

Ecrit par le 9 juillet 2026

La LEO relie (enfin) les deux rives de la Durance



Si seulement un tiers de la liaison Est-Ouest (LEO) est opérationnelle à ce jour, les élus des territoires concernées affichent enfin une volonté commune d'avance sur ce dossier vital pour le bassin de vie d'Avignon. Ainsi, suite à l'avis défavorable rendu fin juillet par l'Agence nationale de l'environnement sur le projet du tronçon 2 de la liaison Est-Ouest (LEO), la maire d'Avignon Cécile Helle invite les maires des communes du Nord des Bouches-du-Rhône à s'unir pour définir une stratégie d'actions communes afin de limiter à court terme la circulation des poids lourds dans leurs communes respectives.

« Ce qui nous réunit, c'est notre volonté commune de défendre le projet de la LEO qui doit impérativement se réaliser. » C'est sur ces mots que la maire d'Avignon Cécile Helle, entourée de Marcel Martel, maire de Châteaurenard, Jean-Christophe Daudet, maire de Barbentane, Yves Picarda, maire de Rognonas, Georges Jullien, maire de Noves, Éric Lecoffre, maire de Maillane, Serge Portal, maire d'Orgon, et Corinne Chabaud, Présidente de Terre de Provence Agglomération, entend mener bataille suite à la reprise du dossier de la LEO par les services de l'Etat.

Ecrit par le 9 juillet 2026

Etude d'impact obsolète

Pour rappel, le projet de liaison Est-Ouest consiste en un contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud, en créant une voie nouvelle de 13 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. Constituée de 3 tranches dont la première a été mise en service en 2010, la réalisation de la tranche 2 est à l'arrêt depuis juillet dernier suite à un rapport de l'Autorité environnementale (AE) évoquant entre autres « une étude d'impact obsolète, non conforme aux dispositions de la directive 'projet', sans actualisation ni de l'ensemble du projet ni même de la tranche 2, objet de la demande d'autorisation environnementale ».

« Ce qui nous réunit, c'est notre volonté commune de défendre le projet de la LEO qui doit impérativement se réaliser. »

Face à cette décision, les édiles des communes concernées ont décidé de faire front commun pour apporter des réponses rapides et concrètes qui permettront de limiter à court terme la circulation des poids lourds aux heures de pointe. Parmi les pistes d'actions évoquées, la volonté de faire reporter une partie du trafic poids lourd sur le réseau autoroutier en proposant la création d'une jonction entre l'A7 et l'A9 au niveau d'Orange et la mise en gratuité du tronçon autoroutier sur l'A7 entre Avignon Nord et Avignon Sud. « Pour cela nous allons solliciter un rendez-vous commun avec les représentants des autoroutes du Sud de la France, précise Cécile Helle. Nous en profiterons pour leur demander de revoir la signalétique notamment sur l'A9 qui incite les camions à sortir à Remoulins pour traverser le territoire. » Une stratégie destinée à contenir les poids lourds sur l'autoroute qui va se traduire également par la mise en place d'arrêtés de limitation de circulation des poids lourds aux heures de pointe.

Besoin impératif de restructurer le réseau routier

Quant au projet de contournement de la LEO, il reste « au cœur de nos préoccupations car il demeure l'un des éléments de réponse à ces enjeux de mobilité, de pollution et de santé » souligne Cécile Helle qui prend acte du rapport de l'Autorité environnementale « qui rend-là un avis très critique sur le tracé tel qu'il existe aujourd'hui notamment dans son impact environnemental et écologique mais qui dans le même temps reconnaît la nécessité de réaliser une voie de contournement... ». A l'heure où la LEO est à l'arrêt, le projet est pourtant attendu de pied ferme par Marcel Martel, maire de Châteaurenard, pour qui la LEO « est un réel besoin parce que nous avons un grand projet économique : le 'Grand marché de Provence' qui consiste à redéployer le Marché d'intérêt national (MIN), et pour lequel on aura impérativement besoin de restructure notre réseau routier. »

Après avoir écrit à Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, ainsi qu'au président de la Région Sud Renaud Muselier, et en attendant un rendez-vous commun avec le nouveau préfet de région, les maires réfléchissent à des solutions alternatives pour désengorger les grands axes routiers sur leurs communes respectives. Parmi les idées soulevées, celle d'une meilleure exploitation du rail, « un moyen pas assez utilisé dans le département » selon Serge Portal le maire d'Orgon. Un sentiment partagé par

Ecrit par le 9 juillet 2026

Jean-Christophe Daudet, maire de Barbentane, qui propose également une meilleure exploitation de la ligne ferroviaire Barbentane-Avignon.

LEO : « Le dossier doit être intégralement repris »



L'Autorité environnementale (AE) du conseil général de l'environnement et du développement durable vient d'émettre son avis consultatif concernant le projet de Liaison Est-Ouest (LEO) située au Sud d'Avignon. L'AE, dont la mission est d'évaluer les impacts des grands projets et programmes sur l'environnement, se montre très critique vis-à-vis du projet.

« Le dossier présenté est constitué de documents disparates, s'étalant de 2002 à 2020, et notamment d'une étude d'impact obsolète, non conforme aux dispositions de la directive 'projet', sans actualisation ni de l'ensemble du projet ni même de la tranche 2, objet de la demande d'autorisation

Ecrit par le 9 juillet 2026

environnementale, explique l'AE dans ses conclusions. En l'état, le dossier fait apparaître de nombreuses lacunes et insuffisances vis-à-vis des principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE : la préservation de l'exceptionnelle richesse du milieu naturel (notamment de la Durance), la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores dans le secteur du projet, mais aussi dans celui de la rocade sud et dans l'ensemble de l'agglomération, la prévention des risques d'inondation et les émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation d'un projet induisant un accroissement des trafics routiers. »

Une première tranche mise en service en 2010

Le projet de liaison Est-Ouest consiste en un contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud, en créant une voie nouvelle de 13 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur-Dreal), l'infrastructure, constituée de 3 tranches dont la première a été mise en service en 2010, doit comprendre au total 2 ouvrages de franchissement de la Durance, en site Natura 2000, un ouvrage sur le Rhône et sept échangeurs. Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en octobre 2003 et d'un arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en août 2003, modifié en 2018 (sans saisine de l'AE).

Incidences importantes sur le milieu naturel

« Les conditions du choix il y a une vingtaine d'années de la variante en cours de mise en œuvre, qui, avec ses deux franchissements de la Durance, apparaît aujourd'hui être celle présentant les incidences les plus importantes sur le milieu naturel, poursuit l'organisme dépendant du ministère de la Transition écologique. Les dispositions retenues par le maître d'ouvrage pour le viaduc de la tranche 2 en maximisent en outre les incidences : franchissement en biais, présence de 6 piles dans le lit mineur, construction obstruant les quatre cinquièmes du lit, passage en immédiat aval du seuil 68 qui concentre les zones de frayères, notamment de l'Alose feinte. L'AE considère nécessaire de rechercher des solutions de substitution permettant de garantir l'absence de perte nette de biodiversité. »

Un doute sérieux quant à la préservation de l'intégrité du site

« L'analyse d'incidences Natura 2000 comporte des lacunes, assure l'AE dans la synthèse de sa conclusion. Elle ignore un certain nombre d'habitats et d'espèces à l'origine de la désignation de la zone spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive 'Habitats, faune, flore' et de la zone de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive 'Oiseaux'. »

Par ailleurs, l'AE rappelle que l'autorité décisionnelle n'est pas en mesure d'octroyer une autorisation environnementale dès lors que les incidences résiduelles sont significatives et qu'il existe un doute sérieux quant à la préservation de l'intégrité du site.

Au final, cet avis facultatif, faut-il le rappeler, préconise « d'actualiser l'étude d'impact en conformité avec la réglementation, voire reconsidérer le projet pour tenir compte du contexte actuel et futur. Le dossier doit par conséquent être intégralement repris, complété et présenté de nouveau à l'AE ».

Ecrit par le 9 juillet 2026

Une conclusion qui pourrait ouvrir la brèche aux partisans, de plus en plus nombreux, d'un passage de la LEO dans le Nord des Bouches-du-Rhône, avec une connexion au pont de Bonpas et une proximité avec le Min de Châteaurenard en plein développement actuellement, et ainsi éviter un nouveau franchissement de la Durance histoire de mobiliser les crédits actuels sur la réalisation d'un pont sur le Rhône (tranche 3), indispensable pour justifier l'ensemble de la réalisation de cet infrastructure.

La LEO vu par Wingz pour l'Echo du Mardi

Ecrit par le 9 juillet 2026

CORONAVIRUS : LA CHINE CONSTRUIT UN HÔPITAL EN 10 JOURS !

ET SI ON LEUR DEMANDAIT DE FAIRE LA LEO* ?



* LIAISON EST-OUEST DU GRAND AVIGNON

Wingz

Ecrit par le 9 juillet 2026

CORONAVIRUS : LA CHINE CONSTRUIT UN HÔPITAL EN 10 JOURS !

ET SI ON LEUR DEMANDAIT DE FAIRE LA LEO* ?



* LIAISON EST-OUEST DU GRAND AVIGNON

Wingz