Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Infrastructure routière : la LEO reste dans les petits papiers de De Canson



En déplacement à Avignon, François de Canson, président de Provence-Alpes-Côte d'Azur, est venu confirmer la volonté de la Région de participer au financement de la tranche 2 de la LEO (Liaison Est-Ouest). Dans le même temps, Olivier Galzi, le maire de la cité de papes et président de l'agglomération, a annoncé que l'intercommunalité devrait prendre la main sur la maîtrise d'ouvrage du projet via Técélys. Le sort du projet semble donc désormais lié à l'engagement de l'Etat de financer sa part évaluée à environ 80M€.

« Aujourd'hui, la région est tout à fait d'accord pour participer à hauteur de 27% au projet de la tranche 2 de la LEO (Liaison Est-Ouest) », est venu annoncer François de Canson, nouveau président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en déplacement à Avignon à l'occasion de l'assemblée générale de l'AMV (Association des maires de Vaucluse).

« Je suis venu ici pour dire que nous sommes d'accord pour nous mettre autour de la table et que chacun prenne sa part notamment l'Etat, insiste ce dernier. Nous attendons d'ailleurs un courrier en ce sens de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Philippe Tabarot, le ministre des transport. »

> « Si tout le monde respecte sa parole, cette grande infrastructure verra le jour. »
>
> *Olivier Galzi, maire d'Avignon*

« La balle est dans le camp de l'État, confirme Olivier Galzi, nouveau maire d'Avignon et président du Grand Avignon qui a fait de la poursuite de la LEO l'un de ses objectifs prioritaires. A partir du moment où nous aurons la réponse du ministre, nous pourrons entamer les études. »

En écho au préfet de Vaucluse qui constatait tout récemment que le projet se retrouvait à peu de chose près dans l'état où il était en 2025, le maire d'Avignon rappelle qu'à cette époque « les collectivités territoriales ne s'étaient pas mises d'accord. Ce n'est plus le cas aujourd'hui puisque la LEO est à nouveau une priorité pour nous. Et maintenant que c'est une priorité pour les collectivités territoriales, cela redevient une priorité pour l'État. Si tout le monde respecte sa parole, cette grande infrastructure verra le jour. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Olivier Galzi (à gauche) et François de Canson. Crédit : Echo du mardi

> « C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire pour désenclaver Avignon. »
>
> *François de Canson, président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*

« On est bien d'accord, insiste le président de la Région Sud. On garde le tracé existant, on garde les expropriations qui sont faites, on ne remet rien en cause et on avance car je crois que l'on ne peut plus laisser passer 3 000 camions sur la rocade sud. On a déjà mis de l'argent sur la première tranche de la LEO et perdre 250M€, je ne trouve pas que ce soit extrêmement intelligent, donc autant continuer ce projet et faire en sorte d'oxygéner cette ville. Aujourd'hui, tout le monde parle d'environnement. Tout le monde parle d'écologie. Tout le monde parle de développement durable. C'est l'occasion de montrer que l'économie et l'écologie, ça peut aller de pair. C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire pour

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

désenclaver Avignon. Je suis donc là aujourd'hui pour confirmer l'engagement de la Région qui sera au rendez-vous. Et s'il y a des retards, cela ne viendra pas de la Région. »
Pour cette dernière, l'addition devrait comprise entre 54 et 60M€ selon l'estimation du projet de la tranche 2 (voir encadré : 'Tranche 2 : un projet évalué à plus de 200M€').



Le raccordement de la tranche 1 au rond-point du pont de Rognonas. Crédit : Dr/Grand Avignon

« Nous avons la chance que ce projet soit enregistré dans le schéma des mobilités nationales et les projets d'enjeu national, précise Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon et vice-présidente du Grand Avignon. C'est pour ça qu'il n'y a plus qu'à redémarrer. On a toutes les emprises et les principales études ont été réalisées. C'est une mise simple à jour. »
Une mise à jour qui passe donc par une dernière étude d'un montant de 4M€ pour laquelle il ne manque plus que le feu vert du ministre des transports.

8M€ sanctuarisés pour le tramway
Outre le dossier de la LEO, François de Canson a également abordé le sujet du tramway du Grand Avignon. « Nous avons 'sanctuarisé' 8M€ pour ce tramway, rappelle le nouveau président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est l'occasion, pour vous de redémarrer les études pour faire en sorte qu'on puisse désengorger Avignon et son agglomération grâce au tramway et à la tranche 2 de la LEO. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

« Le territoire du Grand Avignon a pris ses responsabilités. »

Olivier Galzi

Maîtrise d'ouvrage : Técélys aux commandes

Par ailleurs, l'Etat ne faisait plus mystère dans ce dossier de sa volonté de passer le manche du pilotage du projet. Tout récemment, Thierry Suquet avait rappelé dans nos colonnes que ce projet n'était plus une priorité pour l'Etat : « Nous avons d'autres priorités maintenant. Donc, si on veut que cela avance vite, il faut reprendre la maîtrise d'ouvrage. »

Le message semble avoir été entendu par Olivier Galzi : « on nous a demandé de reprendre la maîtrise d'ouvrage. Le Grand Avignon s'est donc mis en position de le faire avec une réorganisation, notamment de Técélys afin de porter la maîtrise d'ouvrage de ces grands travaux. Ce qui a changé : c'est que le territoire du Grand Avignon a pris ses responsabilités. »



La LEO 2 dans le ceinture verte. Crédit : DR/Grand Avignon.

Tout semble donc désormais suspendu à la décision du ministre dont l'arrivée du courrier serait imminente selon le maire d'Avignon et le président de la Région. Selon eux, il devrait confirmer son accord pour le transfert de la maîtrise d'ouvrage ainsi que le maintien de la clef de répartition pour continuer le financement des études et, on l'espère, son engagement financier pour la totalité de la tranche 2 de la LEO.

Côté calendrier, François de Canson rappelle que « ce sont des projets qui prennent du temps surtout quand on en a perdu beaucoup auparavant. Mais le temps a souvent été perdu par la volonté politique qui

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

n’a pas été respectée. Aujourd’hui, les politiques de ce territoire ont une volonté de faire. » Olivier Galzi espére une mise en service avant la fin de son mandant dans 6 ans. Plus prudent, le président de la Région estime que ce serait déjà bien si « la phase 2 de la LEO est sur les rails d’ici là ».



L’arrivée de la LEO dans le secteur de la Christole. Crédit : DR/Grand Avignon

Et la tranche 3 ?

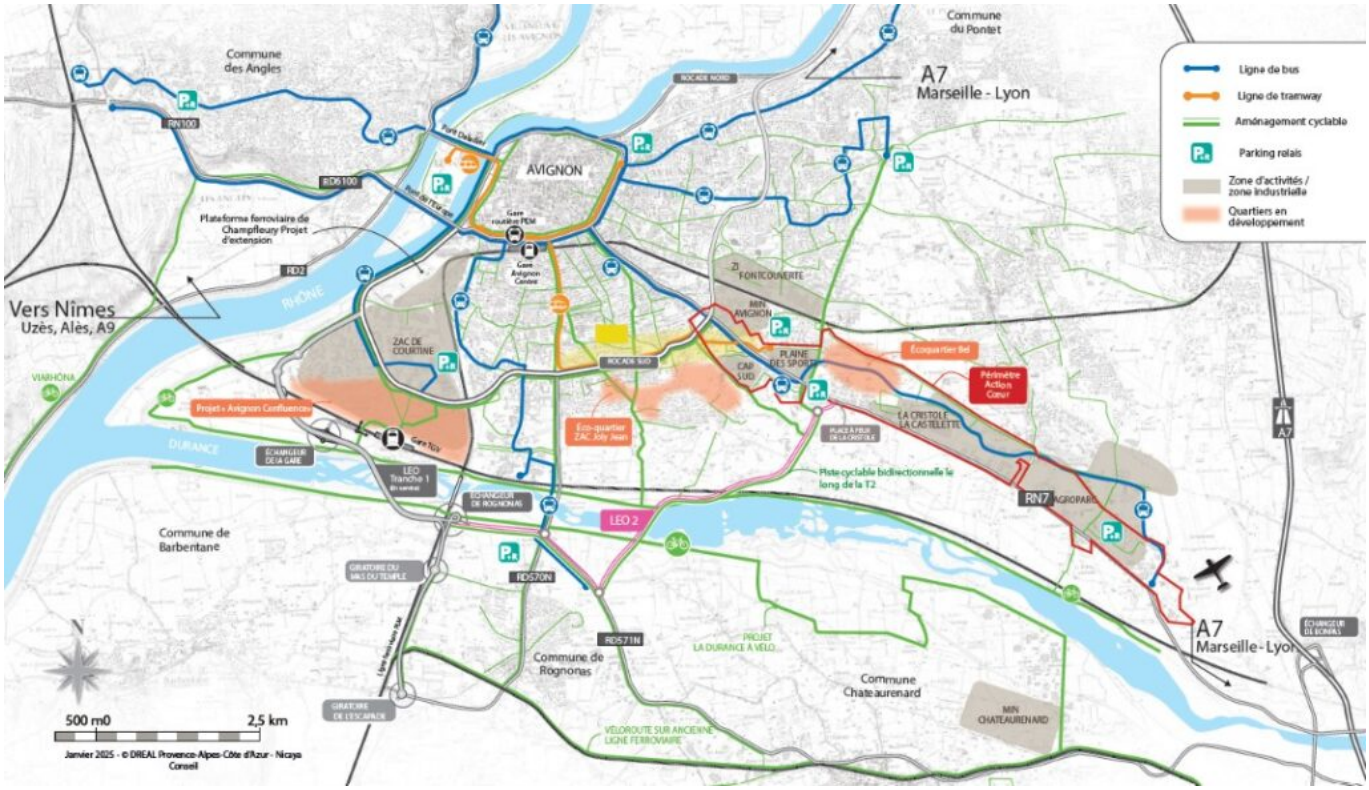
« Aujourd’hui, nous avons une tranche 1 qui arrive au milieu de rien. Cela n’a pas de sens, s’offusque le maire d’Avignon. Avec la tranche 2, on propose désormais qu’elle arrive quelque-part. Après-demain, il faudra aussi qu’elle parte aussi de quelque part. Cela sera la tranche 3 mais cela demande un ouvrage de franchissement du Rhône. C’est quelque chose qui est très coûteux. On pourra peut-être imaginer une autre forme de financement en PPP (Partenariat public-privé) ou une forme de concession. Mais ce qui est sûr, c’est qu’il faudra coûte que coûte finir la LEO pour soulager les habitants de la Rocade et désenclaver le bassin de vie d’Avignon. »

Complication supplémentaire toutefois, en traversant le fleuve-roi de nouveaux interlocuteurs devraient venir s’assoir à la table des financeurs : la Région Occitanie et le Conseil départemental du Gard. « Ils se sont engagés à soutenir la tranche 3 », rappelle Pascale Bories. Pour cela, celle qui est aussi conseillère départementale du Gard peut compter sur Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, qui expliquait l’an dernier qu’elle était « complètement favorable » à la LEO en précisant que « la France a besoin d’investir dans des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes. C’est primordial pour la compétitivité économique des entreprises ».

Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Tranche 2 : un projet évalué à plus de 200M€

La réalisation de la tranche 2 de la LEO est estimée entre 200 et 225M€. Son financement est réparti entre l'Etat (38,05%), la Région Sud (26,95%), le Conseil départemental de Vaucluse (14,72%), le Grand Avignon (12,62%), le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (5,56%) et l'agglomération Terre de Provence (2,10%).

« Tout cela est urgent et cela ne se fera que si tous les partenaires sont autour de la table, répète François de Canson, le président de la Région Sud. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le conseil départemental du Vaucluse qui, a priori, a la volonté de participer à ce tour de table. J'ai aussi discuté avec Philippe Tabarot, le ministre des transport que je connais bien puisqu'il était élu avec moi à la région : je sens la volonté de l'État d'accélérer sur ce projet.

Donc, si nous sommes là aujourd'hui, c'est parce que nous avons conscience qu'il faut aller vite sur ce dossier. »

Initialement le projet prévoyait de relier la tranche 1 (inaugurée en 2010), depuis Rognonas jusqu'au rond-point des amandiers à Avignon. Le tout en 2 x 2 voies avec un franchissement de la Durance grâce à un viaduc de 800 mètres. En 2025, afin de rester dans les 'clous' budgétaires la tranche 2 a basculé sur un tracé en 2×1 voies (avec certaines parties en 2×2 voies par endroit). Aujourd'hui, l'infrastructure a perdu son côté autoroutier pour passer dans un format plus 'light' avec des feux et des croisements. Sa longueur reste de 5,8km mais le projet prévoit désormais de se raccorder à la route de Marseille un plus à l'est, au niveau des premiers feux tricolores de la zone de la Cristole (voir carte ci-dessus).

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Communauté d'agglomération du Grand Avignon, fait de ce dossier sa priorité en sensibilisant sur ce sujet Philippe Tabarot, ministre des transports.

> « 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 ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

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 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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Un ‘pack territorial’ réunit patrons et élus pour débloquer la tranche 2 de la LEO



De gauche à droite : Denis Duchêne, Président de la CPME Vaucluse, Olivier Galzi, Président du Grand Avignon, Roland Paul, Président du MEDEF Vaucluse, Olivier Pihan, représentant de Nordine Saihi, Président de l’U2P du Vaucluse

Réunis au Grand Avignon les 29 avril et 13 mai 2026, élus et présidents d’organisations patronales vauclusiennes : le MEDEF avec Roland Paul, la CPME avec Denis Duchêne, l’U2P avec Olivier Pihan représentant Nordine Saihi ont officialisé leur adhésion au ‘pack territorial’ porté par Olivier Galzi, Président du Grand Avignon. Objectif : clarifier la maîtrise d’ouvrage, sécuriser le financement et accélérer la réalisation en une seule phase de la tranche 2 de la Liaison Est-Ouest (LEO). Un projet crucial pour la mobilité, la santé publique et l’attractivité du territoire.

La LEO, contournement routier sud d’Avignon, est jalonnée d’étapes et d’arbitrages. La DREAL

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

(Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur) a retenu la tranche 2 comme scénario de référence, mais crédits, calendrier et tracé ont été remis en question ces dernières années, au point d'alimenter un risque d'abandon. La récente relance, amorcée par des échanges avec le ministre des Transports, Philippe Tabarot, et des réunions locales, replace le dossier à l'ordre du jour.

LEO : la réunion de la dernière chance ?

Pourquoi le patronat se mobilise

Pour les représentants économiques vauclusiens, la LEO dépasse l'enjeu routier : elle est perçue comme un levier de compétitivité logistique, de fluidité des échanges et de réduction des nuisances subies quotidiennement par quelque 17 000 riverains de la rocade d'Avignon, exposés au trafic poids lourds. Les organisations exigent une réalisation intégrale de la tranche 2, une clarification rapide du maître d'ouvrage et un plan de financement opérationnel.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Roland Paul, Olivier Galzi, Denis Duchêne, Olivier Pihan Copyright Grand Avignon/Cyril Cortez

Un ‘pack territorial’ pour dépasser les blocages

Le pack réunit collectivités : Région Sud, départements, agglomérations, communes, et, désormais le patronat pour porter une voix commune auprès de l’État. Cette convergence vise à éviter le morcellement du projet, faciliter les arbitrages nationaux et transformer le soutien politique en engagements financiers concrets.

Les priorités et les suites concrètes

Les partenaires appellent à conduire la tranche 2 sans phasages pour garantir cohérence et efficacité ; Identifier rapidement un maître d’ouvrage capable de piloter et pré-financer le projet, enfin, structurer un plan de financement et définir les mesures compensatoires environnementales. À l’issue de la réunion du 13 mai, MEDEF, CPME et U2P ont confirmé l’envoi d’un courrier commun au ministre des Transports, avec copie au Premier ministre et au Président, pour solliciter l’ouverture d’une phase opérationnelle. Le calendrier dépend désormais des réponses de l’État et de la capacité du pack à transformer l’adhésion en

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

engagements financiers.

Mobilité : Un nouvel espoir pour la LEO ?

Enjeux techniques et financiers
Pour mémoire, l'État a proposé une version 'allégée' de la tranche 2 -avec une 2×1 voies et moins d'ouvrages surélevés- pour rester dans un cadre budgétaire réaliste. Une ébauche qui nécessiterait encore au moins un an d'études pour en vérifier la viabilité. Le préfet souligne que les crédits précédemment dédiés ont commencé à être redéployés vers d'autres projets, d'où l'urgence d'un accord financier global.

Pourquoi suivre ce dossier
La LEO cristallise les tensions entre impératifs de mobilité, contraintes environnementales et réalités budgétaires. La réussite du pack territorial pourrait constituer un modèle de gouvernance locale pour d'autres projets structurants, à défaut, elle illustrera les limites du consensus face aux arbitrages nationaux.
Mireille Hurlin

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

---

Mobilité : Un nouvel espoir pour la LEO ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



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

Un pack territorial

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

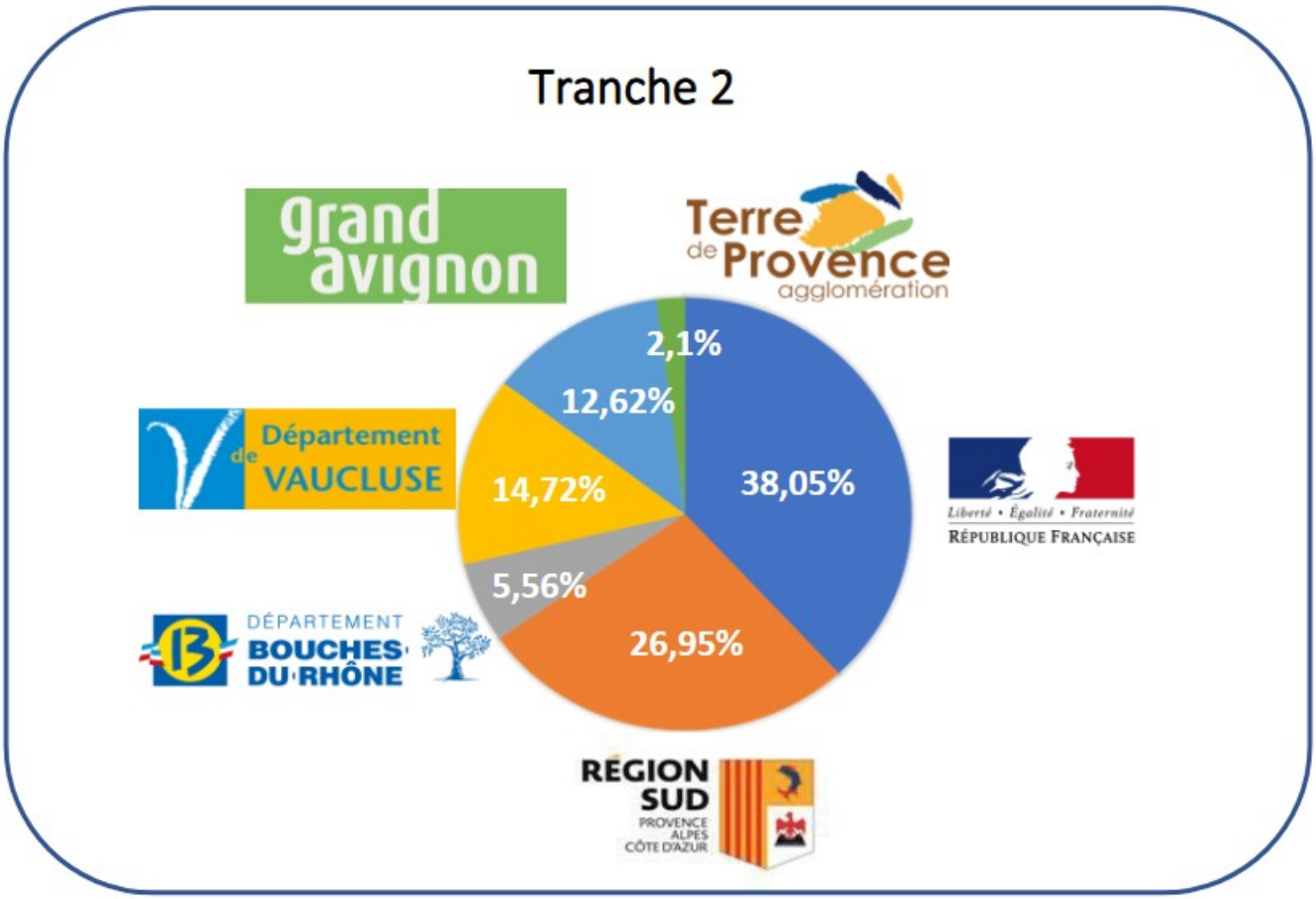
Ecrit par le 20 novembre 2026

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 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 20 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. »

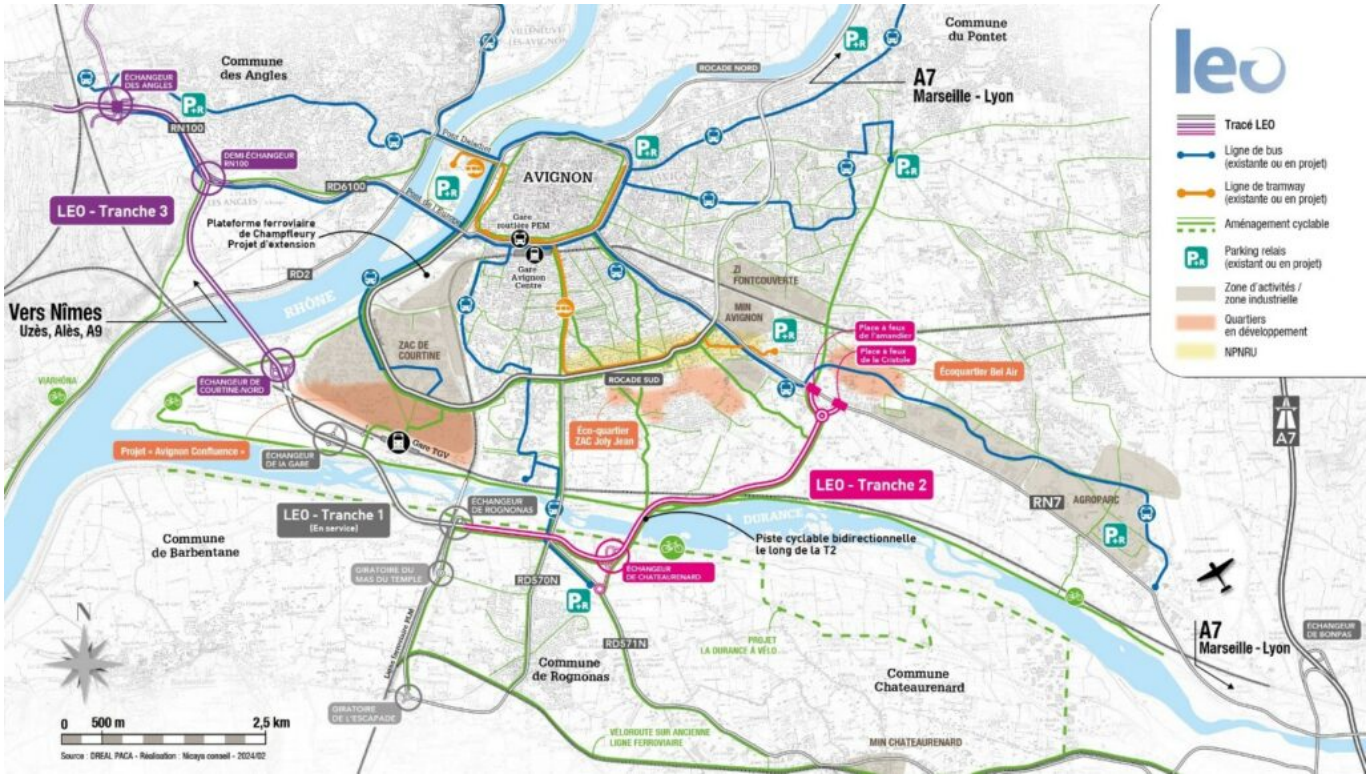
« La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos »

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 20 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 20 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 20 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 20 novembre 2026

LEO : la réunion de la dernière chance ?



En déplacement samedi à Marseille, Philippe Tabarot, ministre des transports, a évoqué le dossier de la LEO dans les colonnes de nos confères de La Provence. A l'agonie depuis l'an dernier, ce projet structurant vital pour le bassin de vie d'Avignon n'a peut-être finalement pas rendu son dernier souffle. Une rencontre de la dernière chance entre Olivier Galzi, nouveau maire d'Avignon et nouveau président du Grand Avignon, avec le ministre des transports pourrait relancer le dossier.

Venu samedi dernier dans la cité phocéenne pour inaugurer un branchement électrique permettant aux navires de croisières de ne plus utiliser leur moteur thermique lorsqu'ils sont à quai afin de moins polluer, Philippe Tabarot, ministre des transports, en a profité pour évoquer le dossier de la LEO (Liaison Est Ouest) devant permettre le contournement d'Avignon.
Aujourd'hui dans l'impasse, ce projet prévu en 3 tranches n'en compte qu'une actuellement (celle opérationnelle depuis 2010 entre la zone de Courtine et Rognonas dans le nord des Bouches-du-Rhône).

Vous reprendrez bien une seconde tranche ?
Pour sa part, la réalisation de la seconde tranche, qui doit relier l'échangeur de Rognonas au secteur de l'Amandier, est aujourd'hui dans l'impasse suite à la volonté de la ville d'Avignon et de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon de bloquer leur participation au projet. L'élection récente d'Olivier

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Galzi, à la fois à la tête de la municipalité ainsi qu'à l'agglomération, semble avoir toutefois rebattu les cartes. Et ce d'autant plus que le nouveau maire de la cité des papes a fait de ce dossier sa priorité.

« On a la possibilité aujourd'hui d'avoir quelqu'un qui est le maire de la ville-centre et qui a l'opportunité d'aller générer un peu plus d'attractivité et de moyens en utilisant ses réseaux, expliquait-il tout récemment dans nos colonnes alors qu'il n'avait pas été encore désigné président du Grand Avignon. Demain, quand j'irais négocier à Paris, dans un ministère, à Matignon ou même à l'Elysée, ou que j'irais à Marseille pour négocier avec la Région, évidemment que l'on me dira : 'tu es là en tant que maire d'Avignon où tu es là en tant que président de l'agglomération ?'. Si c'est les deux, cela aura plus de poids et de lisibilité. »

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

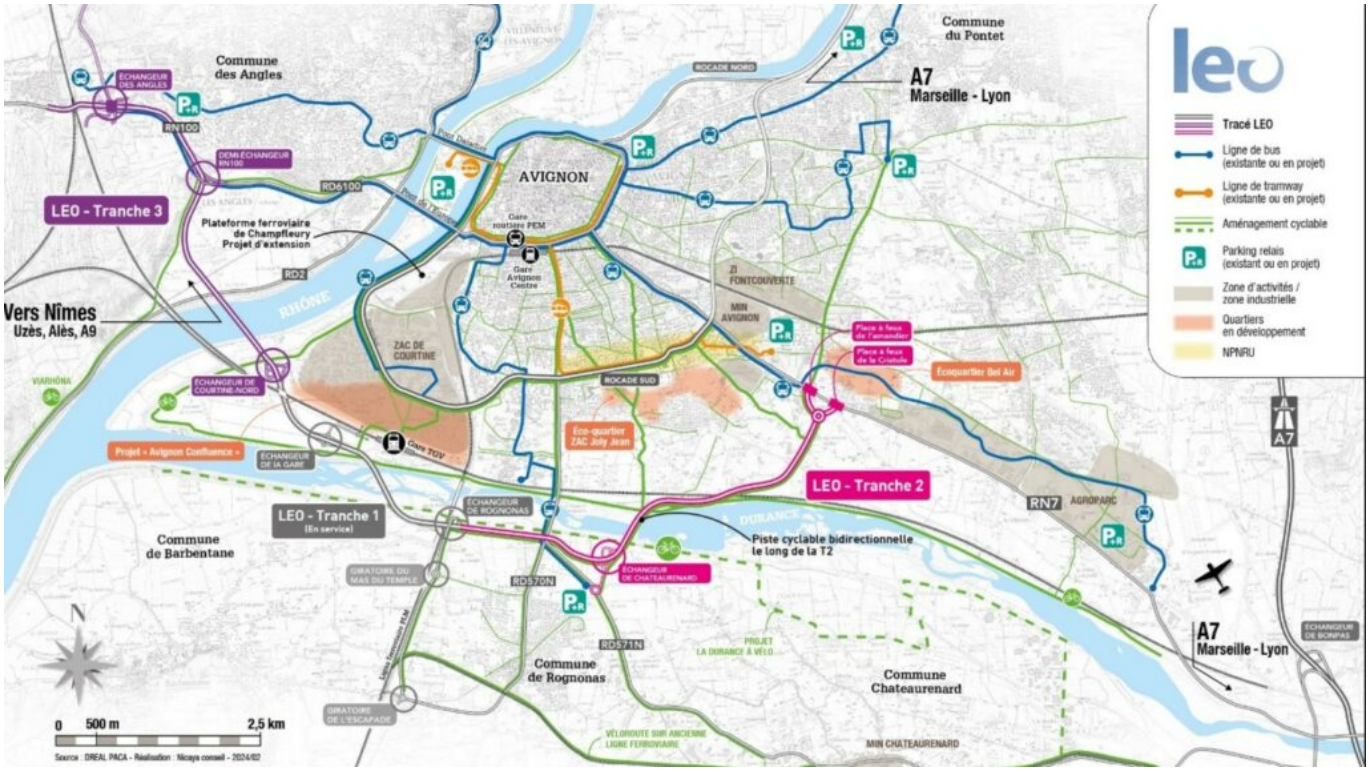
> « Il y a là une véritable urgence car la Déclaration d'utilité publique arrive bientôt à son terme. »
>
> *Olivier Galzi, maire d'Avignon et président du Grand Avignon*

« La LEO (Liaison Est-Ouest) illustre parfaitement ce qui se passe quand nous ne jouons pas collectif, insiste le maire d'Avignon. Que dit le ministre transport quand il referme le dossier ? Il dit 'tant que les élus locaux ne seront pas capables de se mettre d'accord'. Donc aujourd'hui, la balle est dans notre camp. Je sais que ce n'est pas simple, mais si nous voulons un projet structurant et si nous voulons avoir une chance d'être entendus, surtout par temps de disette d'argent public, il est impératif de faire bloc ensemble. Il y a là une véritable urgence car la DUP (Déclaration d'utilité publique) arrive bientôt à son terme dans ce dossier d'intérêt national, où il serait bien d'ailleurs que le 'national' fasse effectivement preuve d'un peu plus de volontarisme. »

Depuis, le maire d'Avignon a donc récupéré la casquette de président du Grand Avignon et entend capitaliser sur cette dynamique et ses réseaux pour 'inciter' l'Etat à remettre la LEO sur les rails. L'urgence est d'autant plus grande que la DUP de la tranche 2, initialement prononcée en 2003 puis renouvelée en 2013 par des ordonnances d'expropriation, arrive définitivement à échéance en 2027. Même impérieuse nécessité côté financement où la Région Sud, et surtout son président Renaud Muselier, n'ont toujours pas digéré la volte-face de l'agglomération sur le dossier de la LEO : « Une erreur stratégique historique » selon le président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Les différentes tranches de la LEO : Crédit : DR/Préfecture de région Paca/DREAL

« J'ai Avignon qui est contre, mais le Grand Avignon qui est pour. Je leur dis :'entendez-vous entre vous, nous on finance'. Joël Guin (ndlr : l'ancien président de l'agglomération) me dit qu'il n'en veut plus et bien on ne fait plus, expliquait-il dans nos colonnes. C'est plus de 90M€ qui vont partir de là et qui, mécaniquement, vont aller ailleurs parce que la volonté politique de l'action territoriale sur Avignon fait en sorte qu'ils ne les veulent pas. Je trouve que c'est une erreur stratégique historique. Moi, je pense que la LEO c'était nécessaire. C'est un dossier qui va poser d'énormes difficultés dans l'avenir. »

> « Il semble que les planètes soient de nouveau alignées. »
>
> *Philippe Tabarot, ministre des transports*

Bref, il faut vite et ce que vient de confirmer Philippe Tabarot, ministre des transports dans un entretien accordé au quotidien La Provence paru aujourd'hui.
« Nous devons nous voir ce mardi pour aborder le sujet, explique le ministre à notre confrère Quentin Choquer. Il semble que les planètes soient de nouveau alignées. Je ne dis pas que cela va être simple parce qu'il y a des procédures qui ont dû s'arrêter, des financements qui sont partis vers des projets pour lesquels il y avait plus de consensus. En tout cas, on va pouvoir retravailler sereinement et si on a tous le

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

même objectif, ce sera beaucoup plus facile qu'à l'époque où parmi les financeurs principaux, il y avait des gens qui ne voulaient pas respecter les engagements, qui déposaient des recours pour ralentir le projet. »

« Si on retrouve un consensus, poursuit le ministre dans son entretien à La Provence, dès ce mardi, je vais retravailler avec le maire d'Avignon sur l'opportunité de relancer le projet, avec les contraintes budgétaires actuelles, la réglementation qui a évolué… Mais une volonté de tous les partenaires, c'est le minimum pour pouvoir repartir. »
En coulisse, plusieurs intercommunalités concernées directement ou indirectement par le dossier se mettent déjà en ordre de marche afin de montrer une unité sur ce dossier. On parle ici de Terre de Provence agglomération mais aussi la communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles voire même la communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette qui attend certainement en retour le même soutien symbolique du Grand Avignon pour le projet de contournement d'Arles.

> « Je vais retravailler avec le maire d'Avignon sur l'opportunité de relancer le projet. »
>
> *Philippe Tabarot, ministre des transports*

L'occasion de mettre la 3e tranche sur les rails ?
Cette rencontre de la dernière chance devrait être également l'occasion de mettre sur la table la relance de la troisième tanche de la LEO, celle de l'indispensable franchissement du Rhône entre Courtine et Les Angles constituant la clef de voute du tracé. Mais cela ne sera pas une mince affaire tant que la Région Occitanie et le Conseil départemental du Gard n'auront pas réellement mesuré l'impérieuse nécessité de cette infrastructure pour l'ensemble du bassin de vie d'Avignon, la plus grande agglomération française à cheval sur 3 départements et 2 régions.

Un espoir cependant, ignorant (comme ses prédécesseurs) depuis de très nombreuses années la LEO, Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, semble avoir opéré un virage à 180 degrés sur le sujet.
En effet, présente l'an dernier aux cérémonies du 14 juillet à Villeneuve-lès-Avignon, elle 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 ».

Perçue comme une dépense, la LEO apparait donc de plus en plus comme un investissement qui devrait générer de la richesse dans un territoire considéré comme l'un des plus pauvres de France mais aussi largement au-delà. Pour beaucoup en effet, cette zone aux moyens d'une agglomération et aux besoins d'une métropole constitue un carrefour entre l'Italie, l'Espagne et le nord de l'Europe via la Vallée du Rhône. Faciliter son développement créerait de la richesse bien plus loin que ses frontières administratives actuelles. C'est pour cela qu'ils sont nombreux à rappeler que la LEO est avant tout un

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

projet d'intérêt national. A l'ensemble des élus locaux désormais d'en convaincre l'Etat.

Rocade d'Avignon : le préfet s'oppose à l'interdiction de circulation des poids lourds



Soucieuse de réduire la pollution et les nuisances sonores, la mairie d'Avignon souhaitait limiter la circulation des poids lourds de plus de 38 tonnes sur la rocade Charles-de-Gaulle. Le préfet de Vaucluse, Thierry Suquet, a rendu un avis défavorable, invoquant des risques économiques, logistiques et environnementaux à l'échelle du bassin de vie.

Le projet, porté par la municipalité avignonnaise, prévoyait de restreindre à titre expérimental, pour une durée d'un an, la circulation des poids lourds supérieurs à 38 tonnes sur la rocade Charles-de-Gaulle, entre l'avenue de Tarascon et l'avenue Pierre-Sémard, de 7 heures à 19 heures, tous les jours de la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

semaine. Objectif affiché : réduire l'exposition de quelque 17 000 habitants à la pollution atmosphérique et au bruit, notamment dans les quartiers prioritaires concernés par le renouvellement urbain.

Coup d'arrêt au projet de Cécile Helle

Mais le préfet de Vaucluse, dans un courrier adressé le 21 octobre 2025 à la maire d'Avignon, Cécile Helle, a mis un coup d'arrêt au projet. Après plusieurs mois de concertation infructueuse entre les collectivités locales, les acteurs économiques et les services de l'État, Thierry Suquet a estimé que les conditions techniques, économiques et environnementales ne permettaient pas la mise en œuvre du dispositif 'dans des conditions acceptables par l'ensemble des parties prenantes'.

Des risques de congestion et d'effets pervers

Le préfet relève tout d'abord que les études de trafic produites par la ville datent de 2019, donc 'insuffisamment actualisées'. Selon lui, les déviations prévues entraîneraient un report de trafic massif vers les communes voisines des Bouches-du-Rhône avec Châteaurenard, Noves ou Eyragues, déjà confrontées à une circulation dense.



Copyright Ville d'Avignon

Congestions routières et impacts économiques

L'interdiction envisagée risquerait ainsi d'aggraver les congestions routières, les risques d'accidents et la pollution sur ces axes secondaires. D'autant plus que la fermeture du pont de Rognonas aux poids lourds

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

de plus de 26 tonnes rendrait la circulation encore plus complexe. Autre inquiétude majeure : l'impact économique. La restriction toucherait directement la zone d'activités de Courtine et le terminal de transport combiné de Champfleury, un site stratégique du fret rail/route classé parmi les plus importants de France, avec près de 90 000 unités intermodales traitées chaque année.

Une mesure jugée contre-productive

En privant ces zones d'un accès fluide, le préfet alerte sur des surcoûts logistiques, des retards de livraison et une dégradation de la compétitivité des entreprises locales. Les trajets des poids lourds seraient allongés de 20 à 50 kilomètres selon les itinéraires, parfois avec des péages, ce qui augmenterait paradoxalement les émissions de CO_2 et l'empreinte carbone du transport.

Pour une gestion raisonnée des axes routiers

Le préfet souligne également que les infrastructures de déviation et de stationnement ne sont pas prêtes, et que la signalisation nécessaire n'a pas reçu l'accord des gestionnaires de voirie. « Il n'existe aucune garantie technique sur la capacité réelle de ces itinéraires à absorber les flux déviés », précise-t-il dans son avis.



Copyright Ville d'Avignon

« 'La réalisation du second volet de la LEO aurait permis, à terme, de réconcilier impératifs écologiques et besoins économiques' »

Thierry Suquet, préfet de Vaucluse

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

L'État prône la concertation et la cohérence territoriale
S'il partage la préoccupation municipale en matière de santé publique et de qualité de vie, le représentant de l'État rappelle la vocation économique des routes à grande circulation et l'importance de préserver la logistique du bassin avignonnais. Il réaffirme par ailleurs l'engagement de l'État dans le développement du transport combiné, mode de transport plus vertueux, ainsi que dans les grands projets de mobilité du territoire, même si le projet de la LEO (Liaison Est-Ouest) semble bien enterré tandis que les espoirs se tournent, en partie, vers le futur Service Express Régional Métropolitain. Pour le préfet, la réalisation du second volet de la LEO aurait permis à terme de réconcilier impératifs écologiques et besoins économiques, en contournant les zones les plus peuplées tout en maintenant la desserte des pôles d'activité.

Un dossier encore ouvert
Thierry Suquet émet un avis défavorable 'en l'état', au projet d'arrêté municipal, mais invite à poursuivre la concertation entre l'État, la mairie, les collectivités territoriales et les acteurs économiques. Un compromis reste donc à trouver pour concilier protection des habitants et dynamisme économique, dans un territoire où la mobilité demeure un enjeu central de qualité de vie comme de compétitivité, alors que les acteurs majeurs décisionnaires continuent de jouer la montre, et tandis que les axes routiers mineurs comme majeurs restent paralysés.
Mireille Hurlin

Dominique Santoni : « il est temps que tout le monde fasse preuve de bon sens »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Fin des bouchons à Bonpas, déviation d'Orange, plan santé, déménagement des archives, Routes du Sud, pistes cyclables, LEO… la présidente du Département fait le point des grands dossiers en Vaucluse. L'occasion pour l'élue de regretter les conséquences des incertitudes politiques au niveau national ainsi que la déconnexion des réalités du terrain auxquelles sont confrontés les élus de proximité. Pour elle, un seul parti compte : celui du bon sens.

Ne cherchez plus. Nous avons trouvé le bâtiment signature de la zone d'activité d'Agroparc : Memento, le nouvel édifice qui accueille les archives départementales du Conseil départemental de Vaucluse trop à l'étroit maintenant dans leur site historique du palais des papes.
« C'est beau, c'est solide, c'est du concret », assure fièrement Dominique Santoni, présidente du Département, qui a pris l'habitude désormais d'organiser une rencontre de rentrée avec la presse dans un site emblématique du département. L'occasion pour l'élue de rappeler que ce nouveau lieu de mémoire constitue « un véritable symbole de notre feuille de route d'investir et de donner de la visibilité au département. C'est un projet phare que nous avons réussi à mener en 3 ans. Il illustre parfaitement notre volonté de nous tourner vers l'avenir. »

> « Investir pour améliorer le quotidien des Vauclusiens. »
>
> *Dominique Santoni, président du Conseil départemental de Vaucluse*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Investir, investir et encore investir, tel pourrait être le mantra de Dominique Santoni qui rappelle le cap qu'elle s'est fixée dans sa mandature : « améliorer les infrastructures pour améliorer, encore une fois, le quotidien des Vauclusiens ».
Après Memento, l'autre gros chantier en cours c'est le carrefour de Bonpas. « Les travaux avancent rapidement, explique-t-elle. C'est le projet de la mandature : 38M€ de dépense, dont près de 25M€ sont financés par le Conseil départemental. Mais Bonpas, c'est plus qu'un simple réaménagement de carrefour. C'est du temps gagné et la fin des bouchons afin d'améliorer le quotidien de chacun. Même chose avec le chantier de la déviation d'Orange qui se poursuit. Un investissement de 50M€ dont 42% financés par le Département. Je crois que c'est cela que les gens veulent aujourd'hui avant tout : du concret, car dans ce département, on ne fait pas de grands discours mais des grands travaux. »

Les travaux du carrefour de Bonpas se poursuivent en septembre

Poursuite du déploiement de plan santé
Même satisfaction en ce qui concerne le déploiement du plan santé du Département. « Grâce à cette initiative, plus de 3 200 Vauclusiens ont retrouvé un médecin-traitant à ce jour. Et ce n'est pas fini puisque nous allons ouvrir prochainement un 5e centre de santé à Pernes-les-Fontaines. Nous sommes également en train de recruter 2 à 3 nouveaux médecins en plus de la dizaine que nous avons déjà embauché. Tout cela, dans un souci de proximité qui caractérise l'ADN de notre action. »

« Il faut que chaque euro dépensé serve aux Vauclusiens. »

« Mais pour mener à bien tout cela, il nous faut un budget, rappelle Dominique Santoni. Nous n'attendrons donc pas les annonces de l'Etat pour élaborer notre budget 2026 qui sera fait en décembre. Afin de jouer la prudence, nous allons travailler sur un budget qui sera similaire à celui de l'année passée. Et même si notre situation financière est plutôt saine, nous conserverons rigoureusement le même cap avec l'objectif de se désendetter parce qu'au plus on se désendette, au mieux on se porte. Nous allons donc chercher des financements et faire des économies, là où on peut les faire. Parce qu'effectivement, nous vivons une période très compliquée où, même si nous n'avons pas la planche à billets, nous avons du bon sens. Au final, il faut que chaque euro dépensé serve aux Vauclusiens. »

RSA : continuer d'accompagner les allocataires vers l'emploi
Si le Vaucluse présentait le pire taux régional de retour à l'emploi (3%) des allocataires du RSA (Revenu de solidarité active), le département affiche maintenant le meilleur score (presque 35%).
« Pour moi, le RSA ne peut pas être une situation qui perdure, confie Dominique Santoni. L'idée, c'est vraiment de retrouver du travail. Aujourd'hui, nous avons identifié trois types d'allocataires du RSA : ceux qui peuvent se tourner vers une prestation compensatoire (comme l'aide à l'autonomie, aux

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

personnes handicapées, la retraite…) et que nous avons accompagné dans leurs démarches. Ensuite, il y en a une partie qui n'ont pas droit au RSA, parce qu'ils ne remplissent pas les conditions car ils ont une activité annexe ou d'autres revenus. Ceux-là, je trouve qu'il n'y a pas de raison qu'ils soient au RSA. Enfin, il y a ceux qui sont inscrits au RSA en étant à la recherche d'un emploi ou qui peuvent travailler. Des personnes souvent entre 20 et 55 ans que nous accompagnons pour qu'ils se réintègrent. Et cela marche bien, puisque nous sommes maintenant le meilleur département de la région dans ce domaine. »
Côté budget, ces contrôles de l'accès au RSA on permis de faire passer le coûts du versement de cette prestation pour le Département de 110M€ à 93M€ actuellement.

Les plus belles routes du Sud en 2026 ?
Concernant les projets à venir, le Département espère lancer en 2026 'Les plus belles routes du Sud'. Mené en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui en financera une partie, ce programme vise à rénover et embellir les routes, principalement départementales.
« Nous allons embellir, nous allons planter, nous allons fleurir, nous allons agrandir, nous allons installer des pistes cyclables », énumère Dominique Santoni.
« Cela concerne aussi les sentiers, les itinéraires pédestres ou bien encore les traversées de VTT, poursuit-elle. L'idée c'est de mettre en scène les voies du Vaucluse et de réaliser des gestes architecturaux comme avec la passerelle de l'Oiselet. »
Dans cet esprit, le Conseil départemental prévoit la création d'une piste cyclable en encorbellement le long du pont de Bonpas, un travail sur le pied du Ventoux ou dans les gorges de la Nesque.
« Avec cela, on combine développement, infrastructure, attractivité, mobilité douce, développement durable, transport… », se félicite à l'avance l'élue qui souhaite mettre le paquet sur les plantations d'arbres car « le Vaucluse a encore besoin d'être embelli. »

> « La solution de la rocade, c'est la LEO »

Gérant près de 2 400 km de routes départementales, Dominique Santoni a aussi forcément un œil sur les difficultés de mobilité et tout particulièrement la non-réalisation de la LEO ou bien encore le projet de limiter le trafic poids lourds sur la rocade d'Avignon.
« La solution de la rocade, c'est la LEO. Je trouve vraiment dommage que l'on ait abandonné ce projet de contournement de la cité des papes alors que nous avons une vraie problématique de transport dans ce département. En plus, nous nous privons de dizaines de millions d'euros qui auraient été déversés sur le territoire. »

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

« Aujourd'hui, interdire les poids lourds sur la Rocade de la manière dont cela est fait cela n'a pas de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

sens, regrette-t-elle. Le département du Vaucluse a émis un avis défavorable, ceux du Gard et des Bouches-du-Rhône également, les professionnels du transport sont contre, le ministère des transports et le préfet de région n'y sont pas favorable et pourtant on force encore et encore. Si on fait des réunions, de conciliation, de réflexion, dans lesquelles tout est déjà décidé, à quoi cela sert ? On veut envoyer les camions ailleurs, mais pour aller où ? Vers les ponts de Rognonas et de Roquemaure qui ne pourront pas le supporter et qui sont sous surveillance technique. Le préfet de région l'a écrit, 'un surcroît de trafic 38 tonnes semble difficile sur ces deux points' (ndlr : en plus celui du Pont de l'Europe a été consolidé en 2014 mais ne peut pas accueillir de trafic supplémentaire, tout comme celui d'Aramon construit en 1970). »

Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

« Et que l'on ne me dise pas que l'on fait du développement durable en faisant passer les camions à Orange pour redescendre sur Avignon. Il y aura beaucoup plus de pollution et de bruit en incitant par exemple les transporteurs à utiliser deux camions plus petits là où il en affrété un seul ou à doubler les rotations. C'est un non-sens écologique. Le tout en prenant le risque de mettre en péril une filière rail-route que l'on a patiemment construit à Champfleury. »

« Il faut arrêter de dépenser l'argent que l'on n'a pas,

« Je crois vraiment qu'il est temps de faire preuve de bon sens dans nos décisions, que ce soit au niveau local ou national, espère Dominique Santoni. Quand on écoute les gens dans la rue, 80% vous disent la même chose, Ils veulent que, si on leur annonce des choses, on sache comment on les finance. Et que, si ce n'est pas possible, on leur dise qu'on ne va pas les faire. Je pense que les Français sont prêts à l'entendre. Il faut arrêter de dépenser l'argent que l'on n'a pas et que l'on arrête de se faire gouverner par des minorités. »

« Le non-cumul des mandats a aussi éloigné les élus nationaux des problématiques de terrains et de la réalité de ce que vivent les vrais gens. Et avec le quinquennat, ils sont perpétuellement en campagne. A un moment, on a eu le 'quoi qu'il en coûte' et maintenant on n'a plus rien… Je ne comprends pas pourquoi on n'arrive pas à se redresser. Je ne comprends pas que nous n'ayons pas le courage de faire des réformes. L'Espagne, qui est à gauche, y est arrivé, l'Italie, très à droite, y est arrivé. Alors pourquoi pas nous ? »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

CPME 84 : « Sans entreprises privées, pas de recettes fiscales »



Appelant à davantage de stabilité et de simplification, la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises) de Vaucluse profite de sa traditionnelle conférence de presse de rentrée pour demander à ce que l'on encourage ceux qui font tourner l'économie. Avec en point de mire, les prochaines élections municipales où la confédération patronal présidée par Bernard Vergier entend bien porter la voix des entrepreneurs vauclusiens dans les principales villes du département.

« Nous traversons une période difficile et incertaine, observe avec inquiétude Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse. Notre économie est particulièrement en souffrance et paye aujourd'hui les conséquences de plusieurs années de tumulte. L'instabilité politique qui s'installe vient accentuer ces épreuves. »
Pour le président de la première organisation patronale du département et ses 900 adhérents directs, la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

priorité est de « retrouver rapidement de la stabilité et de la visibilité pour que nos entreprises puissent faire face à l'inquiétude grandissante de nos chefs d'entreprise, à des carnets de commande en baisse, aux investissements suspendus, aux défaillances d'entreprise en hausse ainsi qu'au dérapage incontrôlé des finances publiques. »
Un constat sans appel pour celui qui veut redonner envie aux Français de travailler plus : « il nous faut encore plus de productivité, il est impératif que nous encouragions ceux qui font tourner notre économie. »

Urgence à traiter de nombreux dossiers
Pour cela, la CPME 84 estime que les sujets à traiter sont nombreux : loi de finance prévoyant une fiscalité pour les entreprises stable et compétitive, politique durable d'aide à l'apprentissage, aide à l'embauche incitative pour les entreprises, éclaircissement pérenne du dispositif 'Ma prime renov' pour le secteur du bâtiment, stabilité dans les modalités de la certification Qualiopi (9 versions en 3 ans) dans le cadre de la formation professionnelle, cohérence de la réforme des règlementations thermiques très contraignantes pour les petits propriétaires, amélioration rapide du guichet unique piloté par l'INPI, véritable réforme de l'assurance chômage et une incitation plus forte à la reprise d'activité afin de lutter contre le chômage de complaisance, simplification administrative et fiscale…

Nos décideurs politiques ont donc du pain sur la planche, car pour la Confédération des petites et moyennes entreprises, les dossiers urgents ne manquent pas. « Nos PME sont de véritables moteurs de croissance et d'emploi, ne n'oublions pas », insiste Bernard Vergier.

Petit-déjeuner sur la réforme de la facture électronique
Chaque année, la CPME 84 propose près de 70 rendez-vous à ses adhérents. Dans ce cadre, la Confédération vauclusienne organise un nouveau petit-déjeuner sur le thème : 'La réforme de la facture électronique : une opportunité de compétitivité pour les entreprises'.
Une matinée sur les nouvelles modalités de la facture électronique qui doivent être en mise en place pour septembre 2026 animée par Valérie Schneider, directrice commerciale régionale – SG SMC Avignon, Laure Ousset, responsable du marché des professionnels – SG SMC Avignon, Vanessa Bisson, chef de marché au sein de la direction des marchés – SG et Roxane Guétal, directrice territoriale et expert-comptable chez Rydge Conseil (ex KPMG).
'La réforme de la facture électronique : une opportunité de compétitivité pour les entreprises'. Jeudi 9 ocotbre. De 8h30 à 10h30. Mercure Avignon-TGV. 2, rue Mère Térésa. Avignon. Inscription et renseignement : 04 90 14 90 90 ou contact@cpme84.org

Les CPME 84 entend faire entendre la voix des entrepreneurs lors des élections
Municipales, présidentielle, législatives, départementales, les élections vont se multiplier à partir de l'année prochaine. Dans cette optique, la CPME de Vaucluse entend plus que jamais porter la voix des entrepreneurs locaux, notamment celles de 8 000 entreprises vauclusiennes qu'elle fédère avec ses branches professionnelles) lors de ces différents scrutins. A commencer par celui des municipales de mars 2026 qui entrainera ensuite la mise en place des conseils communautaires « si importants pour le développement économique local ».

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

« Indépendamment de leurs sensibilités politiques, nos futurs élus doivent comprendre qu'il est impératif de positionner durablement les entreprises, en particulier nos TPE et PME, qui représentent dans notre département 99% des entreprises, ainsi que l'ensemble de notre économie au cœur des décisions. »

> « Je voudrais qu'Avignon redevienne une vraie locomotive économique. »
>
> *Bernard Vergier, président de la CPME 84*

L'occasion pour Bernard Vergier 'd'égratigner' le bilan de l'actuelle municipalité : « Notre chef-lieu doit retrouver un développement positif et s'attacher aux problématiques structurelles de propreté, de circulation et stationnement, de sécurité et d'attractivité des commerces. Je voudrais qu'Avignon redevienne une vraie locomotive économique afin de tirer tout le Vaucluse qui figure parmi les départements les plus pauvres de France. »

« Il faut nous écouter car nous sommes proches du terrain, poursuit le président de la CPME 84. Ce que nous voulons c'est le bon sens et la raison. Les élus doivent impérativement tenir compte des problématiques en tout genre de nos entrepreneurs sur le terrain. Car sans entreprises privées, pas de recettes fiscales, pas de création de richesses, pas d'investissement, pas de redistribution ni d'aides sociales et enfin pas de financement des infrastructures publiques. »

Habiter à Villeneuve mais voter à Avignon ?
Afin de peser encore davantage sur le prochain scrutin des municipales, la CPME 84 veut inciter les chefs d'entreprise et commerçants locaux à s'inscrire sur les listes électorales de la commune où se trouvent leur entreprise ou leur commerce. « On peut très bien habiter à Villeneuve-lès-Avignon ou Les Angles et voter sur Avignon », explique Bernard Vergier.
« Pour cela, il faut avoir au moins 2 ans d'ancienneté en temps que dirigeant ainsi qu'avoir son commerce installé dans la commune depuis 2 ans », complète Olivier Pieri, secrétaire général de la CPME 84 en s'appuyant sur l'article L11 du code électoral.

> « La solution c'est la LEO. »

Une allusion directe à la LEO (Liaison Est-Ouest), le contournement par le Sud de l'agglomération avignonnaise pour lequel la CPME de Vaucluse s'est particulièrement mobilisée : « Encore une fois, les tranches 2 et 3 de la Liaison Est-Ouest doivent être une priorité car il y a un vrai problème de pollution sur la rocade et ses habitants. C'est alarmant en termes de santé publique ! Il faut prendre des décisions. Mais vouloir faire passer les transporteurs par Noves ou à Orange comme c'est envisagé par certain, c'est déplacer le problème. Ne tuons pas cette profession. La solution c'est la LEO car en termes d'infrastructures nous avons 50 ans de retard. »
L'occasion pour Bernard Vergier d'appuyer ensuite sur les difficultés de déplacement et de mobilité dans l'agglomération de la cité des papes : « le plan de circulation au sein de la ville d'Avignon doit être revu

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

et des solutions de stationnement efficaces mises en place pour sauver le commerce de proximité. »

Un constat partagé par Marie-Pierre Ghirardini, administratrice de la CPME 84 et directrice de l'Hôtel d'Europe depuis 2013 : « il y a ce problème de circulation. Il y a une vingtaine de restaurants du centre-ville en redressement alors que sur Villeneuve-lès-Avignon et Les Angles il y a plein de petits restaurants qui ont été créés et qui sont remplis. Les gens ne viennent plus car les gens car ils sont angoissés à l'idée d'y venir stationner. Ils ont peur de louper leur rendez-vous. L'intra-muros est vraiment pénalisé. C'est la même chose pour les artisans qui interviennent auprès des professionnels ou des particuliers, ils reçoivent une myriade de PV. »

Nouvelle édition des trophées des entrepreneurs positifs
La CPME 84 organise, en partenariat avec la CPME SUD, la sixième édition des trophées des entrepreneurs positifs. L'évènement se déroulera jeudi 2 octobre prochain à partir de 18h à la Factory Avignon au Pontet. Cette année, 39 dossiers de candidature ont été reçus afin de concourir dans les différentes catégories (Courage, Persévérance, Eco-responsabilité, Créativité, Solidarité et Bienveillance) afin de succéder aux précédents lauréats départementaux de l'édition 2024. Des lauréats qui s'étaient ensuite particulièrement distingués lors de la finale régionale à Gréoux-les-Bains en plaçant deux entreprises vauclusiennes parmi les six vainqueurs régionaux. Cette année, c'est à Marseille que la grande finale de la Région Sud se tiendra le 20 novembre prochain à Marseille.
Trophée des entrepreneurs positifs 2025. Jeudi 2 octobre. 18h. Factory Avignon. 107, allée de Virée Abeille. Le Pontet. Rencontre limitée aux 180 premières inscriptions sur contact@cpme84.org

> « Aujourd'hui, je vois des décisions allant souvent à l'encontre de notre vie quotidienne d'artisans-commerçants. »
>
> *Denis Duchêne, vice-président de la CPME 84*

De son côté, Denis Duchêne, propriétaire de l'Hostellerie du château des fines roches et vice-président de la CPME 84 regrette pour sa part « une relation entre les politiques et les syndicats représentatifs comme le nôtre qui n'existe pas alors que nous devrions pouvoir travailler ensemble. Aujourd'hui, je vois des décisions qui sont prises allant souvent à l'encontre de notre vie quotidienne d'artisans-commerçants. J'espère vraiment que cela s'améliorera. Pour cela, il faut une évolution à Avignon mais aussi autour, notamment le Grand Avignon. »
« Ce qui nous intéresse c'est l'économie vauclusienne, et son cœur c'est Avignon », martèle Bernard Vergier.

Dans cet optique, la CPME entend jouer pleinement son rôle d'aiguillon auprès des futurs maires de Vaucluse. La Confédération a ainsi déjà rencontré 3 candidats déclarés sur Avignon pour évoquer leur projet. Ensuite, comme en 2020, la CPME rassemblera en février prochain les principaux candidats des 12 plus grandes villes de Vaucluse pour les soumettre à un questionnaire économique et social afin de se déterminer sur leur programme.
En attendant, malgré « le contexte compliqué, les chefs d'entreprise de notre organisation se démènent

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

pour garder le cap, continuer à innover, investir et recruter » insiste Bernard Vergier.

Laurent Garcia

Formation juridique avec le cabinet Barthélémy
La CPME 84 propose une formation juridique animée par Maître Hélène Quilichini, avocate associée spécialisée en droit social au cabinet Barthélémy Avocats. Ce rendez-vous aura pour thème : 'Accident du travail, maladies professionnelles : reconnaissance et obligations du chef d'entreprise'.
L'occasion d'aborder des questions comme 'Que recouvrent les notions d'accident du travail, d'accident de trajet, de maladie professionnelle ?', 'Quelles sont les obligations à la charge de l'employeur, du salarié ?', 'Quels sont les moyens de contestations possibles ?', 'Quelles sont les conséquences directes et indirectes de la reconnaissance du caractère professionnel d'un accident ou d'une maladie pour l'employeur ?' ou bien encore 'Quelles sont les conséquences de la réalisation du risque professionnel ?'.
Formation juridique. Mardi 30 septembre. De 8h30 à 12h. Novotel Avignon-Nord. 135, avenue Louis Pasteur. Sorgues. Inscription et renseignement : 04 90 14 90 90 ou contact@cpme84.org

---

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Le serpent de mer aurait-il fini par se noyer ? Dossier initié officiellement dès 1987, la LEO (Liaison Est-Ouest), ce fameux contournement par le Sud de l'agglomération avignonnaise, verra t'il le jour ? Rien n'est moins sûr, car si une des 3 tranches est opérationnelle depuis 2010, les 2 autres tronçons sont toujours dans les cartons. Aujourd'hui, la tranche 2 focalise toutes les attentions car son avis de décès n'est pas loin d'être prononcé. De quoi mobiliser l'ensemble des acteurs de ce dossier qui s'inquiètent dans l'urgence des conséquences de l'abandon du projet. Problème : si tout le monde est à l'unisson sur le fait qu'il faut faire quelque-chose, personne n'est d'accord sur la manière de le faire. Entre 'pas de décision' et 'mauvaise décision', les politiques locaux s'écharpent sous l'œil agacé des services de l'Etat. L'enjeux ? le désenclavement de la cité des papes. Et si face à ces blocages sur la tranche 2, la solution passait par la réalisation de la tranche 3 ? Celle sur le Rhône qui justifie, à elle seule, l'ensemble du tracé. L'arrivée enfin d'Occitanie dans la danse pourrait rebattre la donne.

Devant les multiples atermoiements de ce projet dont la première évocation officielle remonte à 1987, avec une inscription au Conseil général de Vaucluse sous le vocable 'Déviation Sud d'Avignon par les bords de Durance', la LEO semble aujourd'hui dans l'impasse. En effet, sur les 3 tranches du projet, seule la première (entre Courtine et Rognonas) a été réalisée. 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 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. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2×2

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

voies) avec un pont de 1 000 mètres enjambant le Rhône entre l'actuel viaduc TGV et le pont ferroviaire Eiffel.

Calendrier : un jeu de DUP

L'ensemble du tracé ayant été reconnu d'utilité publique par l'Etat en octobre 2003, le projet voit donc sa Déclaration d'utilité publique (DUP) arriver à échéance en 2027. Une perspective qui a incité Georges-François Leclerc, nouveau préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à convoquer l'ensemble des acteurs publics concernés par l'avancée du dossier lors d'un comité de pilotage qui s'est tenu le 19 mai dernier. Un coup de pression du représentant de l'Etat afin de mettre tout le monde autour de la table pour savoir 'qui paie quoi' et surtout relancer définitivement la phase 2 avant que la fin de validité de la DUP ne la rende caduque. Peine perdue semble-t-il puisque la Ville d'Avignon et le Grand Avignon, ont campé sur leurs positions en défendant une reconfiguration de la LEO dont « le tracé a été imaginé il y a plus de 30 ans » regrettent en chœur Cécile Helle, maire d'Avignon, et Joël Guin, président du Grand Avignon.



Montage du Collectif anti-LEO afin de montrer l'impact du projet routier de la LEO au niveau de La Grande Chaussée dans la Ceinture Verte d'Avignon. Crédit : DR/Collectif anti LEO

Déception pour Terre de Provence, agacement de la Ville et de l'Agglo

Une position particulièrement mal perçue par Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération où devrait se situer une partie de la tranche 2.

« 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 ! Malheureusement, Avignon et le Grand

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

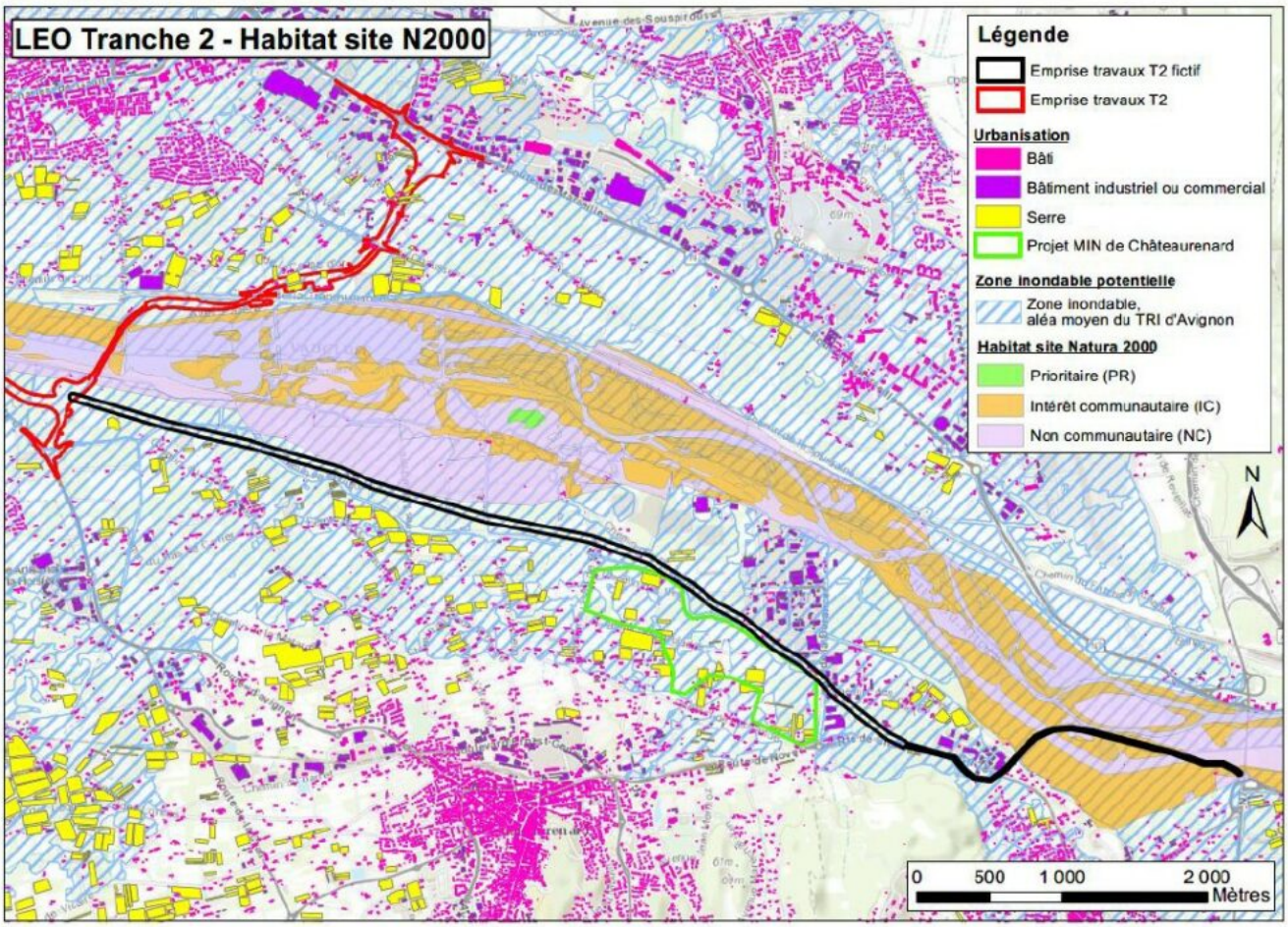
d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet. »
Cette 'sortie' notamment soutenue par Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Marcel Martel, maire de Châteaurenard, et Stéphane Paglia, président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Arles, a eu le don d'irriter particulièrement la maire d'Avignon.

> **« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »**
>
> ***Cécile Helle, maire d'Avignon***

Lors du conseil municipal du jeudi 26 juin, Cécile Helle a ainsi dénoncé le fait que « le président du Grand Avignon et la maire d'Avignon se fasse injustement attaquer via un communiqué de presse, limite outrancier, de la part d'une présidente d'une collectivité du nord des Bouches-du-Rhône ayant assisté à la même réunion que nous et qui n'a quasiment rien dit face au préfet de région. »
Et l'élue de la cité des papes d'ajouter qu'elle avait eu du mal à accepter de « se faire 'aligner' pour avoir défendu une autre vision de ce que peut-être la voie de contournement qu'attendent effectivement tous les avignonnais, en particulier les habitants de la rocade ». Une voie qualifiée de route de 'grande circulation' par les services de l'Etat. Pour la maire, la LEO « c'est une vraie bataille d'opinion qui se conduit aujourd'hui car cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises ».

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



En rouge, le tracé du projet initial de la tranche 2 de la LEO. En noir, le tracé alternatif voulu par la Ville d'Avignon et le Grand Avignon. Crédit : DR/Préfecture de région Paca

Plus 'soft', Joël Guin, le président du Grand Avignon rappelait récemment dans nos colonnes : « Nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse ». Il pointe ainsi du doigt la nouvelle mouture de l'Etat, « il faut éviter le tracé dans la ceinture verte. 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. »

> **« J'ai bien peur que le projet ne soit enterré. »**
>
> ***Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération***

De l'autre côté de la Durance, forcément la lecture n'est pas la même : « On a passé quand même deux heures en réunion avec le préfet de région, a répondu la présidente de Terre de Provence sur les ondes

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

de nos confrères d'Ici Vaucluse. Chacun a évoqué ses points de vue et on peut l'entendre. Madame la maire d'Avignon, Cécile Helle, défend la santé de ses habitants comme nous on défend les nôtres. La santé publique est pour tout le monde sur tous les territoires. Nous, on a demandé à faire quelques ajustements. On pensait qu'en faisant nous, un pas, la maire d'Avignon et le président du Grand Avignon en feraient un également. Bon, ce n'est pas le cas. C'est dommage. »
« 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, poursuit toujours sur Ici Vaucluse celle qui est également maire de Mollégès. Cette situation impacte très fortement l'attractivité, l'économie et l'emploi notamment. Il est donc impératif que nous trouvions un consensus mais j'ai bien peur que le projet ne soit enterré. »
Qu'il semble bien loin, le temps où les deux rives de la Durance saluaient leurs volontés communes d'avancer main dans la main dans ce dossier.

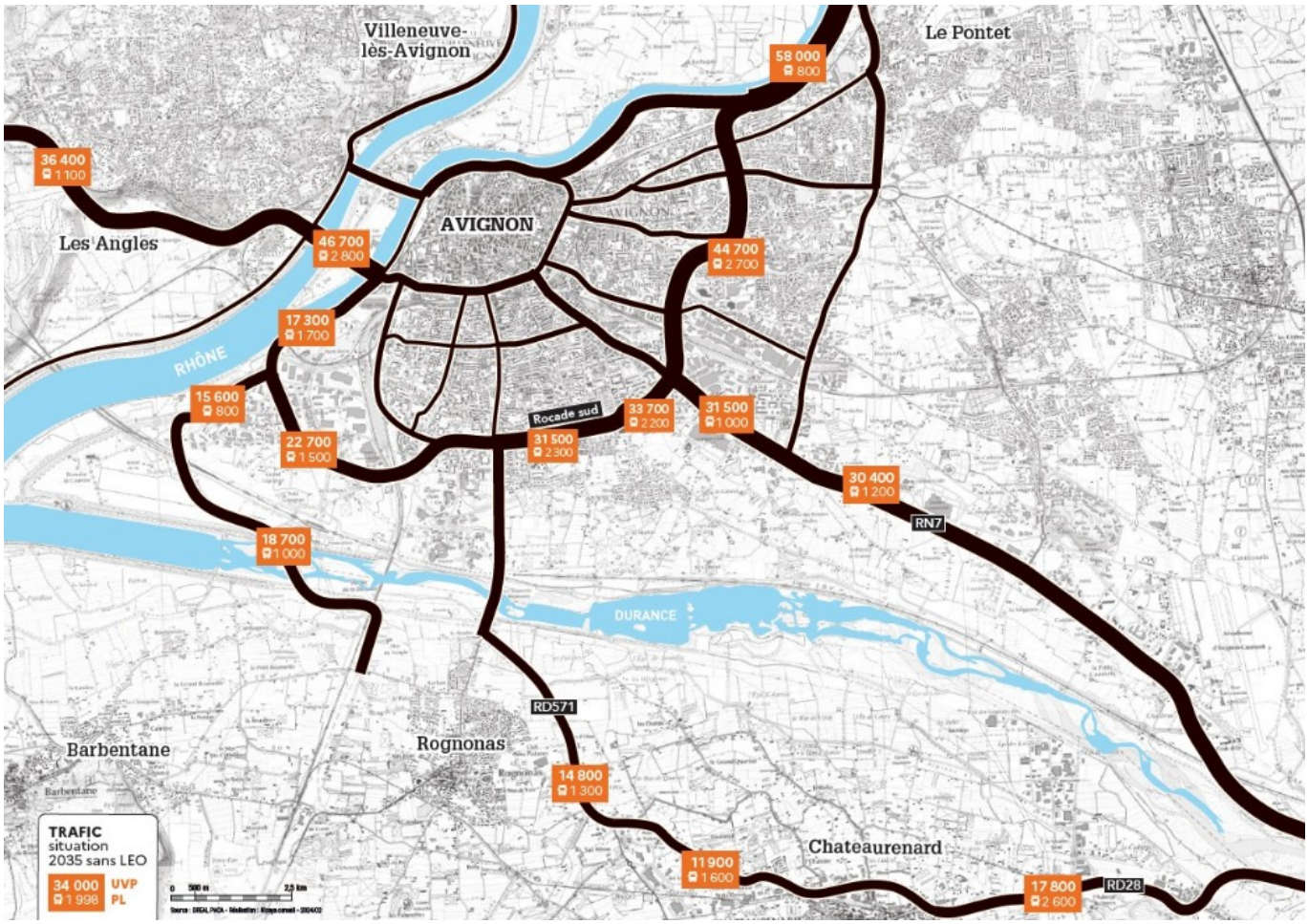
Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

Projet alternatif ou projet utopique ?
La nouvelle joute, lors du comité de pilotage qui vient de se tenir en préfecture de Vaucluse afin de présenter le projet de la Ville d'interdire l'accès la circulation des plus gros poids-lourds sur la rocade aux heures de pointe, n'a fait que renforcer le fossé entre les élus de Terre de Provence et le bloc 'Avignon-Grand Avignon' même si les représentants de l'intercommunalité bucco-rhodanienne ont reçu le renfort des départements des Bouches-du-Rhône, de Vaucluse et du Gard. Tous ont particulièrement du mal à saisir la cohérence de la position de la ville-centre du bassin de vie : « Comment vouloir interdire les camions sur la rocade d'un côté et, de l'autre, ne pas souhaiter réaliser les infrastructures routières qui permettrait d'y dévier ce trafic ? »

Même levée de bouclier au sein des professionnels de la route avec Norbert Zoppi, président de l'Union TLF Méditerranée et aussi vice-président du groupe avignonnais Berto : « Cette approche ponctuelle, purement territoriale, reporte le problème sur les territoires voisins au lieu de le résoudre. »
« La solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance », ironisait d'ailleurs il y a peu dans nos colonnes Jean-Yves Astouin, président pour la Région Sud de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) et dirigeant de Provence Astouin à Eyragues.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Estimation du trafic sur Avignon en 2035 sans la LEO. Crédit : DR/Préfecture de région Paca

Oui en 2019, non en 2025

La maire d'Avignon n'a cependant pas toujours était contre la Liaison Est-Ouest.

« Le contournement de la LEO est en effet indispensable pour faire disparaître la fracture urbaine et sociale qui isole et confine les habitants de ces quartiers », écrivait-elle en 2019 à Edouard Philippe, alors 1er Ministre, pour réclamer que les travaux puissent démarrer le plus vite possible « comme s'y était engagé l'Etat ». Tout cela « pour diminuer significativement ce flux continu de camions et d'automobiles » évalué entre 28 000 et 36 000 véhicules/jour dont 9% de camions.

Aujourd'hui pourtant, Cécile Helle estime qu'il n'est plus nécessaire d'attendre la poursuite de la Liaison Est-Ouest pour déplacer ce trafic. Pour cela, elle souhaiterait que soient réalisés les 800 mètres manquants, entre la tranche 1 et le rond-point du pont de Rognonas.

« Cela permettrait d'aller ensuite se connecter sur le réseau départemental existant des voies du nord des Bouches-du-Rhône, en prenant une déviation à Châteaurenard qui éviterait le cœur de village et desservirait son MIN (Marché d'intérêt national) dont le maire vient d'acter l'extension. » Quant à la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

tranche 2 de la LEO, hors de question de la réaliser dans sa configuration actuelle.



Vue générale du modèle physique du viaduc de la tranche 2. Crédit DREAL PACA

« Le projet qui nous a été présenté est complètement daté car, je le rappelle, ce tracé a plus de 30 ans aujourd'hui. Et en 30 ans, une agglomération et une ville se développent et s'aménagent différemment. » Une vision à laquelle elle se félicite d'ailleurs d'avoir rallié Joël Guin : « Je me réjouis que nous ayons convaincu au fil du temps, le président du Grand Avignon, à venir sur notre position ».

Ce dernier propose ainsi désormais de longer le Sud de la Durance « avec une route en partie en encorbellement » pour limiter l'impact environnemental et permettre les usages agricoles. « Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d'arriver par l'arrière de la zone des Iscles et du MIN », avant 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. »
Pour les deux élus, il faut donc prioritairement utiliser les voies de circulation existantes et impérativement réaliser la jonction entre l'A9 et l'A7 à Orange pour favoriser l'usage de l'autoroute et y renvoyer le plus de camions

Un enjeu pour les municipales
Comme on l'a vu avec Julien Aubert (voir article principal), la LEO sera l'un des thèmes majeurs des prochaines élections municipales de mars prochain, tant dans la cité des papes que dans les communes limitrophes. Les 3 candidats de la majorité avignonnaise actuelle l'ont parfaitement compris et leur défi sera de trouver le point d'équilibre afin de justifier leur alignement sur la maire sortante concernant leur opposition au tracé actuel tout en affichant leur volonté de faire avancer le Schmilblick.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

Joël Peyre assure être celui « règlera le problème de la Rocade pour les habitants » mais constate que le projet c'est « une bonne idée, bloquée par l'Etat, mais désormais datée. Conçu dans les années 80 et validé en 2003, ce projet a 20 ans de retards. Déplacer les bouchons à Saint-Chamand et engorger encore davantage le carrefour de l'Amandier. Installer une voie express près de l'écoquartier, de la plaine des sports et des zones commerciales, c'est condamner un secteur déjà saturé par le trafic des voitures et des poids lourds. »
« Le tracé aujourd'hui proposé pour la tranche 2 de la LEO, entre Rognonas et le rond-point de l'Amandier, est une aberration fonctionnelle. Il ne désengorge pas la ville », estime pour sa part Paul Roger Gontard. « Oui pour une LEO repensée au sud de la voie TGV, longeant la Durance et connectée à Bonpas, poursuit-il. L'urgence est un nouveau pont sur le Rhône. »
« Il faut relancer le débat sur la LEO, insiste plus Sibyllin David Fournier Nous avons besoin de bouger mieux, de respirer mieux. Avignon mérite un plan de mobilité du XXIe siècle qui prenne en compte la situation de la cité des papes : son insularité, la totalité du périmètre de son aire urbaine, son positionnement stratégique sur l'axe PLM (Paris, Lyon, Marseille) et celui de l'Espagne et de l'Italie… Bref, avoir une vision pour demain en accord avec les territoires qui nous entourent. »
Enfin, du côté du collectif Voix d'Avignon réussissant notamment les partis Renaissance et Horizons en vue du prochain scrutin le constat est sans appel : « On me parle de la LEO depuis que je suis gamin. Combien de fois on m'a dit : 'laisse tomber', 'ce projet ne verra jamais le jour', 'ce n'est pas pour ta génération'… Mais justement, c'est parce que ça dure depuis trop longtemps qu'il faut enfin le faire. La LEO n'est pas un sujet technique : c'est un choix politique », déclare Julien Paudoie, porte-parole de Voix d'Avignon.

Un 'chantage' de l'Etat qui ne passe pas

« Avec le Grand Avignon, nous sommes les seuls à défendre un projet alternatif, rappelle Cécile Helle. Et parce que nous prônons une vision différente, on veut nous faire croire que nous ne comprendrions rien aux enjeux de circulation et de mobilité. C'est assez insupportable, y compris de la part de l'Etat. Je pense qu'il y a effectivement un bras de fer à introduire afin de nous faire entendre plus fort que ce que l'on fait aujourd'hui. »
Un 'chantage' qui ne passe vraiment pas puisque la maire d'Avignon disait déjà en décembre 2023 lors d'un conseil communautaire : « L'Etat a tôt fait de nous dire : soit c'est ce projet-là, soit ce n'est rien du tout. Ça c'est le pire qui puisse nous arriver, car il nous faut quand même une solution. »

Du point mort à un état de mort cérébrale

Les partisans de la configuration actuelle de la LEO ont aussi des choses à reprocher à l'Etat : « pourquoi le préfet de région a relancé le dossier maintenant alors que les élections municipales arrivent bientôt ? Il y aura de nouveaux élus pour décider de l'avenir du territoire. Et puis pourquoi l'ancien préfet Bertrand Gaume a-t-il intégré la Ville d'Avignon dans le comité de pilotage alors qu'elle ne finance pas le projet ? C'est faire rentrer le loup dans la bergerie. » Difficile tout de même d'exclure des réflexions qui la concernent la ville centre de ce bassin d'emploi de près de 300 000 habitants, unique exemple en France de bassin de vie à cheval sur 3 départements, 2 régions et 2 zones scolaires.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Durant la construction du premier viaduc de la LEO mis en service en 2010 sur la Durance. Crédit : DREAL-Paca

On l'aura donc compris, la tranche 2 de la LEO est au point mort. « Par expérience quand depuis 20 ans un sujet d'intérêt national ne se fait pas, c'est qu'en fait ce n'est pas un sujet d'intérêt national », observe sobrement Thierry Suquet, l'actuel préfet de Vaucluse. Du point mort à l'état de mort cérébrale, il semblerait qu'il n'y ait qu'un pas.
L'Etat ne s'y trompe d'ailleurs, tout heureux de remettre la main sur le 'magot' afin de l'orienter vers les projets des JO 2030 dans la région.

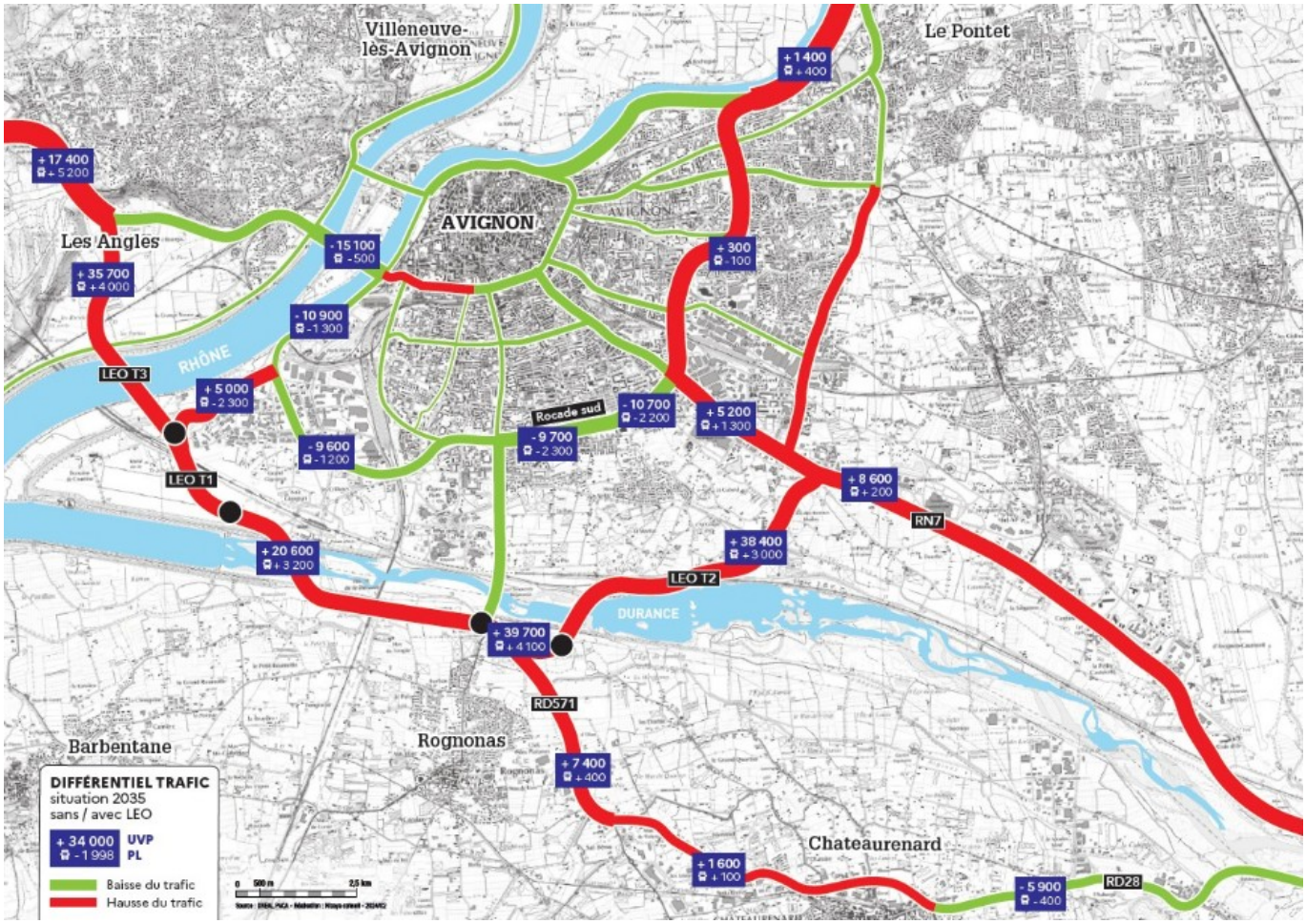
> **« Ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible. »**
>
> ***Gaby Charroux, maire de Martigues***

Les malheurs des uns, faisant le bonheur des autres, les crédits de la LEO ont aussi été fléchés pour

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

financer le contournement autoroutier de Martigues et de Port-de-Bouc. Une nouvelle infrastructure routière qui ne semble donc pas effrayer les deux maires communistes, respectivement Gaby Charroux et Laurent Belsosa, qui se félicitent de passer un cap essentiel pour l'avenir de leurs communes.
« C'est une reconnaisse d'attractivité et d'intérêt. C'est ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible », souligne le maire de Martigues chez nos confrères de Maritima Médias.



Différentiel du trafic sur Avignon en 2035 avec ou sans la LEO. Crédit : DR/Préfecture de région Paca

Enjamber le Rhône plutôt que la Durance ?

A défaut donc d'enjamber la Durance, les 7 maires gardois du Grand Avignon viennent d'écrire à Philippe Tabarot, ministre chargé des transports, afin de prioriser le franchissement du Rhône. Dans un courrier commun en date du 19 juin dernier, Rémy Bachelier, maire de Rochefort-du-Gard, Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon, Yvan Bourelly, maire de Saze, Jacques Demanse, maire de Sauveterre, Paul Mély, maire des Angles, Nathalie Nury, maire de Roquemaure, et Sandrine Soulier, maire de Pujaut ont ainsi conjointement demandé une inversion de calendrier entre les tranches 2 et 3. Objectif : prioriser la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

réalisation d'un nouveau pont sur le Rhône se connectant ensuite à RN 100 jusqu'au rond-point de Grand Angle.

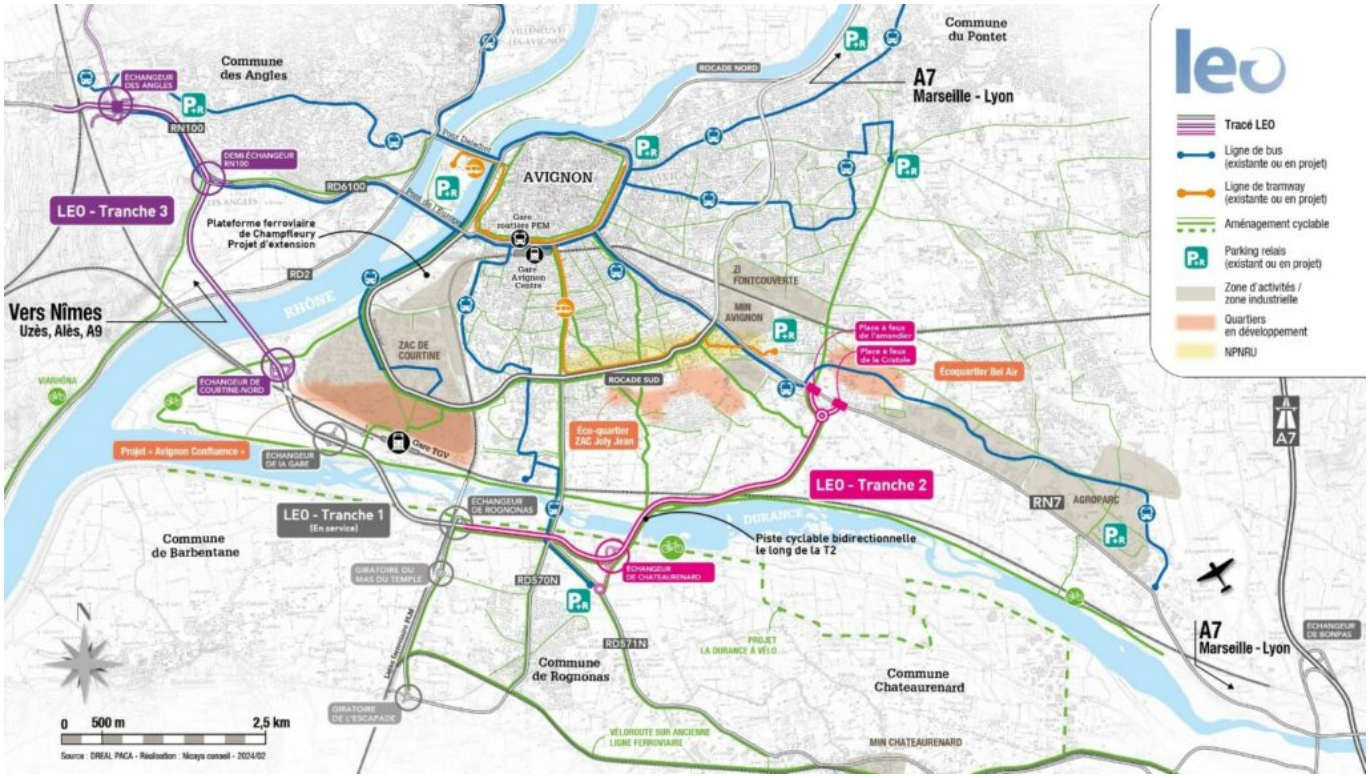
> **« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »**
>
> ***Les élus gardois du Grand Avignon***

« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire, pour réduire la pollution de l'air et pour le développement de son attractivité économique », rappellent les cosignataires qui demandent dans la foulée que « les crédits étant disponibles, nous vous serions donc grés d'officialiser une inversion des tranches 2 et 3 de la LEO afin de lancer, enfin, la construction de ce troisième pont sur le Rhône attendu de façon unanime par l'ensemble des habitants et des collectivités. »
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des actions à mener.

Dans la foulée, les 7 maires gardois ont aussi réclamé que la DUP de la tranche 2 soit prolongée au-delà de 2027 et que la tranche 3 soit intégrée au prochain contrat de plan Etat-Région renouvelé, lui-aussi, en 2027.
En début d'année, Pascale Bories, aussi présidente du Scot (Schéma de cohérence territoriale) du bassin de vie d'Avignon avait déjà interpellé le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le sujet : « La réalisation des tranches 2 et 3 de la LEO est aujourd'hui une urgence absolue à l'heure d'une crise écologique majeure pour permettre le désengorgement du bassin de vie avignonnais de part et d'autre du Rhône. »
Auparavant, celle qui est aussi conseillère départementale du Gard avait également précisé, lors d'une consultation réalisée en 2021 par la préfecture du Gard sur la LEO que « L'aménagement de notre territoire (était) toujours coincé dans le siècle dernier. (…) Habitants du bassin de vie avignonnais, nous avons le privilège de vivre à la croisée de trois axes majeurs de notre pays. Ce positionnement doit être une chance pour notre économie et notre développement, il ne doit pas être un fardeau. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Plus de 95% de la tranche 3 (à gauche en violet sur la carte) se situe en Occitanie et dans le département du Gard. Crédit : DR/Préfecture de région Paca/DREAL

Si l'intention est louable afin de garder la main sur les financements de l'Etat, la donne change quelque peu par rapport aux tranches 1 et 2 du projet. En effet, la phase 3 se situe à 95% dans le Gard et donc en Occitanie. Là où la Région Sud avait prévu d'apporter 38,47M€ et le Département de Vaucluse 21M€ afin de financer la tranche 2 (après avoir déjà respectivement contribués à hauteur de 46,2M€ et 14,2M€ pour la tranche 1), les deux collectivités outre-Rhône n'ont jusqu'alors jamais montré leur empressement à s'aligner sur la ligne de départ des financeurs de la LEO. Leur seul concours s'élevant à ce jour à 250 000€ de participation à des études au mitant des années 2000 alors que la région s'appelait encore Languedoc-Roussillon.

LEO : « J'y suis complètement favorable. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

Coup de Chance, Carole Delga était en Avignon à l'occasion de la fête nationale. En effet, la présidente de la Région Occitanie, qui assiste chaque année au festival à titre privée, a participé aux cérémonies du 14 juillet à Villeneuve-lès-Avignon. Questionnée sur la LEO par nos confrères de la presse quotidienne régionale, elle a déclaré : « 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,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

routières et maritimes. C'est primordial pour la compétitivité économique des entreprises ».
Un véritable revirement pour Carole Delga qui, interrogée par nos soins sur ce dossier en juillet 2022 lors du lancement officiel à Avignon de la nouvelle ligne ferroviaire TER entre le Gard rhodanien et la cité des papes, avait affirmé que « l'époque n'était plus aux grandes infrastructures, notamment routières ».
Un 360° de l'élue socialiste toulousaine qui laisse désormais en rade une autre élue de gauche, la maire d'Avignon qui martelait encore ses convictions lors du dernier conseil municipal : « Cette bataille, c'est celle qui va dans le sens de l'histoire. On peut tourner dans tous les sens aujourd'hui, les grands projets d'infrastructures routières sont dépassés ! »

Tout le monde a un avis sur la LEO

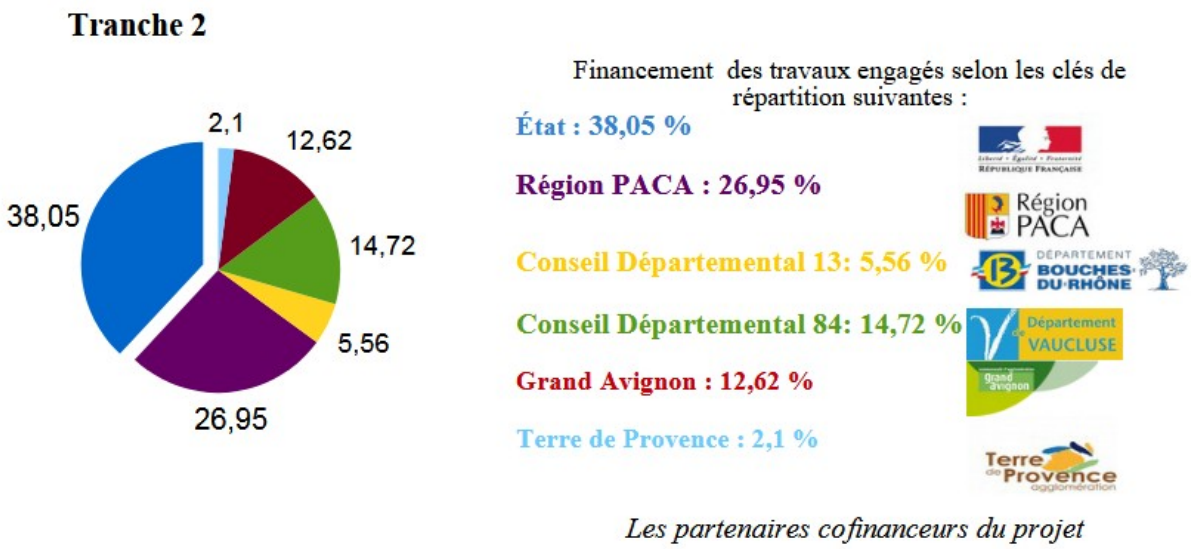
« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », expliquait déjà en 2021 Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc s'étonner du peu d'empressement à la réaliser. Pourtant ce n'est pas les avis qui manquent. Le monde économique d'abord. En avril dernier, la CPME de Vaucluse a sollicité le cabinet du ministère des transports afin de faire le point sur la poursuite du chantier : « On arrive à saturation », se plaignait alors excédé Bernard Vergier, président de la CPME84. Même constat pour Frédéric Laurent, secrétaire général de l'union départementale de la CGT Vaucluse et Roland Paul, président du Medef 84 lors d'un entretien croisé entre les deux leaders syndicaux : « Le tour d'Avignon, c'est devenu catastrophique. Le contournement de la ville avec la LEO, c'est une aberration que l'on n'arrive pas à avancer. »
Du côté des élus, dans les colonnes de nos confrères de La Marseillaise Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental de Vaucluse rappelle : « L'État est revenu avec un projet à 175M€, nous demandant si on était d'accord pour réfléchir sur cette nouvelle proposition. Avignon et le Grand Avignon ont décidé de ne pas y aller. C'est une erreur. (…) Car le préfet de Région a été clair : il n'y aura pas de tracé alternatif. Ce que je regrette, c'est que c'est de l'argent qui aurait dû être déversé sur le territoire vauclusien et qui va partir ailleurs. Au final, on n'aura pas de projet routier ni résolu le problème de la Rocade. »
« Il faut absolument un troisième pont sur le Rhône », demandait récemment pour sa part Claude Avril, le maire de Châteauneuf-du-Pape. « Que chacun prenne sa part, c'est une question d'intérêt général ».

Mieux vaut tard que jamais

Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département du Gard. En 2014, le coût de la tranche 3 s'élevait à 216M€ avant d'être réévalué à 241M€ vers 2020.
Mieux vaut tard que jamais cependant puisque la Région s'est largement mobilisée pour la remise en service de la ligne voyageur entre le Gard Rhodanien et Avignon. A ce titre, elle vient de débloquer plus de 5M€ d'investissements pour la réouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon.
Un premier pas néanmoins insuffisant dans ce territoire chroniquement sous doté en matière d'investissement depuis des dizaines d'années. A moins que Carole Delga ne soit venue éteindre le feu des velléités d'expansion du Vaucluse sur ce délaissé de Languedoc-Roussillon puis d'Occitanie.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Les partenaires cofinanceurs du projet

La Région SUD, mais aussi les départements de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône contribuent fortement au financement de la tranche 2. Pour la tranche 3, l'implication d'Occitanie et du Gard est espérée à des niveaux au moins équivalents. Crédit : DR/Préfecture de région Paca

En effet, ils sont de plus en plus nombreux, élus Vauclusiens comme Gardois, à évoquer le rattachement de l'intégralité du canton de Villeneuve à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. « S'ils viennent, je les accueille avec plaisir. Je ne veux pas décider pour les élus, mais ça paraît cohérent. Car ils ont plus de proximité avec Avignon qu'avec le Gard ou avec Marseille qu'avec Toulouse, la capitale régionale », expliquait Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental à nos confrères de La Marseillaise dans leur édition du 26 juin dernier. Un propos qui s'inscrit dans les pas de son prédécesseur, Maurice Chabert qui, déjà il y a quelques années, évoquait ce redécoupage administratif complexe mais pas impossible (voir encadré : 'D'Occitanie à la Provence : comment modifier les frontières du canton de Villeneuve-lès-Avignon ?').

Même vision du territoire pour Joël Guin, président du Grand Avignon qui, tout récemment dans nos colonnes, assurait « qu'il y aurait une certaine logique à raisonner en bassin de vie ». Le maire de Vedène s'inscrivant, lui aussi, dans la lignée d'un de ces prédécesseurs à la présidence de l'agglomération : le gardois Patrick Vacaris. « L'ensemble du Gard avignonnais, c'est-à-dire le canton de Villeneuve, là ou je suis né, est tourné vers Avignon. Notre bassin de vie c'est Avignon. On y consomme, on y va pour la culture, les sorties… C'est une évidence, le canton de Villeneuve devrait être rattaché au Vaucluse », déclarait sans langue de bois en 2020 celui a été aussi conseiller général du Gard pendant 20 ans avant de rajouter : « La LEO c'est le parfait exemple du désintérêt total de la région Occitanie pour ce territoire. On a envie de leur demander combien vous comptez y mettre ? »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



Tranche 2 : le point sur l'état d'avancement

Aujourd'hui, l'Etat a acquis la maîtrise foncière afin de réaliser la tranche 2 de la LEO. Dans ce cadre, il a même procédé à certaines opérations d'évacuations illégales et de démolitions comme en avril 2024. Des interventions contre laquelle s'était notamment opposée l'ASCVA (Association de sauvegarde de la ceinture verte d'Avignon).

Dans sa configuration d'origine, le projet initial évalué à 142,7M€ en 2014 serait aujourd'hui estimé entre 274M€ et 303M€. C'est pour cela que le préfet de Région est venu proposer une version 'light' à 174M€ pour rentrer dans le budget, quitte à recalibrer l'infrastructure dans l'avenir.

Auparavant, alors que les financements étaient bouclés au printemps 2012 (une 'époque' où le Vauclusien Thierry Mariani était ministre des transports), il faudra attendre 2020 pour un nouvel alignement des planètes budgétaire. Les financeurs annoncent alors qu'ils sont à nouveau prêt à lancer les travaux pour une mise en service espérée en 2023. Rien ne bouge jusqu'en février 2022 où, répondant à l'assemblée nationale à une question de Souad Zitouni, députée de la première circonscription de Vaucluse, Bérangère Abba, Secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique annonçait espérer un démarrage des travaux en 2023 pour une mise en service courant 2027. Fin 2023, c'est le Grand Avignon qui porte une dernière estocade en retirant une délibération octroyant 600 000€ à la LEO dans le budget 2024 de l'agglomération.

Au final, les entreprises attributaires en 2020 du marché public pour la réalisation de la 2e tranche de la Liaison Est-Ouest ont reçu en février dernier un courrier leur annonçant le classement sans suite de la procédure. Alors que le code des marchés publics impose d'informer dans les plus brefs délais les opérateurs économiques ayant participé à ce type de démarche, il aura donc fallu 5 ans pour les prévenir d'une décision pour motif 'd'intérêt général', sans que l'intérêt général en question ne soit motivé… Le tout bien évidemment, sans indemnisations.

Photomontage depuis la rive droite de l'ouvrage de franchissement de la Durance Amont de la tranche 2

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

de la LEO. Crédit : Lavigne Cheron Architectes/Cerema

Plus près de nous, Julien Aubert, potentiel candidat aux élections municipales d'Avignon de 2026 se demandait « si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne ? » avant d'ajouter en parlant du canton de Villeneuve « qu'ils sont culturellement tournés vers nous, je ne verrai que des avantages à ce qu'ils soient dans notre région et dans notre département ».

Une offensive tous azimuts qui n'est certainement pas passée inaperçue du côté de Toulouse, capitale occitane située à plus de 3 heures de route, là où Marseille (1h) et même Lyon (2h) sont plus proches. Et ce d'autant plus que vu leur niveau de revenus moyen, les habitants du canton de Villeneuve figurent parmi les principaux contributeurs fiscaux du Conseil départemental du Gard et d'Occitanie. Une manne qui permet de financer des aménagements dans le Lot, l'Ariège ou bien encore le Gers… mais rarement dans le Gard Rhodanien pourtant très largement peuplé.
« Quelle que soit la majorité politique, le canton de Villeneuve-lès-Avignon n'a jamais été bien doté. Nous sommes les oubliés, dénonçait d'ailleurs Patrick Vacaris. Même à l'époque de Languedoc-Roussillon nous n'avons jamais été pris en compte alors que les habitants de notre canton participent très largement aux recettes fiscales. »

> **« Une erreur stratégique historique. »**
>
> ***Renaud Muselier, président de la Région Sud***

En attendant, ce projet cristallise les agacements liés à ce territoire des occasions manquées perpétuelles.
Renaud Muselier, le président de la Région Sud constatait déjà en 2023 en séance plénière : « Ce dossier date presque de la nuit des temps. Il a cristallisé des oppositions mais à un à moment le projet a fait l'objet d'un consensus politique qui faisait que la LEO pouvait avancer. Ce consensus politique a été financé, validé et organisé. »
Conscient que la fenêtre de tir était étroite, Renaud Muselier veut alors que Pierre Dartout, le préfet de région d'alors, lance le chantier. Ce dernier hésite et veut lancer une nouvelle étude. Le créneau de lancement vient de se refermer…
Pas tendre, le président de la Région Sud poursuit : « J'ai Avignon qui est contre, mais le Grand Avignon qui est pour. Je leur dit :'entendez-vous entre vous, nous on finance'. Joël Guin me dit qu'il n'en veut plus et bien on ne fait plus. L'argent qui est disponible pour cette opération partira sur d'autres opérations. La Région a provisionné 38M€ et l'Etat 54M€. C'est plus de 90M€ qui vont partir de là et qui, mécaniquement, vont aller ailleurs parce que la volonté politique de l'action territoriale sur Avignon fait en sorte qu'ils ne les veulent pas. Je trouve que c'est une erreur stratégique historique. Moi, je pense que la LEO c'était nécessaire. C'est un dossier qui va poser d'énormes difficultés dans l'avenir. »

Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026



D'Occitanie à la Provence : comment modifier les frontières du canton de Villeneuve-lès-Avignon ?

Si tout le monde semble d'accord sur l'incohérence des frontières administrative du bassin de vie d'Avignon, l'argument avancé par les élus qui ne veulent surtout pas se lancer dans ces démarches c'est d'affirmer : « C'est compliqué ».

Pourtant, il n'y pas si longtemps que cela le Vaucluse s'est agrandit dans le Gard. C'était en 2007 lorsqu'une partie de la commune des Angles avait été rattachée à celle d'Avignon. Cette modification de périmètre a concerné 7,96ha situés sur l'île Piot, à l'emplacement de l'actuel parking-relais gratuit, ainsi que 5,45ha pris sur le Rhône. Cette demande avait été formulée en 2001 par la commune d'Avignon. La raison ? La commune des Angles n'étant alors pas dotée de police municipale, c'était celle de la cité des papes qui devait intervenir lorsque cet espace de stationnement était occupé illégalement par les gens du voyage. La zone n'étant pas situé dans le même département, ni la même région, cela posait des problèmes juridiques concernant la légalité des interventions des agents municipaux. La solution a donc été de transférer ces terrains sous la juridiction d'Avignon.

De fait, la cité papale s'est agrandie d'un peu plus de 13ha. Effet domino, il en a été forcément de même pour le département de Vaucluse et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Une décision « portant modification des limites territoriales de communes, de cantons, d'arrondissement, de départements et de régions dans le Gard et le Vaucluse » entériné par un décret du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire du 14 mai paru le jour suivant au Journal officiel. Cependant, ces modifications n'ont entraîné aucun changement dans la population des deux communes puisque les terrains concernés étaient inhabités.

Il existe des jurisprudences

« Dès qu'il y a des habitants cela complique les choses » assurent à nouveau les élus frileux à l'idée de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 20 novembre 2026

lancer la ‘machine’ à calquer les frontières administratives à la réalité des attentes des concitoyens de leur bassin de vie.
Là encore pourtant, il existe des jurisprudences. La plus récente : depuis le 1er janvier 2018, le village de Pont-Farcy, dans le Calvados, a changé de département pour intégrer celui de la Manche.
Une première en France pour ce village de 550 habitants qui a, en fait, rejoint la commune nouvelle de Tessy-Bocage vers laquelle son bassin de vie se tournait (commerces, établissements scolaires, emploi…). Un transfert validé sans difficulté par le Conseil d’Etat. « Il y a un lien naturel évident », expliquait alors le maire Christian Baude pour justifier cette démarche entérinée par un décret en date du 26 décembre 2017. Ce que les Normands sont capables de faire, des Provençaux ne le pourraient pas ?

La loi permet aux habitants de s’exprimer par référendum

« Pour modifier un tracé régional, il faut une décision législative car les périmètres ont été fixé par la loi de 2016 », éclaire Thierry Suquet, préfet de Vaucluse. C’est donc au parlement que se trouve la clef de cette décision. Pas forcément impossible donc, pour peu qu’il y ait la volonté d’y arriver. Ou simplement d’essayer.
Et si finalement, la réponse se trouvait tout simplement dans ce qui fait l’essence de notre République : la démocratie. « La possibilité de laisser les intercommunalités et leurs habitants s’exprimer par référendum existe, rappelait avec bon sens l’ancien président du Conseil départemental de Vaucluse Maurice Chabert. Elle est prévue par la loi. Pourquoi ne pas l’utiliser alors sur ces questions ? » Effectivement, on peut s’interroger : pourquoi ?