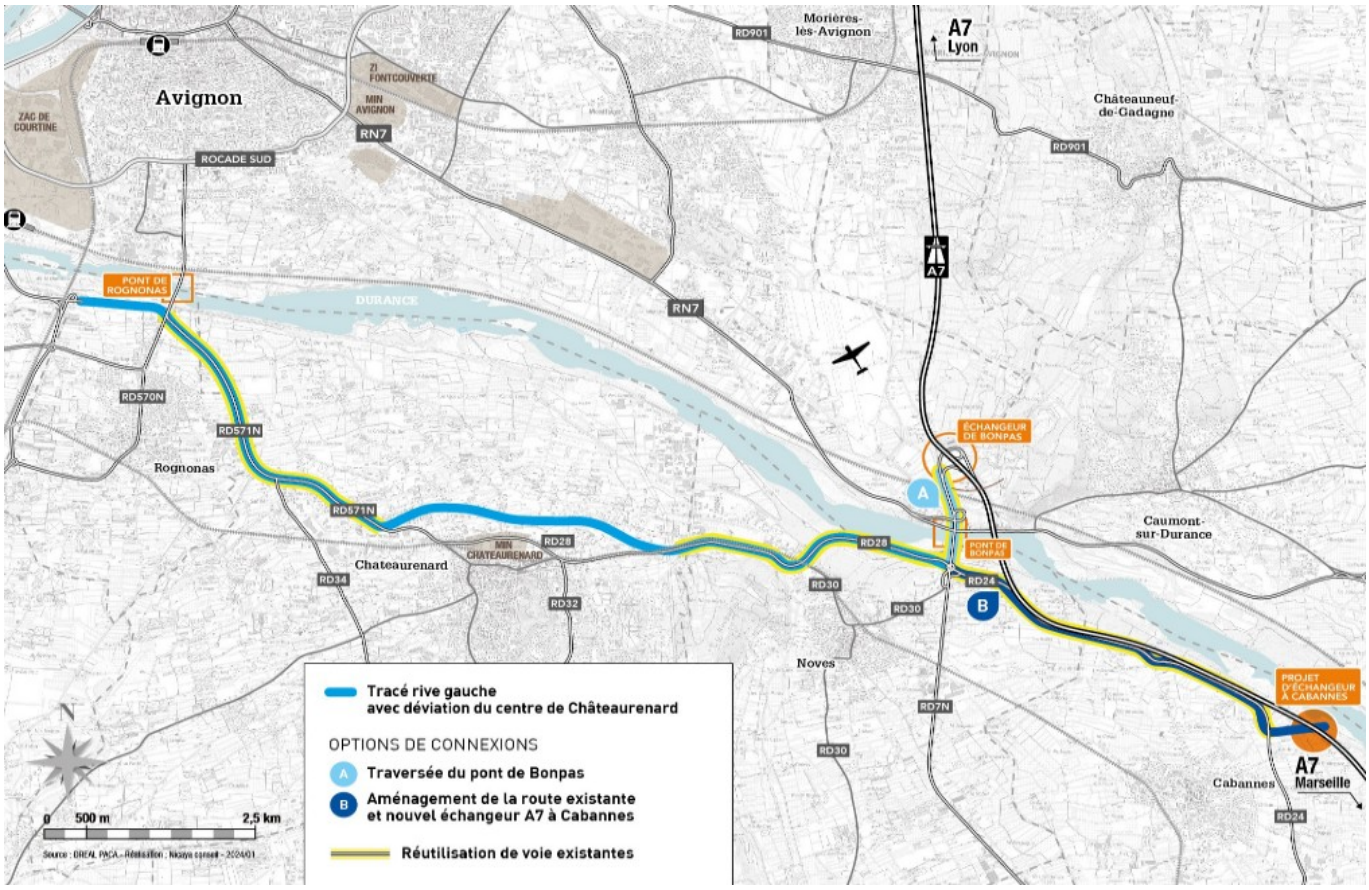
Le risque de tout perdre

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…

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 envisagés 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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2×2 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 dernière années 3 ponts ont été réalisés sur la Durance entre le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône (1re 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 2×2 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 2×1 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 véhiculent circulent tours les jours dans l'agglomération d'Avignon (dont 6,5% de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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

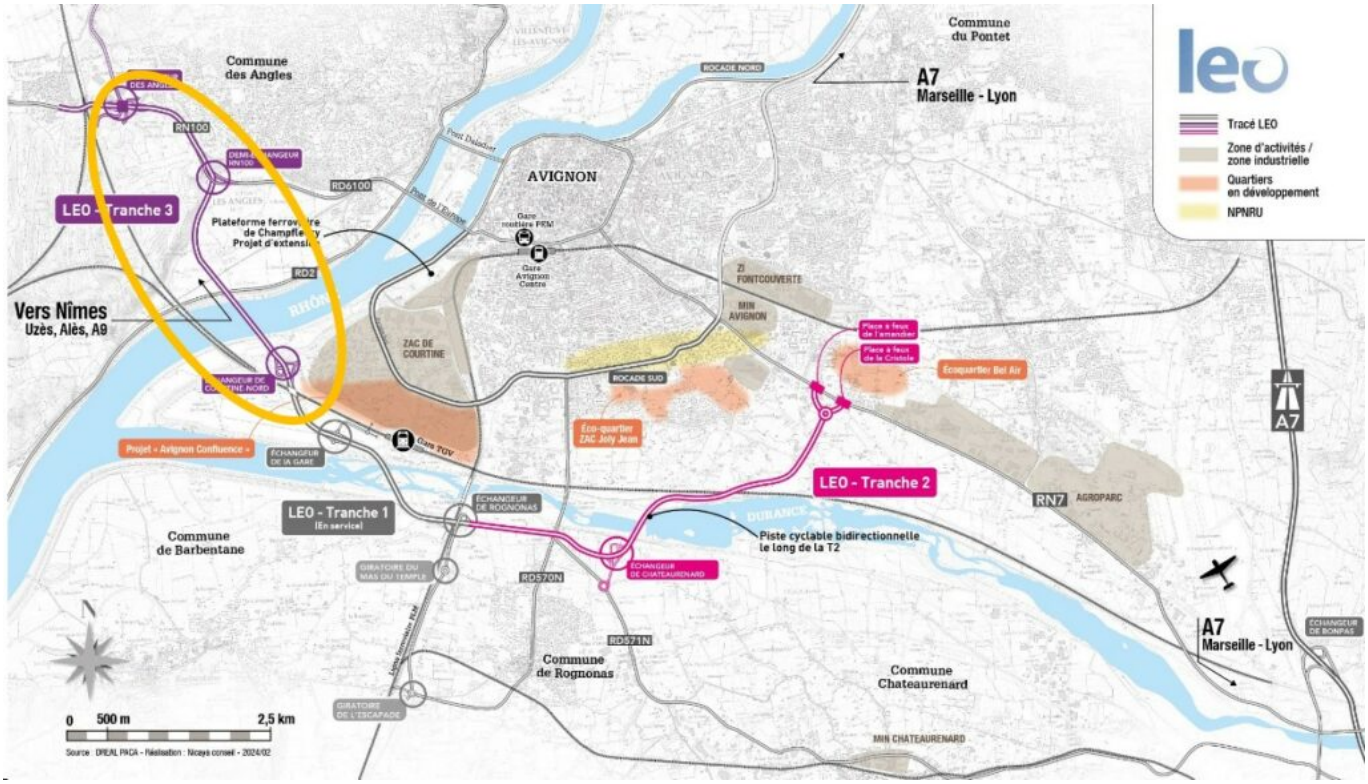
Et la situation ne devrait pas s'arranger, surtout avec des ponts qui ne sont plus en capacités 'd'encaisser' des hausses de trafic (hormis la tranche 1 de la LEO). Par ailleurs, l'essence même de la LEO c'est son axe Est-Ouest. Or à ce jour, seul un franchissement Nord-Sud a été réalisé. La Tranche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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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’

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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

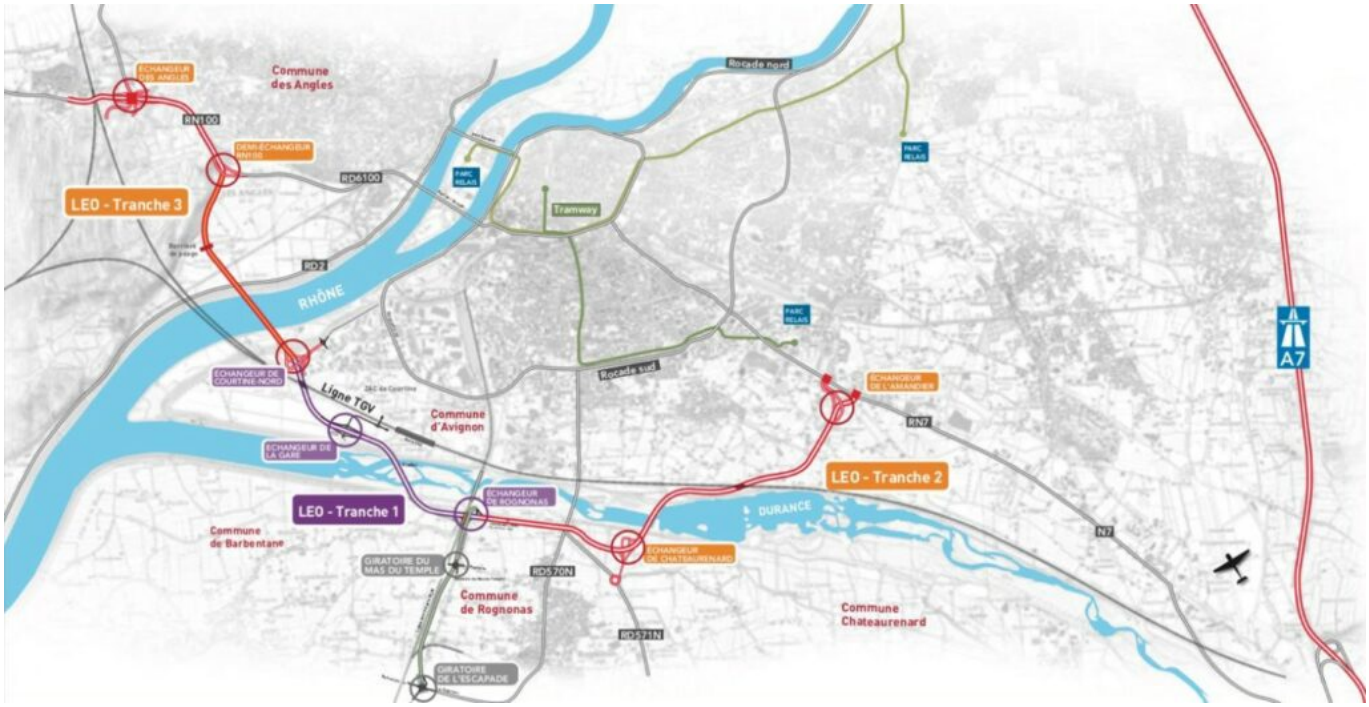
En tout, ce projet prévoit la réalisation de 3 tranches pour être mené à son terme. A ce jour, seule a été réalisée la 1re tranche : entre l'échangeur Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas. D'une longueur de 3,8km, en 2×2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

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, 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 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

Ecrit par le 10 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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.

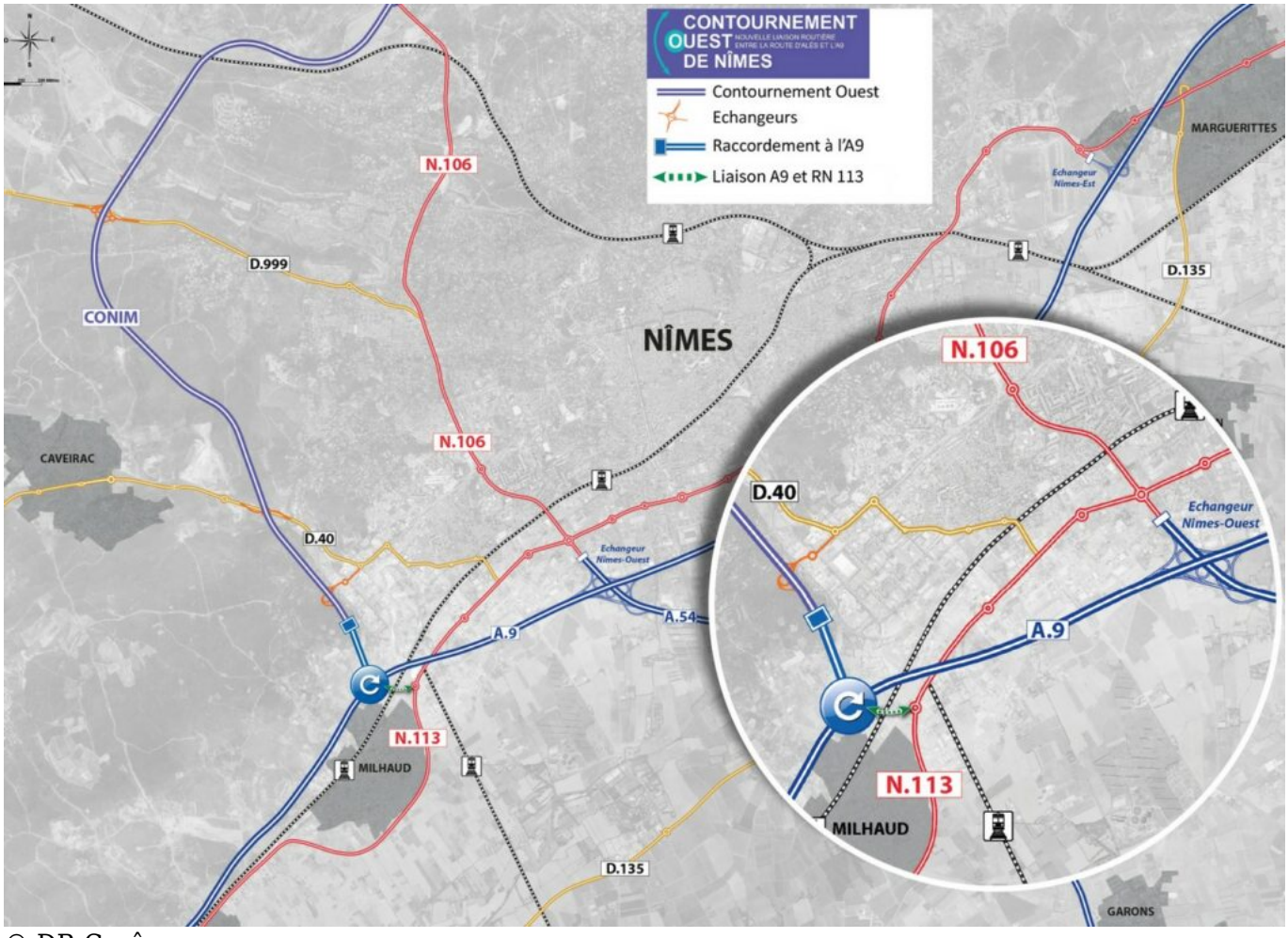
> « Il n'y a que les combats que l'on ne mène pas que l'on est sûr de perdre. »
>
> *Franck Proust, président de Nîmes Métropole,*

Arlésienne ou serpent de mer ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

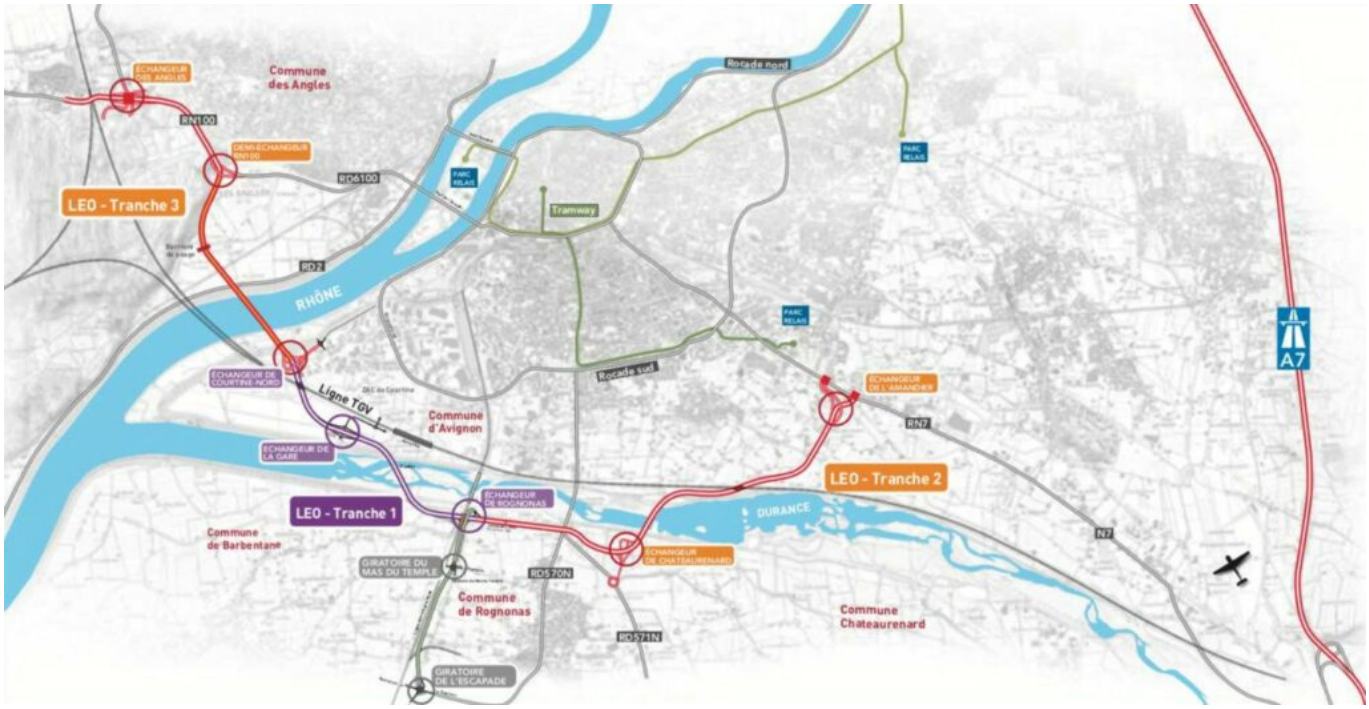
du Plan autoroutier » rappelle Franck Proust. Partant de là, il faut aller vers un phasage de l'opération tout en s'appuyant sur une DUP traitant de l'ensemble du tracé. « C'est la condition de l'efficacité et du gain d'un temps déjà trop long » précise le président de Nîmes Métropole.
« L'engagement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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2e 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 2e 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2e 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 2×1 voie élargissable en 2×2 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 ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 2e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard.
Enfin, la 3e 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 tanche 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 2×2 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 3e 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 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 vêtures. L'étanchéité du bâtiment a également

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 10 novembre 2026

été retouchée.

Les travaux du gymnase comprennent également un agrandissement avec la construction d'un club-house 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.