

Ecrit par le 31 janvier 2026

Le Marché d'Intérêt National d'Avignon, « outil incontournable de notre souveraineté alimentaire »



Avec ses 25 hectares, 130 entreprises et plus de 1 300 emplois, le MIN devenu [ECOMIN](#), rime avec économie et écologie. Et ce mardi 20 janvier, Cécile Helle, Maire d'Avignon, par ailleurs présidente de la SMINA, a poursuivi sa salve de vœux 2026 sur le carreau du marché de gros de la Cité des Papes à l'attention des salariés, commerçants, artisans et entrepreneurs du marché-gare.

« Cette cérémonie revêt une émotion particulière puisque c'est la dernière fois que je m'adresse à vous comme maire d'Avignon », a précisé celle qui avait prévenu qu'elle ne se présenterait pas pour un 3e mandat et qui a tenu parole...

Ecrit par le 31 janvier 2026

Aux côtés de [Sabine Roussely](#), la Secrétaire Générale de la Préfecture, et de Laetitia Vinuesa, la directrice du site, elle a évoqué l'évolution de ce « ventre » d'Avignon, symbole d'attractivité et de rayonnement de la ville. « Puisque nous sommes en période électorale, il m'importe de rappeler quelques évidences, les actes parlent pour nous. Moi je suis favorable à la politique de la preuve. Pendant 12 ans, j'ai mis en application une forme de synergie entre les agriculteurs et le MIN. » Ici, la transition est une réalité depuis longtemps. La végétalisation a été renforcée, le remplacement des ampoules par des LED accélérée, la pose de bornes électriques intensifiée, les déchets triés et valorisés.

Cécile Helle a profité de ce moment pour tirer un bilan de ses 2 mandats de maire. « Nous avons réhabilité, rénové, requalifié et donné du travail au BTP. Avignon s'est transformé avec 40 à 45M€ d'investissements par an réinjectés dans l'économie locale, ce qui fait en tout 1/2 milliard d'euros. À titre d'exemple, je ne citerai que le Stade Nautique, l'Ecole Melly et Paul Puaux (14M€) et le parvis de la Gare-Centre (16M€). Nous avons d'ailleurs reçu le Trophée national de l'Innovation de la part de la Fédération du Bâtiment pour La Plaine des Sports. Pour être '*maire-bâtisseur*', il faut une vision pour sa ville et ce n'est pas fini puisque 200M€ seront dévolus au Plan Réseau de Chaleur et Fraîcheur. » De la Rocade à la Grange d'Orel, des bords du Rhône à Bonpas, du Pont-des-Deux-Eaux à La Croix des Oiseaux, avec les différentes aides de rénovation urbaine et de l'Etat, la vie des habitants de tous ces quartiers sera améliorée.

Elle a aussi évoqué son rôle de « facilitateur » dans l'émergence de projets. « La porte de mon bureau à la mairie est toujours ouverte pour anticiper, créer, innover. On critique les rideaux tirés et les commerces fermés au cœur d'Avignon. Mais notre ville est historique et nous devons nous conformer à une législation drastique sur les bâtiments et monuments historiques qui par exemple interdisent les climatiseurs sur les façades des rues de l'hyper-centre et bannissent certaines enseignes lumineuses. Il a fallu des mois, voire des années pour aboutir à l'installation du 'Carrefour-City' pas loin de la Rue Carnot ou du 'Monsieur Bricolage' en face du Conservatoire de musique. ».

Depuis sa création en 1961, le MIN, « avec sa *dream team* n'est pas resté inerte, pépère. Il a évolué et il s'est positionné pour défendre un véritable enjeu de souveraineté alimentaire. La nature, l'environnement, le pôle agro-alimentaire, les écoles d'ingénieurs agronomes, l'INRAE à Montfavet, les entreprises de transformation des produits de la terre et de logistique, tout concourt à une valorisation de la naturalité et à la qualité de ce que nous mangeons, y compris dans les écoles de la ville », a poursuivi la maire d'Avignon.

Cécile Helle a également rappelé que « la ville est propriétaire du site d'ECOMIN et qu'une nouvelle DSP (Délégation de Service Public) va être lancée le 1er mars prochain pour investir d'ici 2050 encore 40M€ dans la rénovation de ses 25 hectares et dans la construction de nouveaux bâtiments, dont une nouvelle cuisine centrale de la ville » pour améliorer la qualité des repas servis à la cantine, aux petits Avignonnais.

« En attendant l'horizon 2050, j'ai confiance. Je vais bientôt donner les clés de la mairie à d'autres. Je crois en l'intelligence collective, un nouvel avenir se dessine, belle année à vous, belle aventure à tous », a conclu, émue, Cécile Helle avant d'être applaudie à tout rompre par l'auditoire.

Ecrit par le 31 janvier 2026



©Ville d'Avignon

Avignon, une année pour croire encore au collectif

Ecrit par le 31 janvier 2026



Dans son ultime message de vœux en tant que maire, [Cécile Helle](#) dresse le bilan d'une année 2025 intensément culturelle et esquisse les grands enjeux de 2026. À l'aube d'élections municipales décisives, la maire sortante revendique une action ancrée dans la proximité, la solidarité et la transition écologique, tout en saluant une aventure humaine et collective qui a façonné l'identité contemporaine d'Avignon.

2025 restera comme un millésime singulier dans l'histoire récente d'Avignon. Du spectacle Curieuse Odyssée, redonnant vie aux arches du pont Saint-Bénézet lors d'une soirée de décembre illuminée par un spectaculaire feu d'artifice, jusqu'à l'exposition monumentale de [Jean-Michel Othoniel](#) déployée dans tout le centre-ville, la culture s'est invitée partout, tout au long de l'année. Moments festifs, propositions artistiques audacieuses et événements populaires se sont succédé, à l'image du banquet du 14 septembre réunissant plus de 7 000 convives autour d'un esprit de partage rare. Une programmation foisonnante, pensée comme un antidote au repli et au pessimisme ambiant, qui a permis à la ville de rayonner bien au-delà de ses remparts.

La commune comme refuge et point d'ancrage

Alors que le contexte national est marqué par l'instabilité politique et les incertitudes sociales, la maire

Ecrit par le 31 janvier 2026

rappelle le rôle central de la commune comme espace de protection, de proximité et de réconfort. À Avignon, cette ambition s'est traduite par le renforcement des services publics de terrain : maisons communes, écoles, bibliothèques, piscines, police municipale ou centres sociaux. Autant de lieux, de femmes et d'hommes, agents municipaux, bénévoles associatifs, qui donnant corps à une ville à taille humaine, attentive aux plus jeunes comme aux aînés, et soucieuse de ne laisser personne au bord du chemin.

Transition écologique : des actes plutôt que des discours

Face au réchauffement climatique, Cécile Helle plaide pour une action locale sans demi-mesure. Avignon revendique son rôle de laboratoire d'expérimentations : végétalisation des espaces publics, développement d'une ville 'nature et d'eaux', rééquilibrage des mobilités en faveur des modes doux, et déploiement à venir d'un réseau de chaleur et de fraîcheur. Des politiques de long terme, pensées pour préserver l'attractivité de la cité tout en améliorant durablement la qualité de vie, dans une logique d'accessibilité et de justice environnementale.

2026, l'heure d'un passage de relais

L'année qui s'ouvre sera particulière : les élections municipales de mars 2026 marqueront la fin d'un cycle politique entamé en 2014. Sans entrer dans le débat électoral, la maire sortante assume un bilan qu'elle souhaite voir prolongé : celui d'une ville qui a mis l'émancipation, la fraternité et l'audace au cœur de son projet. Dans un ton personnel, elle remercie les Avignonnais pour la confiance accordée durant deux mandats, saluant une expérience 'inspirante et revigorante', nourrie par douze années de rencontres dans tous les quartiers.

Un récit collectif au service de tous

À travers ces voeux, plus qu'un simple message de fin d'année, se dessine une vision : celle d'Avignon comme récit collectif en perpétuelle écriture. Une ville qui, en pariant sur la culture, la proximité et l'engagement local, affirme sa singularité et sa capacité à faire front, ensemble, face aux défis contemporains.

Mireille Hurlin

Avignon distinguée 'Ville amie des aînés' un label argent pour le bien-vivre des seniors

Ecrit par le 31 janvier 2026



Avignon a reçu le niveau 'argent' du label [Ville Amie des Aînés](#), en reconnaissance de ses politiques en faveur du bien-vieillir. Cette distinction, qui a été remise à [Cécile Helle](#) lors du Salon des Maires, souligne l'engagement concret de la ville pour le bien-être, l'autonomie et la participation des seniors, grâce à une palette d'actions sociales, culturelles et solidaires.

Le label 'Ville Amie des Aînés' est décerné par le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA), structure affiliée au Organisation mondiale de la Santé (OMS), visant à encourager les collectivités à adapter leur territoire aux réalités du vieillissement.

Une reconnaissance

La labellisation prend en compte des critères variés : accessibilité, inclusion, services, lien social, participation des aînés et récompense les démarches ambitieuses et durables. En rejoignant ce réseau, Avignon projette l'ambition d'une ville pensée pour tous les âges sensible à préserver l'autonomie et la dignité des seniors

Ecrit par le 31 janvier 2026

De initiatives

Dès 2021, la municipalité a adhéré à la démarche 'Ville Amie des Aînés', organisant une Cellule solidarité Seniors, qui identifie et accompagne les personnes fragiles, avec des opérations 'Tranquillité seniors' pour lutter contre l'isolement ; Un programme 'Le Bel Âge' dédié aux activités culturelles pour les aînés, complété par un dispositif Sport santé bien-être pour favoriser l'activité physique adaptée ; Deux foyers-restaurants proposant des repas à prix réduits et des paniers-repas (corbeilles solidaires) livrés aux plus isolés.



Copyright Freepik

Au centre social

Au sein du centre social municipal Espace Pluriel -géré par le CCAS- sont proposés des aides à domicile, du portage de repas, un accompagnement à l'accès aux droits, ainsi que des ateliers variés : cuisine du monde, jardin urbain participatif, esthétique, activités créatives et culturelles... Ces dispositifs visent à répondre concrètement aux attentes des seniors, et de leurs familles, en combinant solidarité, santé, lien social et autonomie.

Le pouls de la ville

De plus, la ville s'est engagée dès 2022 dans une large consultation 'Bien-vivre à Avignon' destinée aux

Ecrit par le 31 janvier 2026

seniors, afin de recenser leurs besoins, idées et suggestions pour améliorer encore la politique locale.

Un contexte démographique déterminant

Aujourd'hui, 9% des Avignonnais ont plus de 75 ans, et 24% ont 60 ans ou plus. Selon les projections municipales, ce pourcentage pourrait atteindre 27% d'ici 2033. Ces chiffres soulignent l'urgence d'adapter la ville à une population vieillissante. La reconnaissance 'argent' marque un tournant en affirmant la responsabilité collective de la commune dans la préparation d'un avenir où chaque génération peut vivre dignement, en sécurité, et avec un accès réel aux services, à la culture, et à la convivialité.

Au-delà du label

La labellisation engage la ville à poursuivre ses efforts, à évaluer régulièrement ses actions, et à rester à l'écoute des aînés. Les exemples récents dans d'autres communes, de niveaux or voire platine, montrent que cette démarche peut évoluer vers une transformation profonde du cadre de vie. Pour Avignon, l'enjeu sera de construire une ville inclusive, solidaire, et vivante pour toutes les générations. Bien vieillir est un droit et un devoir collectif.

Mireille Hurlin

Villes les plus médiatisées de France : Avignon devance Paris

Ecrit par le 31 janvier 2026



Nos confrères du groupe [Ouest-France](#) viennent de dévoiler la 3e édition de leur baromètre annuel sur la visibilité médiatique des maires et villes de France.

Etabli à partir du classement des 50 premières villes de France en fonction du nombre d'habitants et de la liste des maires de ces communes, ce classement réalisé en partenariat avec [la plateforme Tagaday](#) de la société française [Aday](#) est élaboré à partir d'un ratio contenus/population. Pour cela, le baromètre Ouest-France/Tagaday s'appuie sur la base de l'analyse de plus de 5 500 programmes d'information (diffusés par 410 chaînes et stations TV/radio pour une moyenne de 2 400 heures quotidiennes) et d'une sélection de 3 000 publications de presse écrite (titres de la presse imprimée et sites web éditoriaux) entre le 1^{er} novembre 2024 et le 31 octobre 2025.

Dans ce cadre, les comparaisons sont réalisées par rapport à la 2^e édition de ce baromètre, portant sur la même période sur une année glissante, soit du 1^{er} novembre 2023 au 31 octobre 2024. Les articles paraissant dans plusieurs éditions de publications print régionales ne sont comptabilisés qu'une fois.

Avignon 17^e, Cécile Helle 23^e

[Côté villes](#), c'est Lille qui domine ce classement devant Nancy et Besançon. Le top 10 est ensuite constitué de Rouen, Orléans, Brest, Nice, Rennes, Bordeaux et Lyon. Pour les villes du Sud, Toulon est 14^e, Montpellier 26^e, Marseille, 33^e, Nîmes 35^e et Aix-en-Provence 37^e. Avignon (-2 places) figure en 17^e position dans ce top 50, entre Reims mais juste devant Paris.

[Côté élus](#), on retrouve respectivement dans le trio de tête : Edouard Philippe, le maire du Havre, Anne Hidalgo, la maire de Paris et Christian Estrosi, le maire de Nice. Ils devancent Benoît Payan, maire de Marseille, Nicolas Mayer-Rossignol (Rouen), Grégory Doucet (Lyon), Johanna Rolland (Nantes), Louis Aliot (Perpignan), Jeanne Barseghian (Strasbourg) et Eric Piolle (Grenoble).

Ecrit par le 31 janvier 2026

Pour le Sud, on retrouve ensuite Michael Delafosse, maire de Montpellier (11^e) Josée Massi, maire de Toulon (22^e, +9 places), Cécile Helle, maire d'Avignon (23^e, -2 places), Jean-Paul-Fournier, maire de Nîmes (25^e, +4 places), Sophie Joissains, maire d'Aix (34^e, -6 places).

Top 20 des maires les plus médiatisés

	Classement 2025	Évolution sur 1 an	Nombre de contenus médiatiques
1 ^e	➡ 0	Édouard Philippe (Le Havre)	49 875
2 ^e	➡ 0	Anne Hidalgo (Paris)	27 900
3 ^e	➡ 0	Christian Estrosi (Nice)	23 653
4 ^e	➡ 0	Benoit Payan (Marseille)	13 201
5 ^e	⬆ +4	Nicolas Mayer-Rossignol (Rouen)	12 123
6 ^e	⬆ +1	Grégory Doucet (Lyon)	11 780
7 ^e	⬇ -1	Johanna Rolland (Nantes)	9 524
8 ^e	➡ 0	Louis Aliot (Perpignan)	8 696
9 ^e	⬆ +6	Jeanne Barsegian (Strasbourg)	6 316
10 ^e	➡ 0	Éric Piolle (Grenoble)	5 685
11 ^e	➡ 0	Michael Delafosse (Montpellier)	5 434
12 ^e	➡ 0	Jean-Luc Moudenc (Toulouse)	5 065
13 ^e	⬆ +5	Gaël Perdriau (Saint-Étienne)	4 412
14 ^e	➡ 0	Pierre Hurmic (Bordeaux)	4 379
15 ^e	Nouveau	Christophe Béchu (Angers)	3 535
16 ^e	⬇ -3	Arnaud Robinet (Reims)	3 448
17 ^e	➡ 0	François Grosdidier (Metz)	3 385
18 ^e	⬆ +4	Nathalie Appéré (Rennes)	3 045
19 ^e	⬇ -3	Stéphane Le Foll (Le Mans)	2 941
20 ^e	➡ 0	Mathieu Klein (Nancy)	2 923



Top 20 des grandes villes les plus médiatisées

	Classement 2025	Évolution sur 1 an	Nombre de contenus par habitant
1 ^e	➡ 0	Lille	3,30
2 ^e	⬆ +6	Nancy	3,06
3 ^e	⬆ +11	Besançon	2,83
4 ^e	⬇ -1	Rouen	2,70
5 ^e	⬆ +7	Orléans	2,56
6 ^e	⬇ -2	Brest	2,55
7 ^e	⬇ -2	Nice	2,39
8 ^e	⬆ +5	Rennes	2,39
9 ^e	⬇ -2	Bordeaux	2,39
10 ^e	➡ 0	Lyon	2,34
11 ^e	⬇ -2	Metz	2,32
12 ^e	⬇ -6	Caen	2,30
13 ^e	⬇ -11	Grenoble	2,14
14 ^e	⬇ -3	Toulon	2,14
15 ^e	⬆ +2	Nantes	1,97
16 ^e	⬆ +5	Reims	1,92
17 ^e	⬇ -2	Avignon	1,91
18 ^e	⬆ +1	Paris	1,88
19 ^e	⬆ +9	Angers	1,86
20 ^e	⬇ -2	Saint-Étienne	1,76

| SOURCE : 3^e ÉDITION DU BAROMÈTRE OUEST-FRANCE - TAGADAY DE LA PRÉSENCE DANS LES MÉDIAS DES 50 PLUS GRANDES VILLES DE FRANCE ET DE LEURS MAIRES.

| INFOGRAPHIE : OUEST-FRANCE.

Crédit : Ouest-France/Tagaday

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

Ecrit par le 31 janvier 2026



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 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

Ecrit par le 31 janvier 2026

'insuffisamment actualisées'. Selon lui, les déviations prévues entraîneraient un report de trafic massif vers les communes voisines des Bouches-du-Rhône avec Châteaurenard, Nove 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 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 CO₂ et l'empreinte carbone du transport.

Pour une gestion raisonnée des axes routiers

Ecrit par le 31 janvier 2026

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

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.

Ecrit par le 31 janvier 2026

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

Avignon face aux poids lourds : le Maire veut interdire les camions de +38 tonnes sur la Rocade

Ecrit par le 31 janvier 2026



Après plus de six ans de concertation et d'études, le Maire d'Avignon, [Cécile Helle](#), a transmis à la Préfecture de Vaucluse un projet d'arrêté visant à interdire, à titre expérimental, la circulation des poids lourds de plus de 38 tonnes sur la rocade Charles de Gaulle, à Avignon, entre 7h et 19h. Une décision motivée par l'urgence sanitaire et les nuisances subies par les riverains... mais qui rencontre encore des résistances.

C'est un tournant attendu depuis des années par de nombreux habitants d'Avignon. Le 20 octobre 2025, Cécile Helle, Maire d'Avignon, a officiellement transmis au Préfet de Vaucluse un projet d'arrêté visant à limiter la circulation des poids lourds de plus de 38 tonnes sur la rocade Charles De Gaulle, dans sa portion la plus urbanisée, entre les carrefours Tarascon à l'ouest et Sémard à l'est.

Une interdiction à titre expérimental

Cette interdiction, qui s'appliquerait entre 7h et 19h, serait mise en œuvre à titre expérimental pour une durée d'un an. Objectif : évaluer les effets concrets de la mesure à travers des indicateurs précis, avant d'envisager une éventuelle reconduction ou adaptation.

Une démarche de longue haleine

Ce projet n'est pas né d'hier. Depuis 2019, date à laquelle une première version plus ambitieuse (concernant les +19T) avait été retoquée par la Préfecture, la Ville d'Avignon a piloté un vaste processus

Ecrit par le 31 janvier 2026

de concertation. Élus, collectivités, services de l'État, transporteurs, police, agences sanitaires, associations environnementales : tous les acteurs concernés ont été associés au débat.

Au cœur de la démarche ?

Trouver un équilibre entre les besoins économiques du territoire et la protection des habitants, en particulier les 17 000 riverains directement exposés aux nuisances du trafic. Bruit, pollution atmosphérique, insécurité routière : sur cette section urbaine de la rocade, les nuisances sont devenues intolérables, selon la municipalité.

Un projet soutenu... puis critiqué

En 2021, lors d'un comité de pilotage du projet de contournement de la ville (LEO), l'État et les collectivités régionales avaient pourtant validé le principe d'un travail sur cette interdiction, sans attendre la construction hypothétique de nouvelles infrastructures. Une avancée décisive, reconnue comme une réponse urgente à une situation sanitaire préoccupante.



Copyright Teksomolika Freepik

Et affiné

Entre 2022 et 2025, la Ville a alors affiné son projet : ajustement des horaires, ciblage des camions les plus lourds (+38T), adaptation du périmètre. Ce scénario, validé début 2025 en concertation avec la Préfecture, se veut proportionné, réaliste et ciblé sur les heures de pointe, lorsque les conflits d'usages entre piétons, cyclistes, voitures et poids lourds sont les plus marqués.

Coup de théâtre

Mais, coup de théâtre ces dernières semaines : plusieurs collectivités voisines - à l'exception notable du Grand Avignon - et la Préfecture des Bouches-du-Rhône ont émis des avis défavorables. Leurs arguments

Ecrit par le 31 janvier 2026

? Des inquiétudes économiques, des craintes pour le secteur du transport, et une mise en cause de la pertinence de la mesure.

La santé publique reléguée au second plan ?

Le Maire d'Avignon déplore ces prises de position, qu'elle juge tardives et en contradiction avec les engagements antérieurs. Elle souligne surtout l'absence totale de prise en compte des enjeux de santé publique dans ces avis négatifs.

« Nous sommes allés au bout de la concertation. Il est maintenant temps d'agir », martèle Cécile Helle, qui rappelle que près de 30 000 habitants vivent à proximité directe de la rocade, et que les études menées démontrent clairement l'impact du trafic sur leur qualité de vie.

Une cohérence avec le renouveau urbain

Cette mesure s'inscrit pleinement dans le cadre du vaste projet de renouvellement urbain des quartiers sud d'Avignon, un programme de 250M€ piloté par l'État, le Grand Avignon et la Ville. Les objectifs ? Améliorer le cadre de vie, encourager les mobilités douces et réduire les nuisances. Limiter le trafic des poids lourds va donc de pair avec cette dynamique de transformation.

Raison d'Etat l'emportera-t-elle sur les intérêts divergents

La balle est désormais dans le camp du Préfet de Vaucluse, [Thierry Suquet](#). La Ville d'Avignon espère que la protection de la santé et de la qualité de vie de ses habitants primera sur les pressions économiques et politiques. L'expérimentation proposée se veut pragmatique, mesurée et réversible. Reste à savoir si, après six années d'efforts, la raison d'Etat l'emportera sur les intérêts divergents. Pour les habitants de la Rocade, l'attente continue... mais le temps presse.

Cécile Helle et Dominique Santoni lauréates 2025 du Trombinoscope

Ecrit par le 31 janvier 2026



[Le Trombinoscope](#), l'annuaire professionnel du monde politique, vient de dévoiler son palmarès 2025 décliné pour la première fois à l'échelle régionale.

Etabli par un jury composé de 5 journalistes ([Christian Apothéoz](#) de Gomet', [Marie-Cécile Berenger](#) du groupe Var-Matin/Nice-Matin, Marc Leras du Parisien, [François Tonneau](#) de La Provence et de Leo Purguette de La Marseillaise), ce palmarès distingue notamment deux élues vauclusiennes. Cécile Helle est désignée maire de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Dominique Santoni, conseillère départementale de l'année en région Sud.

La maire de la cité papes a été reconnue pour son choix de ne pas se représenter après deux mandats [comme elle en avait fait la promesse](#) depuis le début de sa prise de fonction ainsi que son « engagement et son action au service du bien commun ». De son côté, [la gestion maîtrisée des finances du Département de Vaucluse](#) par Dominique Santoni semble avoir joué en sa faveur.

« Il ne s'agit pas d'exposer, mais de reconnaître. Pas de flatter, mais de rendre hommage à l'engagement. Là où les réseaux divisent, les territoires rassemblent », explique [Alexandre Farro](#), président du Trombinoscope

Ecrit par le 31 janvier 2026



Crédit : DR

Voici l'ensemble des lauréats 2025 des Prix des Territoires du Trombinoscope en Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Renaud Muselier : Personnalité de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Marc Pena : Parlementaire de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Dominique Santoni : Conseillère départementale de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Ludovic Perney : Conseiller régional de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Jérémy Bacchi : Révélation de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- François Balique, Laurent Belsola, Chantal Eyméoud, Edouard Friedler, Cécile Helle, Jérôme Viaud : Maires de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur (un élu par département)
- Cardinal Aveline : Prix spécial de l'année de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Créé en 1981, Le Trombinoscope, présente en photos et biographies les acteurs de la vie politique française et européenne. C'est un outil de travail riche en informations et reconnu par les décideurs politiques et économiques ainsi que par les médias. Les personnalités figurant dans ces ouvrages sont présentées dans l'ordre protocolaire avec fonctions et attributions précises.

Ecrit par le 31 janvier 2026

« Rigoureuse, impartiale et transparente, la rédaction du Trombinoscope s'applique à suivre les dernières élections, nominations et mouvements pour vous offrir une actualité précise et fiable de la vie politique française et européenne. Notre politique éditoriale : toute information présentée est recueillie auprès de la personnalité ou institution concernée », explique l'équipe du Trombinoscope.

Cécile Helle, Maire d'Avignon, Merci pour ce merveilleux festival d'Avignon



Ecrit par le 31 janvier 2026

« Le festival d'Avignon s'est achevé dimanche après trois semaines d'une incroyable effervescence créative et artistique et d'une fréquentation exceptionnelle, s'est enthousiasmé [Cécile Helle, maire d'Avignon](#). Comment ne pas se réjouir de cette très belle édition 2025 en cette année où nous avons souhaité réaffirmer depuis le week-end de lancement d'[Avignon Terre de culture 2025,Curiosité\(s\)](#), combien la culture est essentielle à notre ville et à nos vies.

Et puisque nous en sommes à l'heure des bilans, je souhaitais adresser au nom de toutes les Avignonnaises et de tous les Avignonnais un immense merci à Tiago Rodrigues, directeur du [festival In](#), à Harold David et Laurent Domingos, co-Présidents d'[Avignon Festival et Compagnies](#), ainsi qu'à leurs équipes qui ont beaucoup œuvré pour que se correspondent, enfin, les calendriers des festival In et Off au grand bonheur du public. Ainsi cette année et pour la première fois, In et Off ont fait battre le cœur d'Avignon du 5 au 26 juillet, démarrant cette fantastique fête du spectacle vivant en même temps que les vacances d'été.

Les festivaliers étaient au rendez-vous avec des records de fréquentations dans tous les lieux de spectacle et des retombées économiques très importantes pour les acteurs locaux de l'hôtellerie restauration : hôtels, chambres d'hôtes, hébergements touristiques, restaurants, cafés, comme pour les commerçants de l'ensemble du centre-ville, alors que partout ailleurs en France, la période des soldes a été morose.

En cette année de grande fragilité et de grandes inquiétudes pour le monde culturel, il est également important pour moi, en tant que Maire d'Avignon, de remercier tout particulièrement les artistes, les compagnies, les acteurs culturels venus des quatre coins de France, des quatre coins du monde qui continuent malgré ce contexte anxiogène, de faire le pari d'Avignon. Se faisant ils continuent de nous offrir du rêve, des émotions, des instants de contemplation, de sidération voire de grande perplexité ; ils continuent tout simplement de nous offrir ce qui fait le sens et l'essence même de nos vies. »
 MMH

Ecrit par le 31 janvier 2026



Copyright MMH

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

Ecrit par le 31 janvier 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 2x2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un montant de 136M€. Elle permet de relier la gare TGV de la cité des papes au Nord des Bouches-du-Rhône. La tranche 2 prévoit 5,8km en 2x1 voies (éventuellement passés en 2x2 voies ultérieurement), de Rognonas aux Amandiers, avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2x2

Ecrit par le 31 janvier 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

Ecrit par le 31 janvier 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.

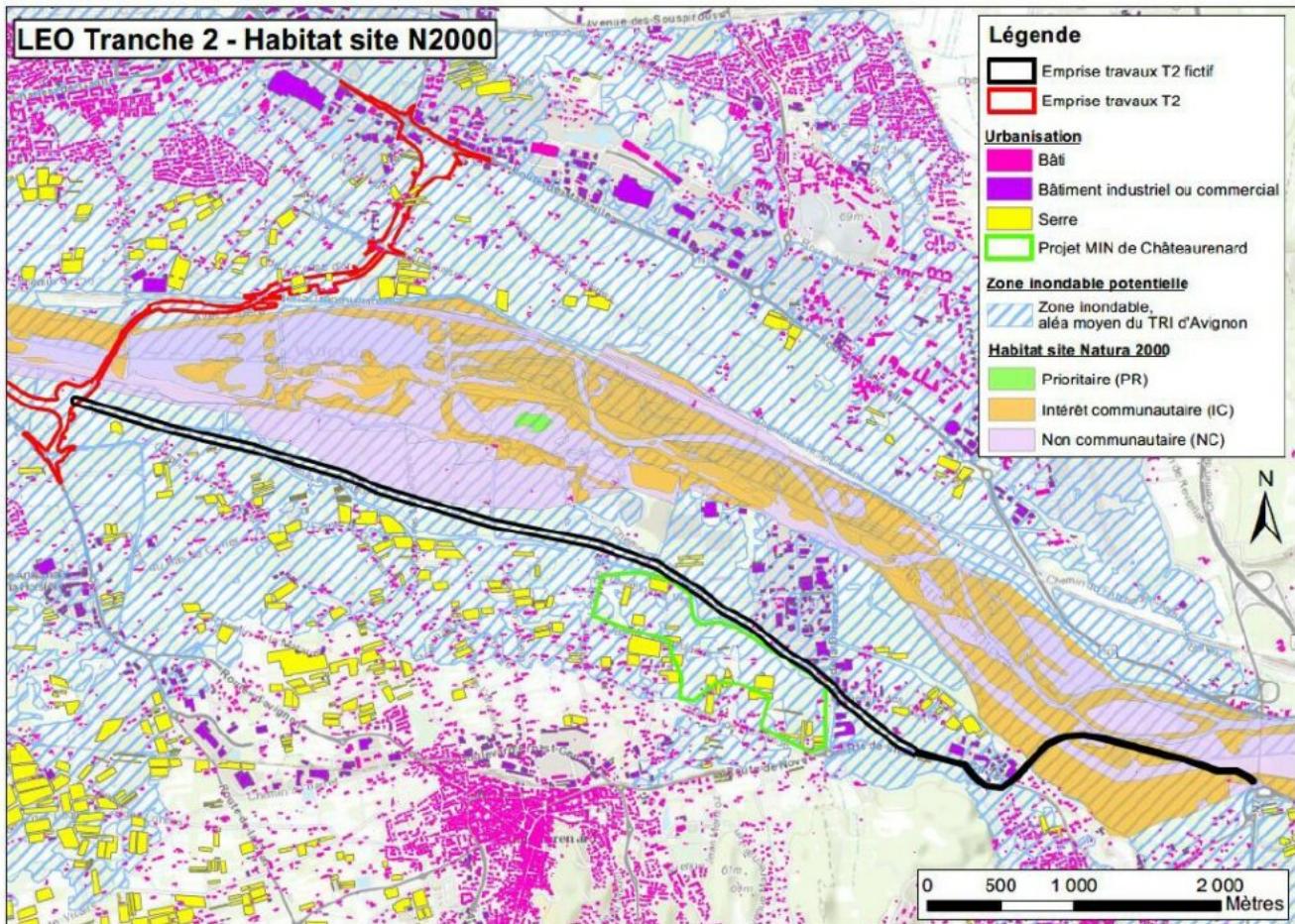
« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »

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 ».

Ecrit par le 31 janvier 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](#)

Ecrit par le 31 janvier 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](#)

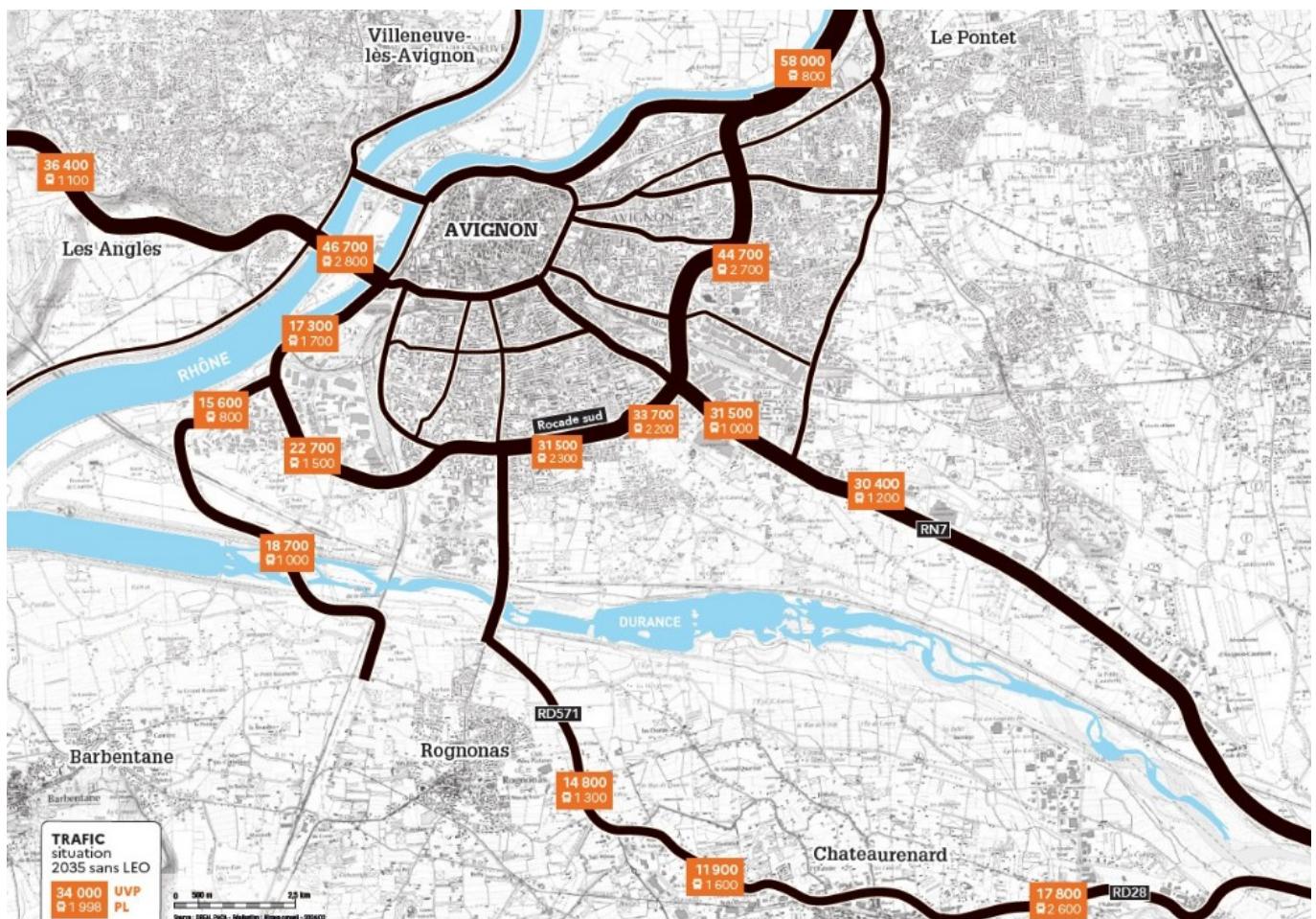
Projet alternatif ou projet utopique ?

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.

Ecrit par le 31 janvier 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 été 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 1^{er} 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

Ecrit par le 31 janvier 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.

Ecrit par le 31 janvier 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 XXI^e 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.

Ecrit par le 31 janvier 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. »

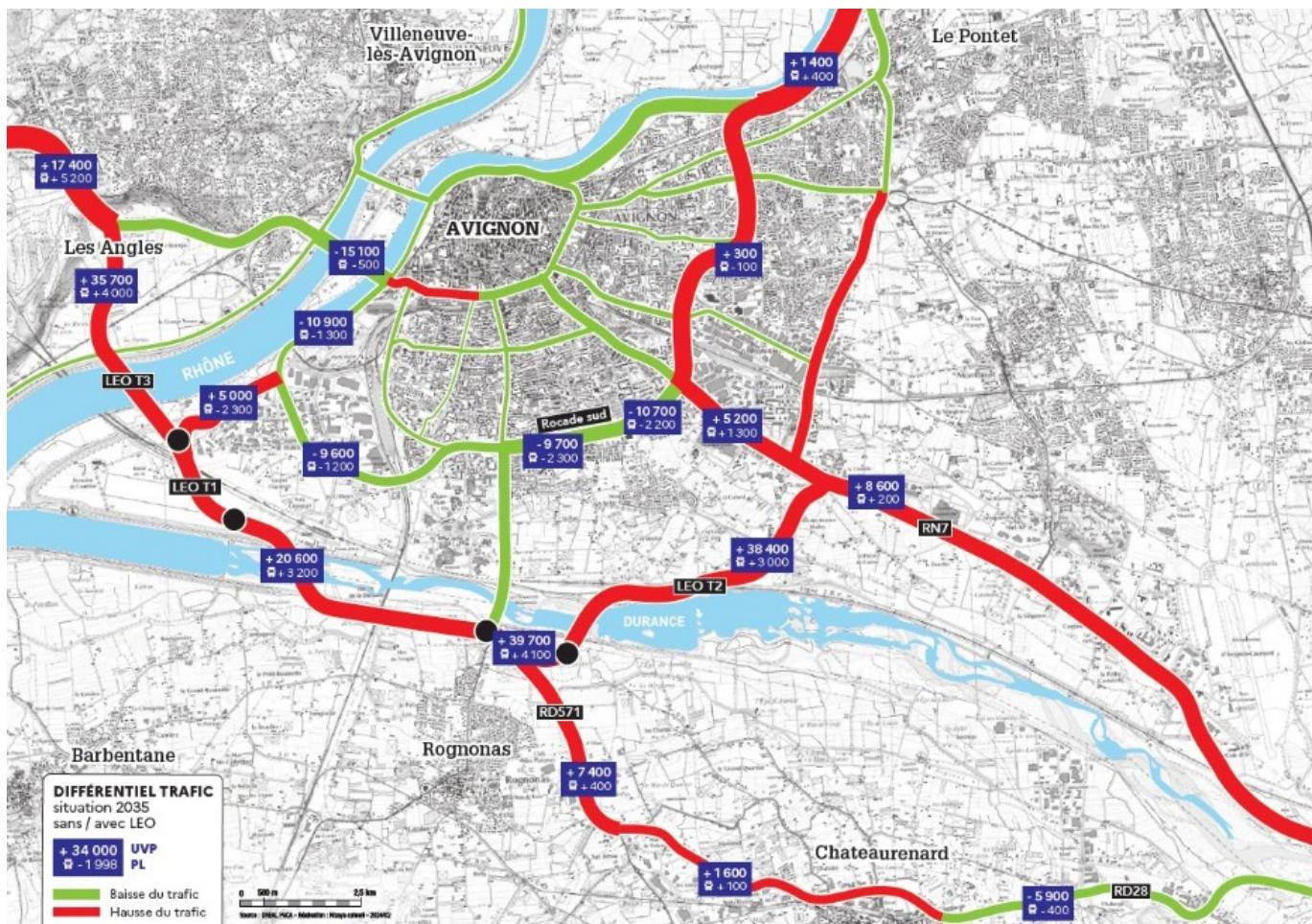
Gaby Charroux, maire de Martigues

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

Ecrit par le 31 janvier 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 reconnaissance 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

Ecrit par le 31 janvier 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. »

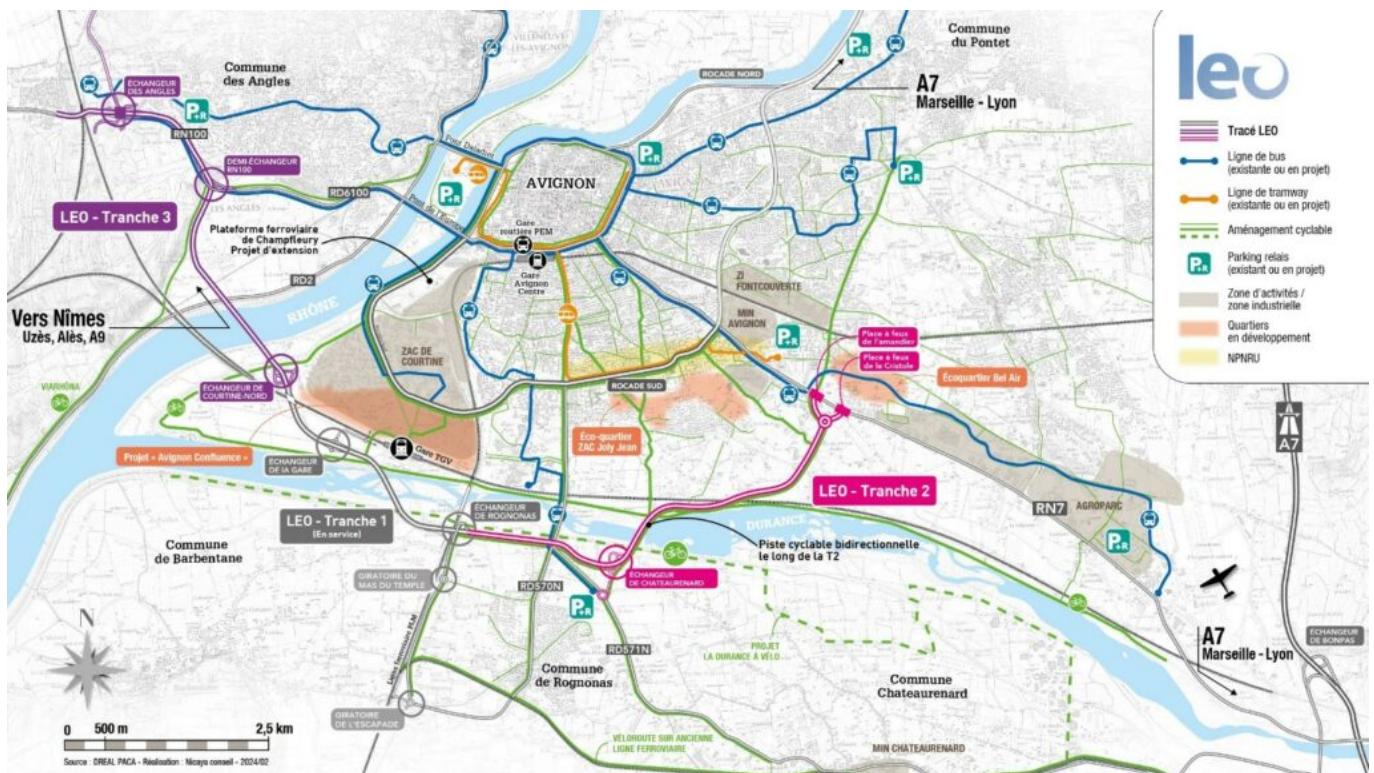
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des 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. »

Ecrit par le 31 janvier 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/Prefecture 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,

Ecrit par le 31 janvier 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

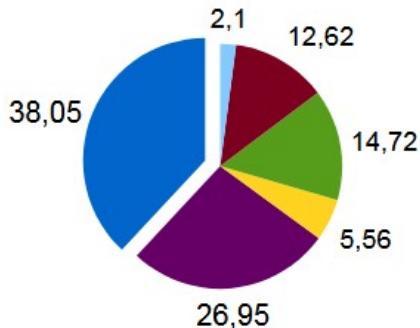
Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département 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.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Tranche 2



Financement des travaux engagés selon les clés de répartition suivantes :

Etat : 38,05 %



Région PACA : 26,95 %



Conseil Départemental 13 : 14,72 %



Conseil Départemental 84 : 12,62 %



Grand Avignon : 5,56 %



Terre de Provence : 2,1 %

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 où 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 ? »

Ecrit par le 31 janvier 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 2^e 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

Ecrit par le 31 janvier 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 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

Ecrit par le 31 janvier 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

Ecrit par le 31 janvier 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 ?