Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

À Avignon, l'île Piot muscle ses digues face au Rhône



Achevé à l'été 2026, le chantier de renforcement des digues de l'île Piot représente 3,4M€ d'investissement et protège 5 500 personnes des crues du Rhône, tandis que les berges ont fait l'objet d'un réaménagement paysager.

À Avignon, l'île Piot dispose d'un rempart renforcé face aux débordements du Rhône. Achevés à l'été 2026, les travaux engagés par le Grand Avignon ont permis de rehausser et de consolider les digues sur ce secteur exposé, entre le pont de l'Europe et le chemin de la Traille. Un chantier à 3,4M€, financé par le Grand Avignon, l'État, la Région Sud, le Département de Vaucluse, la Ville d'Avignon et la Compagnie nationale du Rhône, et qui concerne aussi les équipements de loisirs, les activités économiques et les cheminements fréquentés par les habitants.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Des digues consolidées sur plus d'un kilomètre

Située dans le lit majeur du Rhône, l'île Piot reste vulnérable aux montées des eaux. Les crues de 1856, puis celles de 2002 et 2003, ont rappelé la nécessité de renforcer les ouvrages existants. Les études de sécurisation engagées après ces derniers épisodes ont finalement débouché sur ce chantier d'ampleur. Le dispositif comprend 1 200 mètres de murs en béton, 130 mètres de merlon-digue, des protections amovibles et 405 mètres de voirie rehaussée. Deux niveaux de protection ont été définis selon les secteurs, en fonction des repères hydrauliques retenus : une crue vicennale entre le pont de l'Europe et le centre de loisirs de la Barthelasse, une crue biennale au-delà, jusqu'au chemin de la Traille. Ces références correspondent respectivement à une probabilité annuelle de survenue de 5 % et de 50 %. Cependant renforcer la digue ne signifie pas supprimer tout risque d'inondation, habitants et acteurs locaux restent vigilants.



De gauche à droite : Yvan Bourelly, vice-président délégué à la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations, Olivier Galzi, Président du Grand Avignon, Thierry Lagneau, Président par interim du Département de Vaucluse, Thibault de Cacqueray, sous-préfet de Vaucluse et Michel Bissière de la Région Sud Provence-Alpes-

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Côte-d'Azur
Des digues renforcé Copyright Grand Avignon

Des berges plus accueillantes
Les secteurs de Bagatelle, du chemin de l'île Piot et de la route départementale 228 ont également été réaménagés, en concertation avec la Ville d'Avignon. Revêtements repris, circulations repensées, cheminements améliorés et espaces de repos créés, l'opération est de concilier sécurité et qualité de vie. Douze arbres et près de 600 arbustes ont été plantés. Les finitions des ouvrages ont été choisies avec l'Architecte des Bâtiments de France, pour préserver l'harmonie de ce site situé face aux monuments historiques d'Avignon : les remparts, le pont Saint Bénézet, le petit palais, le palais des papes, le rocher des Doms…

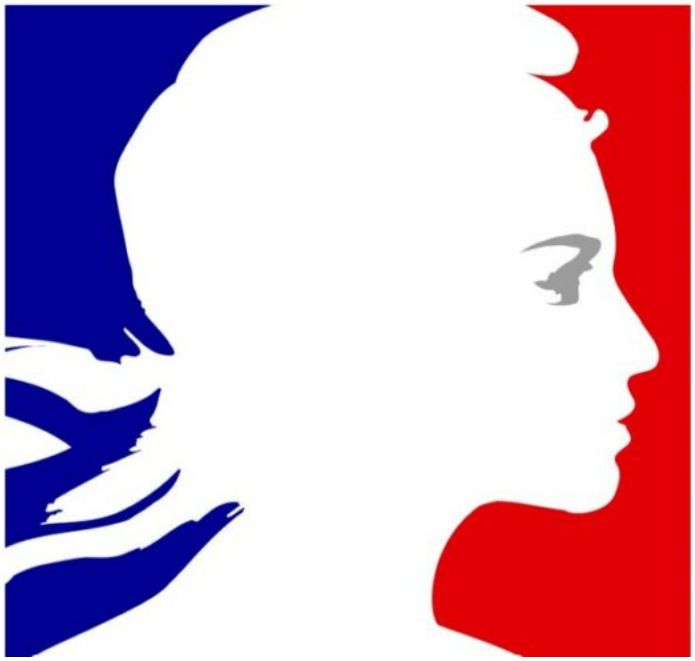
Un effort qui dépasse l'île Piot
Le Grand Avignon reste confronté à un défi plus vaste : plus de 100 000 habitants de l'agglomération vivent en zone inondable, 85km de cours d'eau et 75 km de digues parcourent son territoire. À la confluence du Rhône et de la Durance, la prévention repose autant sur l'entretien des digues que sur la préparation aux situations de crise et la prise en compte du risque dans l'aménagement urbain. Les études pour renforcer la protection de l'île de la Barthelasse doivent également être relancées. Dans la continuité des aménagements réalisés, de nouvelles liaisons cyclables sont par ailleurs prévues le long de la route de l'Islon, avec un raccordement vers le pont du Royaume.

Le financement en détail
Le montant total de l'opération s'élève à 3,4 M€, financés par le Grand Avignon (268 952 €), l'État (1 340 000 €), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (1 005 000 €), le Département de Vaucluse (335 000 €), la Ville d'Avignon (330 000 €) et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) (176 048 €).
Mireille Hurlin

Une magistrate devient secrétaire générale de la préfecture de Vaucluse

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026





Charlène Duquesnay vient d'être nommée secrétaire générale de la préfecture de Vaucluse et sous-préfète d'Avignon. Elle succède à Sabine Roussely qui avait pris ses fonctions en Vaucluse en novembre 2023 et qui, est aujourd'hui sous-directrice des affaires juridiques et institutionnelles à la direction générale des outre-mer depuis le 1er juin après avoir demandé son départ du département vers une autre affectation.

Charlène Duquesnay était auparavant secrétaire générale adjointe de la préfecture de l'Isère et sous-préfète chargée de mission en charge notamment de la politique de la ville, de la cohésion sociale et des sujets montagne.

Magistrate de l'ordre judiciaire, la nouvelle secrétaire générale de la préfecture de Vaucluse est diplômée de l'IEP d'Aix-en-Provence. Elle a commencé sa carrière de magistrate en tant que juge de l'application des peines, au tribunal de grande instance de Brive-la-Gaillarde en Corrèze en 2013.

Ensuite, elle est devenue juge chargée du service du tribunal d'instance de Draguignan dans le Var en 2015, avant d'être nommée juge des enfants au tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence dans les Bouches-du-Rhône, en 2017.

C'est à partir de 2020 qu'elle rejoint le corps préfectoral en tant que sous-préfète de l'arrondissement de Blaye, en Gironde. En 2022, elle est nommée sous-préfète de La Trinité et de Saint-Pierre, en Martinique, avant de rejoindre l'Isère.

Charlène Duquesnay est nommée en Vaucluse pour une durée initiale de trois ans.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

L’Etat et les maires de Vaucluse main dans la main





Suite aux dernières élections municipales de mars dernier, Thierry Suquet, préfet de Vaucluse, a reçu les maires du département afin de leur rappeler leur rôle ainsi que les actions à mener en ce début de mandat.

Le préfet de Vaucluse, Thierry Suquet, vient d’accueillir à la préfecture les nouveaux maires élus dans le département en mars dernier. Aux côtés de Stéphanie Aouine, procureure de la République du tribunal judiciaire d’Avignon, et des directeurs des services de l’État en Vaucluse ils ont présenté le rôle du maire, les premières actions à engager en début de mandat, ainsi que les priorités communes de l’action de l’État et des communes.

Services judiciaires, sécurité et protection des élus

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Suite du mot d'accueil du préfet, la procureure de la République a notamment présenté le rôle des services judiciaires et leurs relations avec les élus de proximité.
Le directeur de cabinet du préfet, Thibault de Cacqueray, a ensuite évoqué les modalités de la collaboration entre l'État et les communes sur les questions de sécurité : rôle des polices municipales dans la lutte contre le narcotrafic, collaboration en matière de fermetures administratives et d'hospitalisations d'office, rôle dans la gestion de crise et le contrôle des établissements recevant du public notamment suite au drame de Crans Montana.
Le commandant en second du groupement de gendarmerie, Michaël Krok, a pris la parole pour aborder les enjeux de protection des élus. Il a présenté les dispositifs mis à disposition des élus locaux pour assurer leur sécurité, tels que MaSécurité ou GEND'élus.

Soutien au élus durant l'exercice de leur mandat
Le directeur départemental de l'Agence régionale de santé, Loïc Souriau, et la directrice départementale adjointe des finances publiques du Vaucluse, Aline Dijan, ont respectivement présenté leurs services et leurs missions aux élus présents.
Enfin, le directeur de la citoyenneté et de la légalité, Denis Marsal, et son adjointe, Marie-Christine Stimmesse, ont présenté le rôle du maire, le cadre réglementaire de la gouvernance intercommunale, ainsi que l'accompagnement proposé par le service des relations avec les collectivités territoriales. À cette occasion, il a rappelé la loi du 22 décembre 2025 portant création d'un statut de l'élu local, qui énonce les principaux droits dont bénéficient les élus dans l'exercice de leur mandat.

L.G.

Île Piot, Avignon renforce ses digues face au Rhône

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



Le Grand Avignon a engagé un vaste chantier de confortement des digues de l'île Piot afin de protéger les terres des crues du Rhône. Lancée à l'automne 2025 et dotée d'un budget de 3,4M€, l'opération vise à sécuriser une zone fréquentée et habitée, tout en requalifiant les berges dans un site emblématique face aux remparts d'Avignon.

À Avignon, le Rhône n'a jamais été un voisin tranquille. Depuis des siècles, la ville compose avec les débordements du fleuve, dont les crues ont parfois profondément marqué le territoire. La plus célèbre demeure celle de 1856, l'une des plus importantes de l'histoire du Rhône, qui submergea de vastes zones de la vallée et causa d'importants dégâts dans de nombreuses villes riveraines.

Une protection renforcée face à un fleuve capricieux

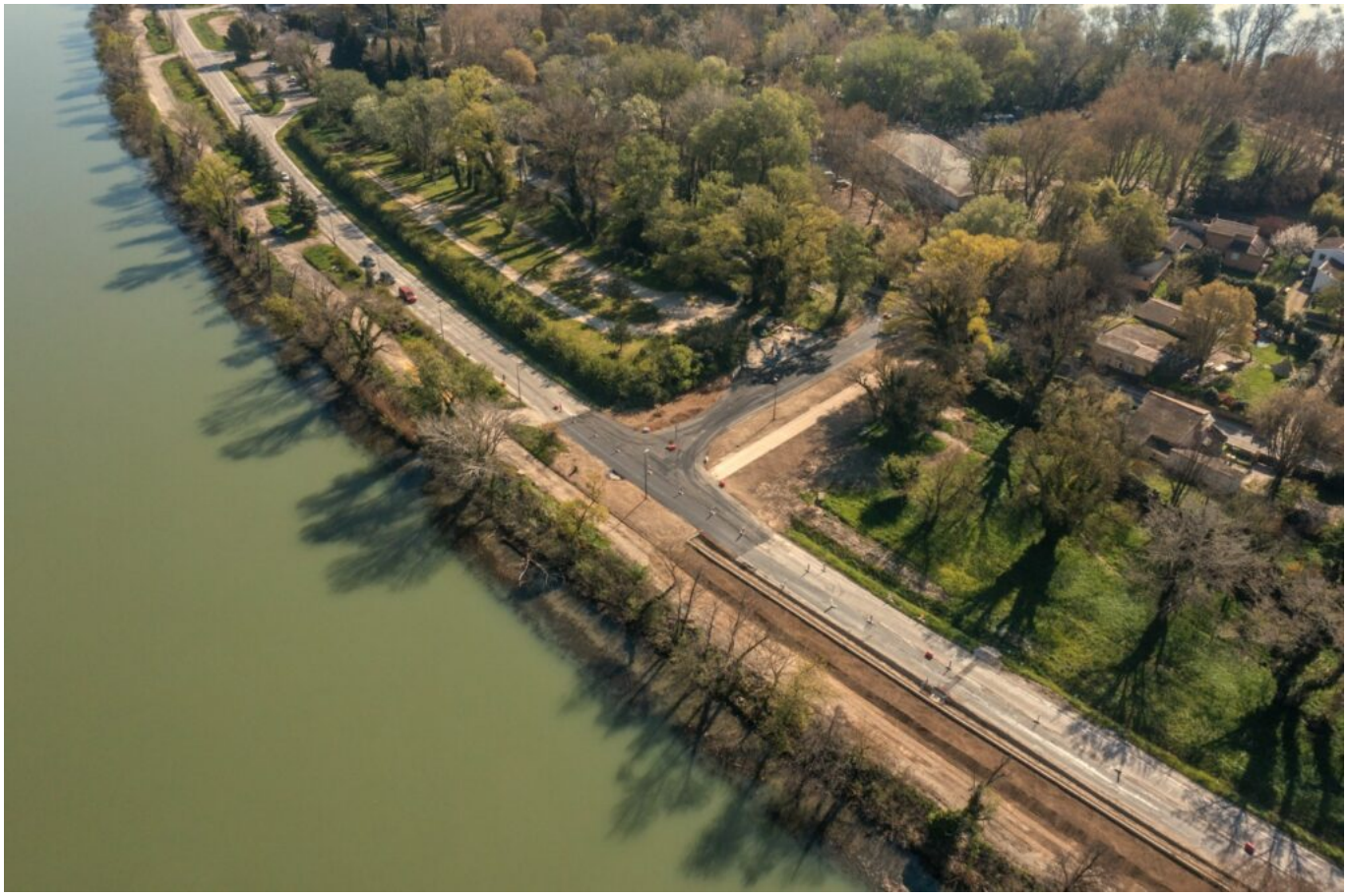
La prévention du risque inondation constitue un enjeu majeur en Vaucluse. C'est dans cet esprit que le Grand Avignon a lancé, en octobre 2025, un important chantier de confortement des digues de l'île Piot, sur la rive droite du fleuve, face au centre historique. Objectif ? Rehausser et consolider les ouvrages existants afin d'assurer une protection durable aux 5 000 personnes fréquentant ce secteur mêlant activités économiques, espaces de loisirs et itinéraires cyclables.

3,4M€ de travaux

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Confiés au groupement Guintoli-Spie batignolles travaux publics, les travaux mobilisent également l'entreprise PEC pour les aménagements paysagers. Le coût total de l'opération atteint 3,4M€, financés par un partenariat associant l'État, la Région Sud, le Département de Vaucluse, la Ville d'Avignon, la Compagnie nationale du Rhône et le Grand Avignon.



Créditphoto@Spie batignolles

Un dispositif technique sur plus d'un kilomètre

Le chantier concerne le linéaire compris entre le pont de l'Europe et le chemin de la Traille, au cœur d'un secteur urbanisé et très fréquenté. Le système d'endiguement sera profondément modernisé. Au programme ? Le rehaussement de 643 mètres d'ouvrages existants, la construction de 560 mètres de nouveaux murs en béton, la création d'un merlon de digue de 130 mètres, l'installation de trois dispositifs de protection amovibles, ainsi que le rehaussement de 405 mètres de voirie.

Dans le détail

Le dispositif a été dimensionné selon deux niveaux de protection distincts, calculés à partir des repères hydrauliques du pont Daladier. La partie la plus exposée, entre le pont de l'Europe et le centre de loisirs de la Barthelasse, sera protégée contre une crue vicennale, tandis que le tronçon amont sera dimensionné pour des crues plus fréquentes mais moins intenses. Une intervention spécifique est

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

également prévue sous les arches du pont Daladier : la suppression d'obstacles et de clôtures afin d'améliorer la circulation de l'eau en période de crue et préserver la transparence hydraulique du site.

Réconcilier protection et paysage

Le projet, à la fois urbain et paysager s'étend sur trois secteurs : Bagatelle, le chemin de l'île Piot et la zone de la RD228, au bénéfice d'une requalification globale. Les aménagements prévoient notamment : la modification de certaines circulations, la création d'espaces de pause et de cheminements, la reprise des revêtements et des nivellements, ainsi que la désimperméabilisation et la végétalisation de plusieurs espaces.

Revégétalisation

Au total, 12 arbres et près de 600 arbustes seront plantés afin de renforcer l'intégration paysagère du projet. Les choix architecturaux ont été réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France afin de préserver la qualité visuelle de ce site exceptionnel, situé face aux monuments historiques d'Avignon et aux célèbres remparts médiévaux.



Créditphoto@Spie batignolles

Une stratégie plus large contre le risque inondation

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Ce chantier s'inscrit dans une stratégie territoriale plus vaste. Depuis 2018, le Grand Avignon exerce la compétence Gemapi (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations), essentielle dans une agglomération située à la confluence du Rhône et de la Durance. Plus de 100 000 habitants du territoire vivent aujourd'hui en zone inondable, ce qui explique l'ampleur des investissements engagés pour sécuriser digues et ouvrages hydrauliques.

Plusieurs opérations structurantes déjà menées

Ces dernières années, plusieurs opérations structurantes ont déjà été menées : Le renforcement de la digue palière de la Durance, longue de 15 kilomètres, la création de trois bassins de rétention à Saze, capables de stocker près de 25 000 m³ d'eau. Enfin, les travaux de l'île Piot devraient s'achever à la fin mai pour les secteurs encore en chantier. Dans leur prolongement, le Grand Avignon prévoit également la création d'aménagements cyclables le long de la route de l'Islon, avec une liaison vers le pont du Royaume. Entre mémoire des crues et adaptation aux défis climatiques, Avignon poursuit un patient travail d'équilibre : protéger les habitants tout en préservant la relation intime qui unit la ville à son fleuve.

Mireille Hurlin



Créditphoto@Spie batignolles

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

Little Bob : « Mon blouson, je rentre toujours dedans ! »



Mythique, iconique… aujourd'hui on atteint le stade du sublime aussi vite qu'on poste une story sur Instagram. Mais, pour Roberto Piazza (alias Little Bob) ces qualificatifs sont loin d'être galvaudés. 85 ans, 50 ans de carrière, 23 albums, des milliers de concerts et toujours la même passion, la même envie : celle de jouer du rock'n roll et de le partager sur scène. Little Bob Blues Bastard sera en concert au Sonograf, au Thor, le dimanche 7 décembre à 18h00. Un moment de l'histoire du rock français à vivre en live.

A l'heure où de nombreux rockers ont raccroché leur perfecto et quitté la scène, l'inoxydable Little Bob fait durer le plaisir. « Je suis certainement le plus vieux rocker qui tourne encore » annonce-t-il

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

fièrement. « J'ai peut-être un peu moins la pêche qu'il y a 40 ans mais j'ai encore de la ressource et on me dit que je chante mieux… » ajoute-t-il. Et si le rock était un élixir de jeunesse ? Mick Jagger (80 ans) ou Iggy Pop (78 ans) et quelques autres, suivent avec succès le même traitement : celui du rock et de la scène.

« Faut que ça repeigne la caisse »

L'histoire commence au Havre (joli port de marchandises) où en 1971, le jeune Roberto fonde, avec quelques potes, Little Bob Story. Le groupe s'est fait connaître dès 1975 avec une reprise dépoussiérée du classique « don't let me be misunderstood », et en 1976 avec « High time », morceau qui n'est pas sans rappeler les riffs de guitare du regretté Wilko Johnson (à moins que ce soit l'inverse ?). Le groupe, dont la durée de vie appelle au plus grand respect, a connu plusieurs périodes. En 1989, il se sépare de sa « Story » pour renaître sous le nom de Little Bob. Tout simplement. En 2012, nouvelle évolution avec Little Bob Blues Bastard. On revient à une couleur musicale un peu plus blues sans quitter le parti pris du « rock'n roll ». Rock'n roll, voilà une terminologie qui pourrait apparaître aujourd'hui comme désuète mais qui a le mérite d'annoncer clairement la couleur. Pas de confusion sur le genre de la maison. Cette dénomination Little Bob y tient. Back to the basic. « Faut que ça repeigne la caisse » affirme notre rockeur national. Et ce n'est pas un hasard si le groupe a décidé de sortir cette année l'enregistrement d'un concert capté à la Cigale en 1988. Un pur moment 100 % rock'n roll qui n'était jamais sorti des cartons. Les fans apprécieront. Le dernier album de la période « Story ». Précision importante Little Bob Story a été un des rares groupes de rock français avoir connu un vrai succès outre-manche. Ca positionne.

« On t'aime Bob ! »

Si le rock est la passion absolue de Roberto, l'amour pour sa femme, Mimi, aujourd'hui disparue, a également joué un rôle très important dans la vie du chanteur. C'est elle qui a été sa muse, c'est elle qui a modéré certaines de ses addictions antérieures, c'est elle qui lui donne, aujourd'hui, le courage de poursuivre la route après son décès en 2019. Et c'est elle qui a inspiré son dernier album « we need hope », sorti en 2021. « Si je laisse tomber je n'aurais rien à foutre et n'avoir plus rien à foutre ça ne mène pas loin » dit-il. « Aujourd'hui, il me reste l'amour du public… c'est beaucoup et à chacun de mes concerts le public me lance des… on t'aime Bob ! » ajoute-t-il avec une pointe d'émotion. « La force pour chanter je l'ai toujours et je chante… » « Ma musique reste engagée et je défendrais toujours les plus faibles » ça claque comme une prise de position non négociable.

Little Bob est un fidèle. Fidèle à ses idées, ses valeurs, fidèle à sa musique, à sa ville, à ses amis. « Mon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

blouson je rentre toujours dedans » dit-il, vous voyez la métaphore ?

Little Bob Blues Bastard au Sonograf au Thor le dimanche 7 décembre à 18h00 (ZA la Cigalière)

Little Bob : chant
Bertrand Couloume : contrebasse
Nicolas Noël : claviers
Gilles Mallet : Guitares
Matt Poupard : Batterie

Prix des places
Tarif normal : 24 €
Tarif prévente : 22 €
Tarif adhérent : 20 €
Tarif réduit : 18 €

Réservations
https://www.lesonograf.fr/little-bob-07122025-sonograf

Jacques Witkowski : un nouveau préfet pour lutter contre le narcotrafic en Paca

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



Préfet du Bas-Rhin et de la région Grand-Est depuis octobre 2024, Jacques Witkowski vient d'être nommé préfet des Bouches-du-Rhône par le Président de la République. A ce titre, cet ancien gendarme sera également préfet de l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que de la zone de défense et de sécurité Sud.

Succédant à Georges-François Leclerc qui a pris la direction du cabinet du président de la République à la fin du mois dernier, Jacques Witkowski est né le 21 janvier 1963 au Creusot en Saône-et-Loire.

Titulaire d'un DEUG de droit et diplômé de l'ESM (Ecole spéciale militaire) de Saint-Cyr ainsi que de l'État-major de la gendarmerie nationale, le nouveau préfet de la région Sud a été successivement préfet de Mayotte en 2013, de la Manche (2016), de l'Hérault (2019) et de Seine-Saint-Denis (2021). Durant cette période, il a également notamment occupé les fonctions de préfet hors cadre, directeur de cabinet de la ministre des outre-mer en 2014 ou bien encore directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises à l'administration centrale du ministère de l'intérieur en 2017.

Particulièrement actif dans la lutte contre le narcotrafic, le nouveau préfet de la région Paca est réputé

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

pour sa fermeté (voir vidéo ci-dessous). C'est notamment pour ces raisons que Jacques Witkowski a été choisi afin de mener cette bataille sur Marseille ainsi que l'ensemble de la région.

Jacques Witkowski évoque la lutte contre le trafic de stupéfiants chez nos confrères de BFM Alsace le 20 février dernier

---

Qui a braqué le Louvre ?



Il suffit d'une échelle, d'une disqueuse et d'un scooter… Le braquage du musée du Louvre dimanche 19 octobre apparaît comme inimaginable. Un scénario tellement simple qu'aucun producteur de cinéma ne l'aurait accepté. Et pourtant à l'heure des technologies les plus développées en matière de sécurité, le plus célèbre et le plus grand des musées du monde vient de se faire braquer plus aisément qu'une bijouterie de quartier. Une histoire rocambolesque

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

qui interpelle…

Dérober, en moins de 7 minutes 8 joyaux nationaux, au Louvre, en plein jour, de surcroît pendant les heures d'ouverture et sans aucune violence, relève d'un culot rare. Tous les experts s'accordent à dire que ces bijoux sont invendables, en tout cas en l'état. Mais si l'or peut être refondu, les pierres précieuses sont répertoriées et pour la plus part traçables. L'argent ne pourrait bien ne pas être le motif de ce cambriolage hors normes. Posséder ce qui n'est pas achetable pourrait être pour quelques ultra-riches peu scrupuleux un plaisir ultime. Il en va de même pour les voleurs de tableaux la valeur marchande de leurs larcins n'y a que faire. C'est une première piste.

> **Pour ces partisans de l'ordre, ce braquage est le signe flagrant de la déliquescence de notre pays**

« En s'attaquant à nos trésors nationaux, c'est à la France qu'on s'attaque, on nous ridiculise, on nous humilie » disaient dès dimanche soir certains commentateurs. Cette théorie a été immédiatement relayée par ceux qui ne loupent pas une occasion d'appeler à la nécessité d'un État fort, plus répressif… Pour ces partisans de l'ordre, ce braquage est le signe flagrant de la déliquescence de notre pays. Pas moins que cela. Dans ce même registre on avance aussi la théorie qu'une puissance étrangère puisse être le commanditaire de ce cambriolage. Il s'agit de s'en prendre à la France par tous les moyens et de nous déstabiliser à tout prix. Les regards se portent alors du côté de la Russie.

L'autre hypothèse, la plus belle mais la moins vraisemblable, consisterait à dire qu'il s'agit d'un adepte de Robin des bois qui dérobe pour donner aux pauvres. Tout aussi imaginaire que le héros de la forêt de Sherwood. Le côté rocambolesque et sans violence collait cependant bien. Dommage. Qu'il s'agisse de la méthode utilisée par les cambrioleurs ou leurs motivations, il y a dans ce cambriolage une dimension « romanesque » à la hauteur des lieux.

Où sont les Badinter d'aujourd'hui ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



D'un côté on panthéonise Robert Badinter et au travers de cet hommage on met en exergue son courage politique et ses valeurs humanistes. De l'autre côté, on assiste au plus pitoyable des spectacles politique qui nous soit donné de voir. Alors à quoi sert cette panthéonisation si elle ne montre pas « le chemin » ?

Robert Badinter n'est pas uniquement l'homme qui a abolit la peine de mort ou abrogé le délit d'homosexualité. Au-delà de ses combats pour la défense et le respect de la dignité humaine ce sont les valeurs qui ont mobilisé son énergie toute sa vie durant, qui sont remarquables et devraient être inspirantes. Il n'a jamais dévié de sa trajectoire et de ses convictions.

Il a fallu être particulièrement courageux pour, en 1976, défendre Patrick Henry, le meurtrier d'un enfant de 7 ans et lui éviter la peine de mort, et cela contre la vindicte populaire. Bien que Robert Badinter fût l'incarnation d'une gauche morale (non communiste) et l'objet d'une opposition violente de la part de l'extrême droite (le FN le surnommait, alors qu'il était garde des Sceaux, « le ministre de la délinquance ») il est devenu la statue du commandeur. Un défenseur de l'État de droit et l'incarnation d'une probité érigés en modèle. Au fond une autorité morale qui fait tant défaut aujourd'hui.

« Cette conception courageuse de l'action publique » comme le souligne François Hollande, est bien loin

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

du jeu politique actuel avec ses bassesses et ses calculs politiciens.

La panthéonisation de Robert Badinter, et comme celles de bien d'autres, ne doivent pas servir à nous donner bonne conscience et expier nos fautes. On se rêve à penser, dans ces moments de chaos, que son exigence morale puisse être un exemple. A l'origine d'un sursaut, même petit… Ce serait sans aucun doute le plus bel des hommages à lui rendre.

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



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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

toutes les attentions car son avis de décès n'est pas loin d'être prononcé. De quoi mobiliser l'ensemble des acteurs de ce dossier qui s'inquiètent dans l'urgence des conséquences de l'abandon du projet. Problème : si tout le monde est à l'unisson sur le fait qu'il faut faire quelque-chose, personne n'est d'accord sur la manière de le faire. Entre 'pas de décision' et 'mauvaise décision', les politiques locaux s'écharpent sous l'œil agacé des services de l'Etat. L'enjeux ? le désenclavement de la cité des papes. Et si face à ces blocages sur la tranche 2, la solution passait par la réalisation de la tranche 3 ? Celle sur le Rhône qui justifie, à elle seule, l'ensemble du tracé. L'arrivée enfin d'Occitanie dans la danse pourrait rebattre la donne.

Devant les multiples atermoiements de ce projet dont la première évocation officielle remonte à 1987, avec une inscription au Conseil général de Vaucluse sous le vocable 'Déviation Sud d'Avignon par les bords de Durance', la LEO semble aujourd'hui dans l'impasse. En effet, sur les 3 tranches du projet, seule la première (entre Courtine et Rognonas) a été réalisée. D'une longueur de 3,8km, en 2×2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un montant de 136M€. Elle permet de relier la gare TGV de la cité des papes au Nord des Bouches-du-Rhône. La tranche 2 prévoit 5,8km en 2×1 voies (éventuellement passés en 2×2 voies ultérieurement), de Rognonas aux Amandiers, avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2×2 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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 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.

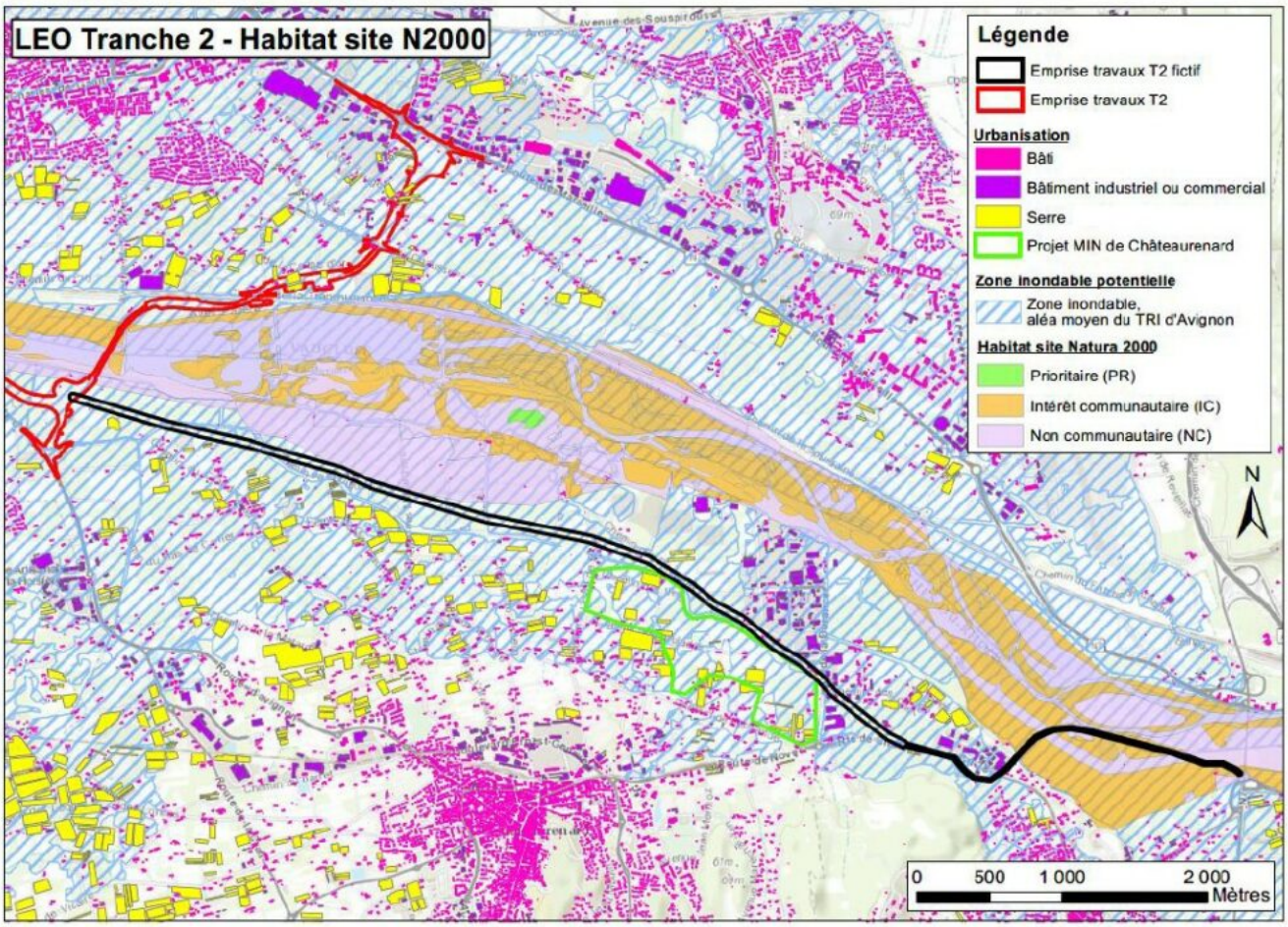
> **« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »**
>
> ***Cécile Helle, maire d'Avignon***

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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 ».



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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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

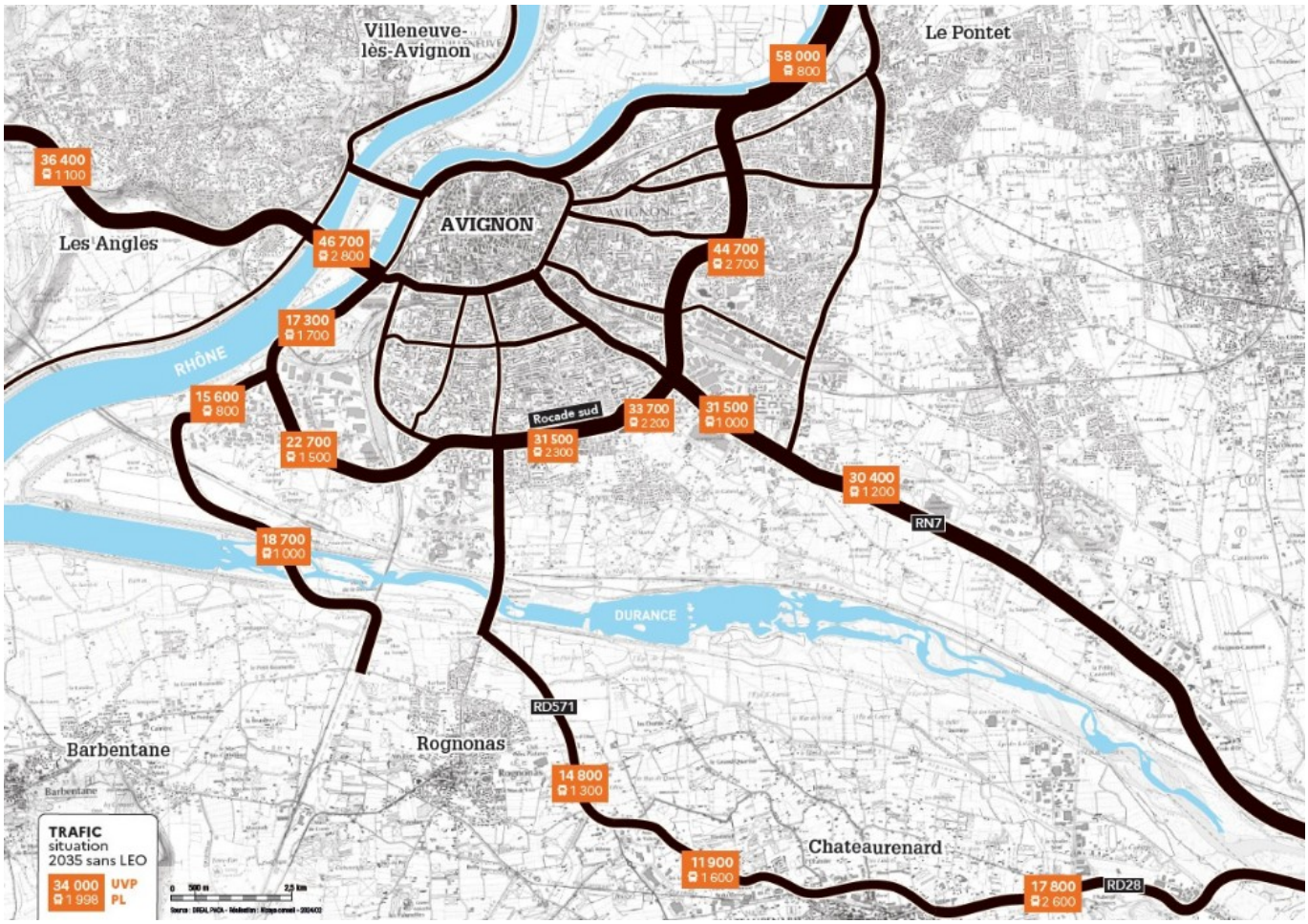
Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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

Oui en 2019, non en 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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



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

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

Ce dernier propose ainsi désormais de longer le Sud de la Durance « avec une route en partie en encorbellement » pour limiter l'impact environnemental et permettre les usages agricoles. « Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d'arriver par l'arrière de la zone des Iscles et du MIN », avant un éventuel franchissement de la Durance pour rejoindre le rond-point du parc des expositions et « se connecter à Bonpas où le Département de Vaucluse a débuté les travaux de réaménagement afin de fluidifier la zone. »
Pour les deux élus, il faut donc prioritairement utiliser les voies de circulation existantes et impérativement réaliser la jonction entre l'A9 et l'A7 à Orange pour favoriser l'usage de l'autoroute et y renvoyer le plus de camions

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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

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

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

Du point mort à un état de mort cérébrale

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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

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

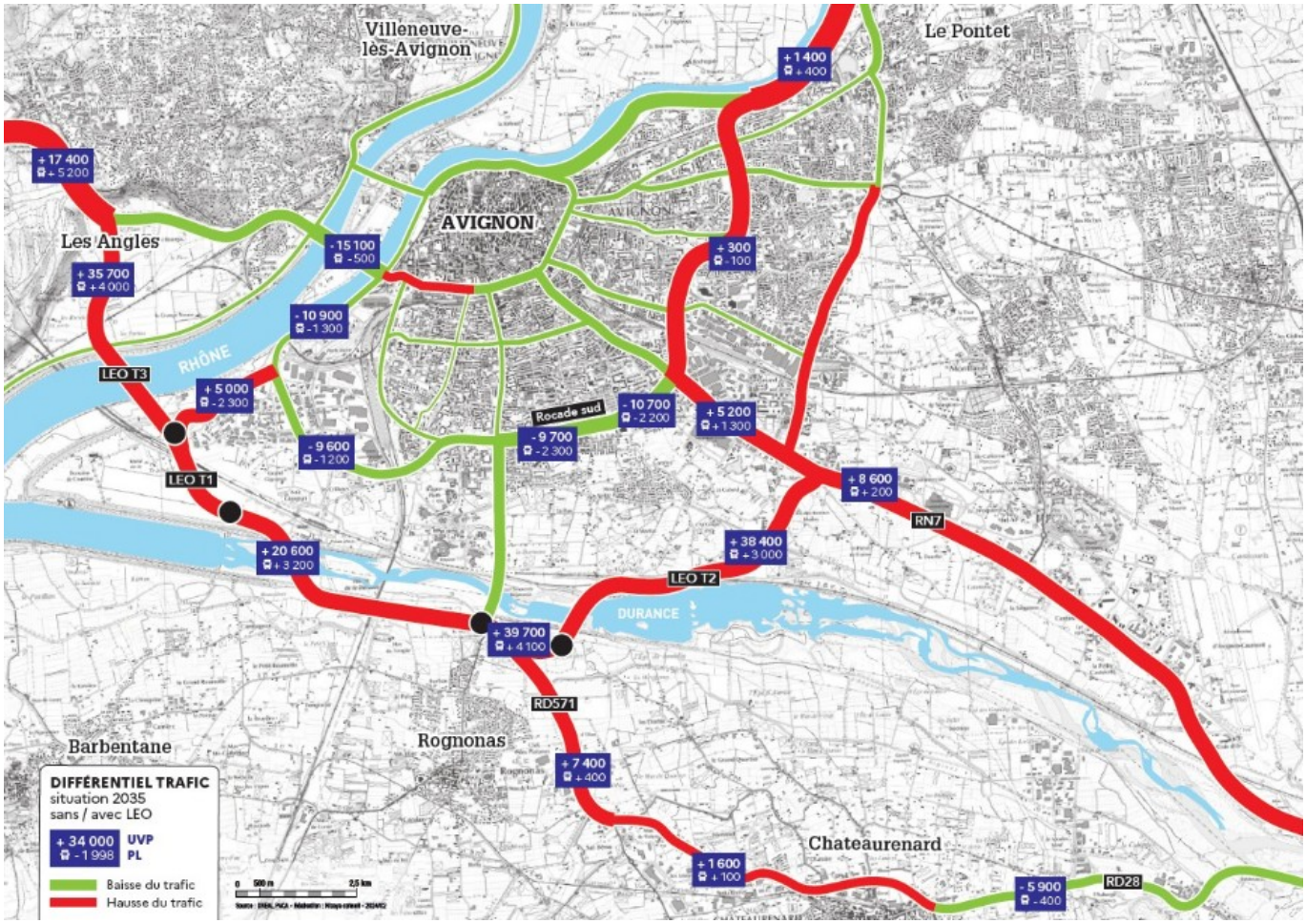
> **« Ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible. »**
>
> ***Gaby Charroux, maire de Martigues***

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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



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

Enjamber le Rhône plutôt que la Durance ?

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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

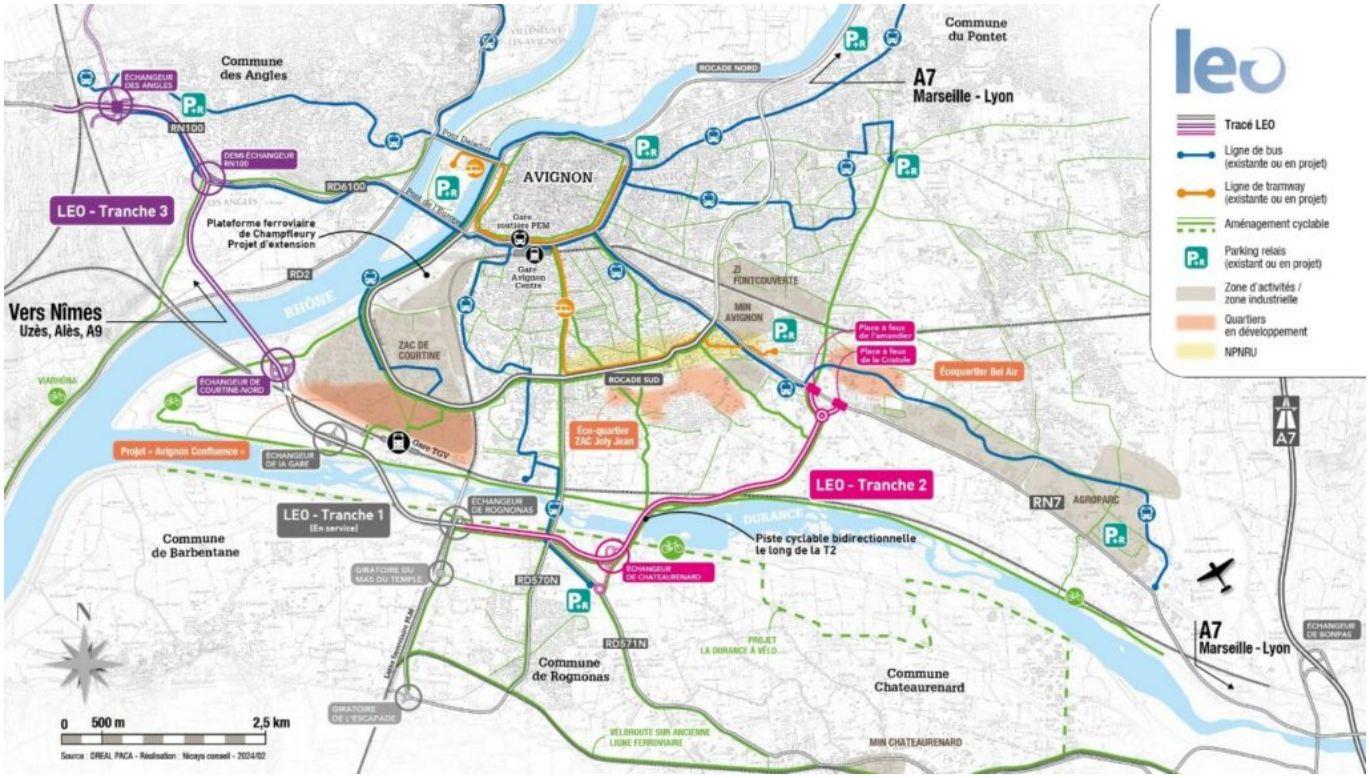
> **« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »**
>
> ***Les élus gardois du Grand Avignon***

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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

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

LEO : « J'y suis complètement favorable. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

Coup de Chance, Carole Delga était en Avignon à l'occasion de la fête nationale. En effet, la présidente de la Région Occitanie, qui assiste chaque année au festival à titre privée, a participé aux cérémonies du 14 juillet à Villeneuve-lès-Avignon. Questionnée sur la LEO par nos confrères de la presse quotidienne régionale, elle a déclaré : « J'y suis complètement favorable. Mais la question de son financement est liée à la participation de l'Etat (…). La France a besoin d'investir dans des infrastructures ferroviaires,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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

Tout le monde a un avis sur la LEO

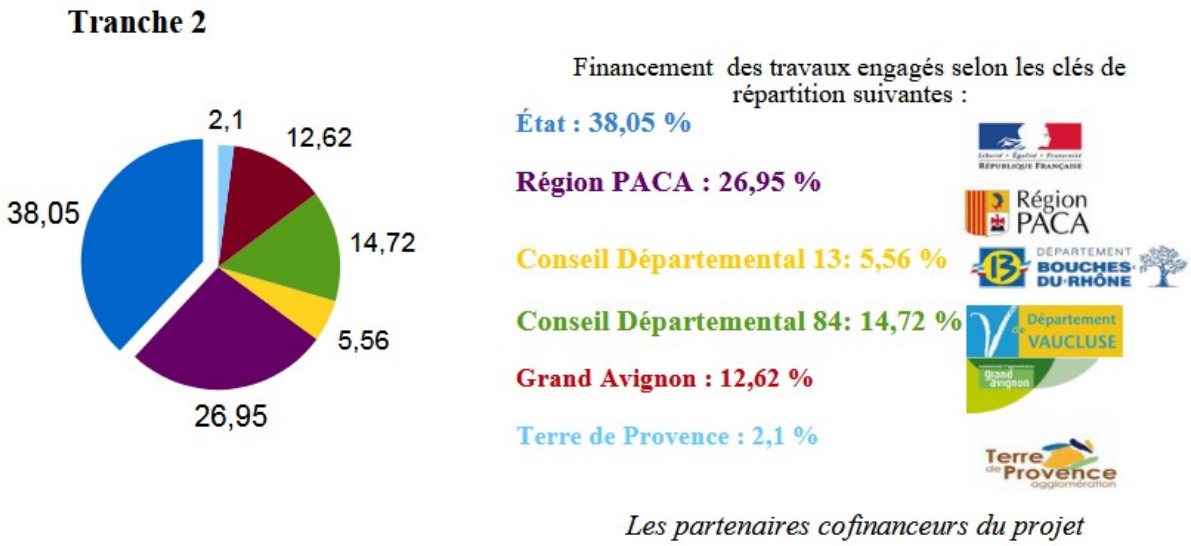
« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », expliquait déjà en 2021 Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc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

Mieux vaut tard que jamais

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



Les partenaires cofinanceurs du projet

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

de la LEO. Crédit : Lavigne Cheron Architectes/Cerema

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

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

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

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

Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026



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

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

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

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

Il existe des jurisprudences

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 8 novembre 2026

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

La loi permet aux habitants de s'exprimer par référendum

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