

Ecrit par le 17 février 2026

L'avenir de la LEO vu par Wingz pour l'Echo du Mardi



Ecrit par le 17 février 2026

LOI SUR L'AIDE À LA FIN DE VIE



Le Métro virtuel d'Avignon vu par Wingz pour

Ecrit par le 17 février 2026

l'Echo du Mardi

CULTURE

AVIGNON INAUGURE UN MÉTRO VIRTUEL



Ecrit par le 17 février 2026

CULTURE

AVIGNON INAUGURE UN MÉTRO VIRTUEL



Cécile Helle et Joël Guin sollicitent l'État afin d'obtenir une reconfiguration de la LEO

Ecrit par le 17 février 2026



Alors que la tranche 1 du projet de la Liaison Est-Ouest (LEO) d'Avignon est en service depuis 2010 et sa tranche 2 est encore en cours et devrait s'achever d'ici à 2027, Joël Guin, président du [Grand Avignon](#), et Cécile Helle, maire d'[Avignon](#), ont conjointement écrit un courrier adressé au Premier ministre Gabriel Attal afin de réviser le tracé actuel de la LEO.

« Nous réaffirmons par ce courrier l'urgence à voir se réaliser une voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon et la nécessité d'une adaptation du projet initial de tracé de la tranche 2 de la LEO d'Avignon portée par l'Etat », commencent par écrire Cécile Helle et Joël Guin.

Actuellement, la tranche 2 prévoit d'inclure 5,8km à 2x1 voies puis à 2x2 voies (conjointement à la tranche 3) de route express en tracé neuf ; 2 raccordements à l'A7 décalés dans le temps : La Cristole puis l'Amandier (conjointement à la tranche 3) ainsi qu'un viaduc sur la Durance de 800 mètres. L'État avait déjà annoncé vouloir revoir les configurations de cette tranche en 2022.

[Lire également : 'LEO : l'Etat annonce vouloir revoir sa copie pour la tranche 2'](#)



Écrit par le 17 février 2026

« Le tracé actuel de la LEO, qui a été imaginé à la fin des années 90, soit il y a près d'un quart de siècle, ne constitue pas une solution acceptable d'un point de vue écologique et d'aménagement durable de notre territoire », ajoutent les deux élus. Cet argument rejoint d'ailleurs ce qu'avait confié Cécile Helle à l'Écho du Mardi en juillet 2022, à savoir que « des équipements qui apparaissaient comme une évidence il y a 20 ans ne l'étaient plus forcément aujourd'hui. »

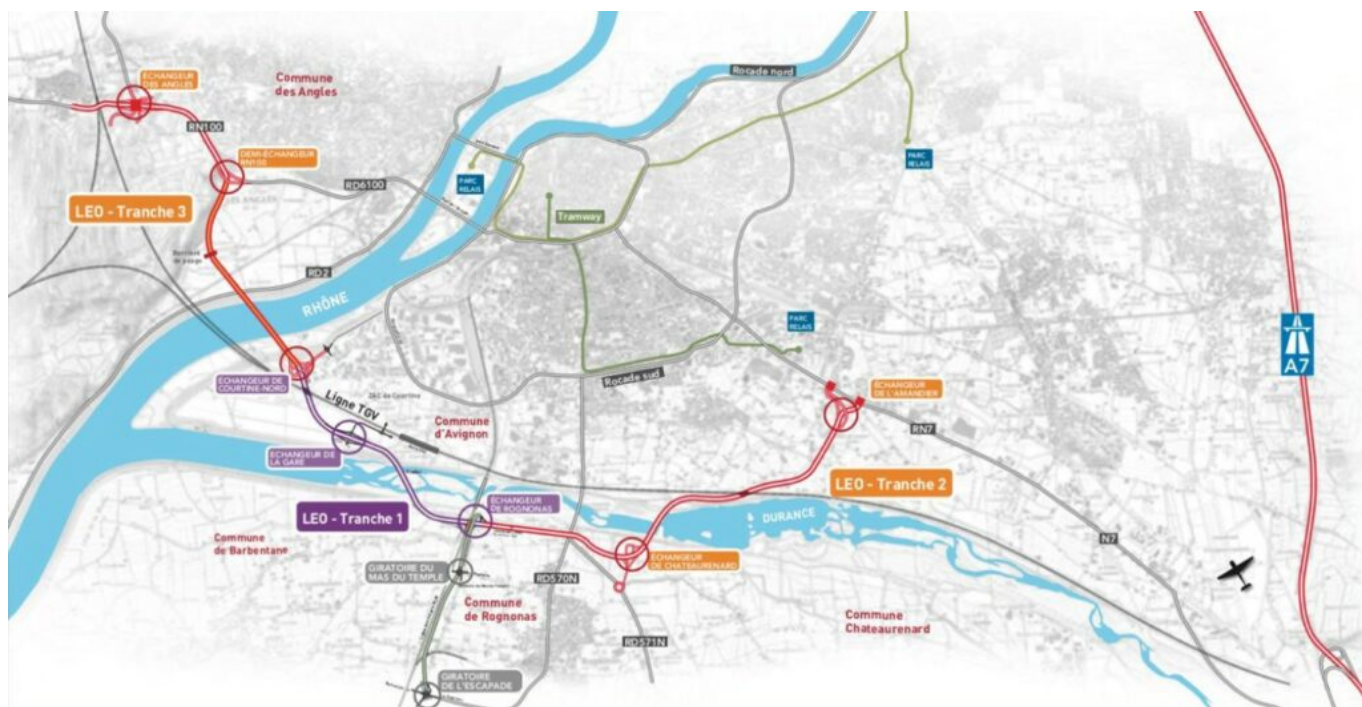
[Lire également : 'Cécile Helle : « Nous ne sommes pas un raccourci entre Remoulins et Avignon-Sud »'](#)

Une LEO reconfigurée, en phase avec les ambitions de transition écologique et de mobilité d'avenir

Ces dernières années, le Grand Avignon et la Ville d'Avignon ont fait de leur engagement face à l'urgence climatique une priorité, à travers de multiples actions telles que l'aménagement de nouvelles voies cyclables, le tramway, les parkings relais, l'optimisation des lignes du réseau de transport Orizo, et bien d'autres. Tant d'actions visant à protéger le territoire, contrer les conséquences néfastes de la pollution sur la santé publique, mais aussi à améliorer la vie des habitants.

« Lors du dernier comité des financeurs, présidé par Monsieur Christophe Mirmand, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, et Madame Violaine Demaret, préfète de Vaucluse, et réuni le 12 février, nous avons exposé que le tracé actuel, traversant la ceinture verte, poumon agricole d'Avignon, pour arriver au rond-point de l'Amandier, constituait un projet daté, totalement dépassé, en contradiction avec les dynamiques urbaines à l'œuvre à l'échelle de la ville d'Avignon et affectant la qualité de vie des habitants directement exposés à ce nouveau flux de circulation », ont poursuivi le président du Grand Avignon et la maire d'Avignon.

Ecrit par le 17 février 2026



Actuel tracé de la LEO d'Avignon.

L'Autorité environnementale avait émis en 2020 un avis consultatif très critique, dénonçant de nombreuses lacunes et insuffisances dans le dossier de la LEO concernant les enjeux environnementaux. « Nous défendons en effet la LEO, mais une LEO reconfigurée, en phase avec les ambitions de votre Gouvernement en matière de transition écologique et de mobilité d'avenir », affirment les élus.

[Lire également : 'LEO : « Le dossier doit être intégralement repris »'](#)

Le Grand Avignon et la Ville d'Avignon en faveur d'un débat constructif avec l'État

« Notre position est claire : nous disons à l'Etat que nous sommes toujours favorables à la LEO comme voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais à une LEO reconfigurée », tiennent à réaffirmer Joël Guin et Cécile Helle, qui se positionnent en faveur d'un débat constructif entre les collectivités et l'État.

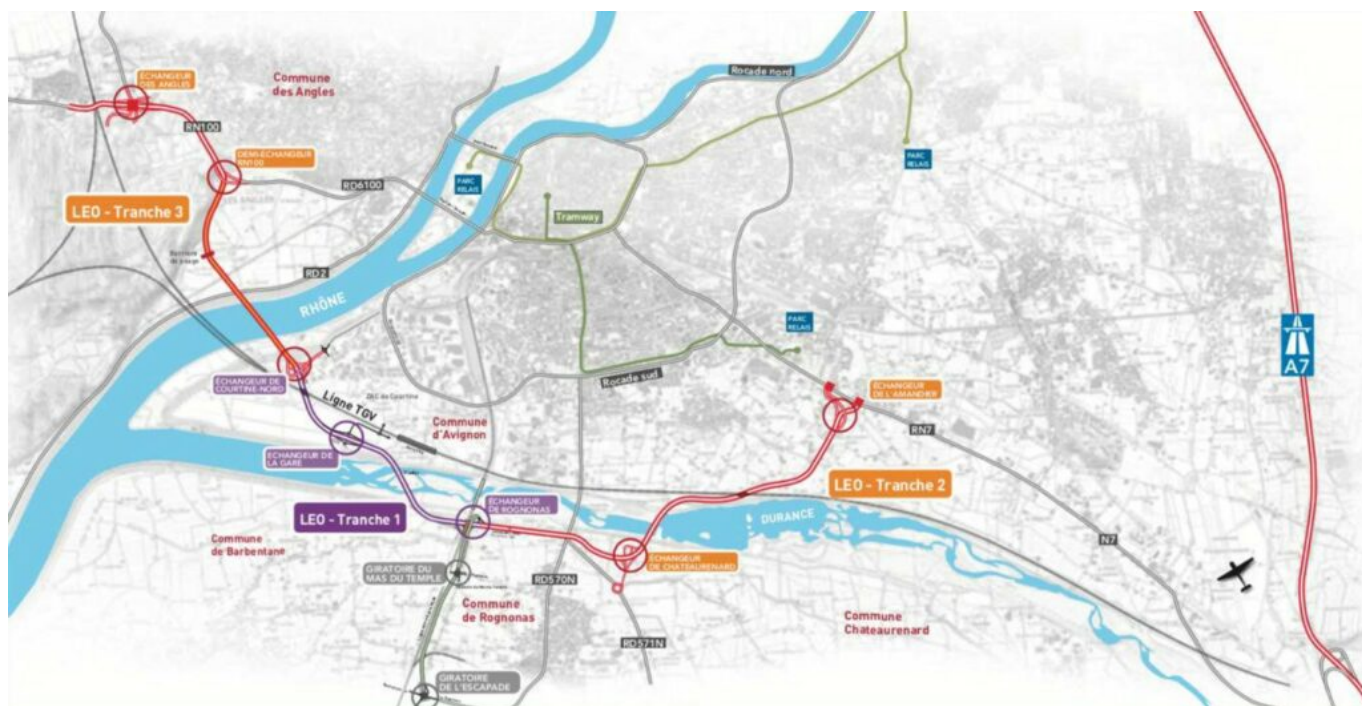
Dans leur courrier adressé au Premier ministre, les deux élus évoquent également le coût du projet qui a considérablement augmenté puisqu'il est passé de 142,7M€ en 2018 à 303M€ aujourd'hui, soit une augmentation de près de 110%, qui apporte de nombreuses questions concernant le financement.

[Lire également : 'LEO : le Conseil d'orientation des infrastructures à la rescousse du 3^e pont d'Avignon sur le Rhône'](#)

Ecrit par le 17 février 2026

« Conscients et soucieux de la situation de 'détresse sanitaire' dans laquelle se trouvent depuis de trop nombreuses années les plus de 20 000 habitants de la Rocade d'Avignon, nous en appelons à votre arbitrage, Monsieur le Premier Ministre, pour trouver ensemble une solution de raison et d'avenir », concluent la maire d'Avignon et le président du Grand Avignon.

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



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

Ecrit par le 17 février 2026

la construction de la tranche 2 même si plusieurs questions concernant la suite du financement restent en suspens.

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

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

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

« Cette tranche, qui pourrait être engagée à l'issue des travaux de la tranche 2, suppose néanmoins que les efforts de préservation de l'environnement qui devront être présentés lors d'une nouvelle enquête publique, soient convaincants », insiste le rapport du COI.

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

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

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

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

Ecrit par le 17 février 2026



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

La LEO c'est quoi ?

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

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

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

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

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

Par ailleurs, malgré son avis favorable à cette réalisation, le COI reconnaît que « l'impact environnemental est vraisemblablement élevé. Une actualisation de l'étude d'impact réalisée en 2002

Ecrit par le 17 février 2026

pour la constitution du dossier d'enquête publique relatif au projet devra être menée dans le cadre de la nouvelle enquête publique. »

Qui va payer ?

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

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

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

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

LEO : « Le dossier doit être intégralement repris »

Ecrit par le 17 février 2026



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 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-

Ecrit par le 17 février 2026

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 ».

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.