

Écrit par le 8 avril 2026

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



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

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

Ecrit par le 8 avril 2026

collectivités locales, les acteurs économiques et les services de l'État, [Thierry Suguet](#) a estimé que les conditions techniques, économiques et environnementales ne permettaient pas la mise en œuvre du dispositif 'dans des conditions acceptables par l'ensemble des parties prenantes'.

### Des risques de congestion et d'effets pervers

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



Copyright Ville d'Avignon

### Congestions routières et impacts économiques

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

Ecrit par le 8 avril 2026

En privant ces zones d'un accès fluide, le préfet alerte sur des surcoûts logistiques, des retards de livraison et une dégradation de la compétitivité des entreprises locales. Les trajets des poids lourds seraient allongés de 20 à 50 kilomètres selon les itinéraires, parfois avec des péages, ce qui augmenterait paradoxalement les émissions de CO<sub>2</sub> et l'empreinte carbone du transport.

### Pour une gestion raisonnée des axes routiers

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



Copyright Ville d'Avignon

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

*Thierry Suquet, préfet de Vaucluse*

### 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

Ecrit par le 8 avril 2026

de mobilité du territoire, même si le projet de la LEO (Liaison Est-Ouest) semble bien enterré tandis que les espoirs se tournent, en partie, vers le futur Service Express Régional Métropolitain. Pour le préfet, la réalisation du second volet de la LEO aurait permis à terme de réconcilier impératifs écologiques et besoins économiques, en contournant les zones les plus peuplées tout en maintenant la desserte des pôles d'activité.

### **Un dossier encore ouvert**

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

Mireille Hurlin

---

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

Ecrit par le 8 avril 2026



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

Ne cherchez plus. Nous avons trouvé le bâtiment signature de la zone d'activité d'Agroparc : Memento, [le nouvel édifice qui accueille les archives départementales du Conseil départemental de Vaucluse](#) trop à l'étroit maintenant dans leur site historique du palais des papes.

« C'est beau, c'est solide, c'est du concret », assure fièrement Dominique Santoni, présidente du Département, qui a pris l'habitude désormais d'organiser une rencontre de rentrée avec la presse dans un site emblématique du département. L'occasion pour l'élue de rappeler que ce nouveau lieu de mémoire constitue « un véritable symbole de notre feuille de route d'investir et de donner de la visibilité au département. C'est un projet phare que nous avons réussi à mener en 3 ans. Il illustre parfaitement notre volonté de nous tourner vers l'avenir. »

« Investir pour améliorer le quotidien des Vauclusiens. »

*Dominique Santoni, président du Conseil départemental de Vaucluse*

Ecrit par le 8 avril 2026

Investir, investir et encore investir, tel pourrait être le mantra de Dominique Santoni qui rappelle le cap qu'elle s'est fixée dans sa mandature : « améliorer les infrastructures pour améliorer, encore une fois, le quotidien des Vauclusiens ».

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

### [Les travaux du carrefour de Bonpas se poursuivent en septembre](#)

#### **Poursuite du déploiement de plan santé**

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

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

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

#### **RSA : continuer d'accompagner les allocataires vers l'emploi**

Si le Vaucluse présentait le pire taux régional de retour à l'emploi (3%) des allocataires du RSA (Revenu de solidarité active), le département affiche maintenant le meilleur score (presque 35%).

« Pour moi, le RSA ne peut pas être une situation qui perdure, confie Dominique Santoni. L'idée, c'est vraiment de retrouver du travail. Aujourd'hui, nous avons identifié trois types d'allocataires du RSA : ceux qui peuvent se tourner vers une prestation compensatoire (comme l'aide à l'autonomie, aux

Ecrit par le 8 avril 2026

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

### Les plus belles routes du Sud en 2026 ?

Concernant les projets à venir, le Département espère lancer en 2026 'Les plus belles routes du Sud'. Mené en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui en financera une partie, ce programme vise à rénover et embellir les routes, principalement départementales.

« Nous allons embellir, nous allons planter, nous allons fleurir, nous allons agrandir, nous allons installer des pistes cyclables », énumère Dominique Santoni.

« Cela concerne aussi les sentiers, les itinéraires pédestres ou bien encore les traversées de VTT, poursuit-elle. L'idée c'est de mettre en scène les voies du Vaucluse et de réaliser des gestes architecturaux comme avec [la passerelle de l'Oiselet](#). »

Dans cet esprit, le Conseil départemental prévoit la création d'une piste cyclable en encorbellement le long du pont de Bonpas, un travail sur le pied du Ventoux ou dans les gorges de la Nesque.

« Avec cela, on combine développement, infrastructure, attractivité, mobilité douce, développement durable, transport... », se félicite à l'avance l'élue qui souhaite mettre le paquet sur les plantations d'arbres car « le Vaucluse a encore besoin d'être embelli. »

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

Gérant près de 2 400 km de routes départementales, Dominique Santoni a aussi forcément un œil sur les difficultés de mobilité et tout particulièrement [la non-réalisation de la LEO](#) ou bien encore [le projet de limiter le trafic poids lourds](#) sur la rocade d'Avignon.

« La solution de la rocade, c'est la LEO. Je trouve vraiment dommage que l'on ait abandonné ce projet de contournement de la cité des papes alors que nous avons une vraie problématique de transport dans ce département. En plus, nous nous privons de dizaines de millions d'euros qui auraient été déversés sur le territoire. »

[LEO : Tout le monde la veut, mais personne ne l'a fait](#)

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

Ecrit par le 8 avril 2026

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

### [Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année](#)

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

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

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

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

Ecrit par le 8 avril 2026

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



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

« Nous traversons une période difficile et incertaine, observe avec inquiétude [Bernard Vergier](#), président de [la CPME de Vaucluse](#). Notre économie est particulièrement en souffrance et paye aujourd'hui les conséquences de plusieurs années de tumulte. L'instabilité politique qui s'installe vient accentuer ces épreuves. »

Pour le président de [la première organisation patronale du département](#) et ses 900 adhérents directs, la

Ecrit par le 8 avril 2026

priorité est de « retrouver rapidement de la stabilité et de la visibilité pour que nos entreprises puissent faire face à l'inquiétude grandissante de nos chefs d'entreprise, à des carnets de commande en baisse, aux investissements suspendus, aux défaillances d'entreprise en hausse ainsi qu'au dérapage incontrôlé des finances publiques. »

Un constat sans appel pour celui qui veut redonner envie aux Français de travailler plus : « il nous faut encore plus de productivité, il est impératif que nous encourageons ceux qui font tourner notre économie. »

### Urgence à traiter de nombreux dossiers

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

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

### Petit-déjeuner sur la réforme de la facture électronique

Chaque année, la CPME 84 propose près de 70 rendez-vous à ses adhérents. Dans ce cadre, la Confédération vauclusienne organise un nouveau petit-déjeuner sur le thème : 'La réforme de la facture électronique : une opportunité de compétitivité pour les entreprises'.

Une matinée sur les nouvelles modalités de la facture électronique qui doivent être en mise en place pour septembre 2026 animée par [Valérie Schneider](#), directrice commerciale régionale - SG SMC Avignon, [Laure Ousset](#), responsable du marché des professionnels - SG SMC Avignon, [Vanessa Bisson](#), chef de marché au sein de la direction des marchés - SG et [Roxane Guétal](#), directrice territoriale et expert-comptable chez Rydge Conseil (ex KPMG).

'La réforme de la facture électronique : une opportunité de compétitivité pour les entreprises'. Jeudi 9 octobre. De 8h30 à 10h30. Mercure Avignon-TGV. 2, rue Mère Térésa. Avignon. Inscription et renseignement : 04 90 14 90 90 ou [contact@cpme84.org](mailto:contact@cpme84.org)

### Les CPME 84 entend faire entendre la voix des entrepreneurs lors des élections

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

Ecrit par le 8 avril 2026

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

« Je voudrais qu'Avignon redevienne une vraie locomotive économique. »

*Bernard Vergier, président de la CPME 84*

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

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

### **Habiter à Villeneuve mais voter à Avignon ?**

Afin de peser encore davantage sur le prochain scrutin des municipales, la CPME 84 veut inciter les chefs d'entreprise et commerçants locaux à s'inscrire sur les listes électorales de la commune où se trouvent leur entreprise ou leur commerce. « On peut très bien habiter à Villeneuve-lès-Avignon ou Les Angles et voter sur Avignon », explique Bernard Vergier.

« Pour cela, il faut avoir au moins 2 ans d'ancienneté en temps que dirigeant ainsi qu'avoir son commerce installé dans la commune depuis 2 ans », complète [Olivier Pieri](#), secrétaire général de la CPME 84 en s'appuyant sur [l'article L11 du code électoral](#).

« La solution c'est la LEO. »

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

L'occasion pour Bernard Vergier d'appuyer ensuite sur les difficultés de déplacement et de mobilité dans l'agglomération de la cité des papes : « le plan de circulation au sein de la ville d'Avignon doit être revu

Ecrit par le 8 avril 2026

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

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

### Nouvelle édition des trophées des entrepreneurs positifs

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

*Trophée des entrepreneurs positifs 2025. Jeudi 2 octobre. 18h. [Factory Avignon](#). 107, allée de Virée Abeille. Le Pontet. Rencontre limitée aux 180 premières inscriptions sur [contact@cpme84.org](mailto:contact@cpme84.org)*

« Aujourd'hui, je vois des décisions allant souvent à l'encontre de notre vie quotidienne d'artisans-commerçants. »

*Denis Duchêne, vice-président de la CPME 84*

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

« Ce qui nous intéresse c'est l'économie vauclusienne, et son cœur c'est Avignon », martèle Bernard Vergier.

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

En attendant, malgré « le contexte compliqué, les chefs d'entreprise de notre organisation se démènent

Écrit par le 8 avril 2026

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

Laurent Garcia

### **Formation juridique avec le cabinet Barthélémy**

La CPME 84 propose une formation juridique animée par Maître [Hélène Quilichini](#), avocate associée spécialisée en droit social au cabinet [Barthélémy Avocats](#). Ce rendez-vous aura pour thème : 'Accident du travail, maladies professionnelles : reconnaissance et obligations du chef d'entreprise'.

L'occasion d'aborder des questions comme 'Que recouvrent les notions d'accident du travail, d'accident de trajet, de maladie professionnelle ?', 'Quelles sont les obligations à la charge de l'employeur, du salarié ?', 'Quels sont les moyens de contestations possibles ?', 'Quelles sont les conséquences directes et indirectes de la reconnaissance du caractère professionnel d'un accident ou d'une maladie pour l'employeur ?' ou bien encore 'Quelles sont les conséquences de la réalisation du risque professionnel ?'.

*Formation juridique. Mardi 30 septembre. De 8h30 à 12h. Novotel Avignon-Nord. 135, avenue Louis Pasteur. Sorgues. Inscription et renseignement : 04 90 14 90 90 ou [contact@cpme84.org](mailto:contact@cpme84.org)*

---

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

Ecrit par le 8 avril 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'enjeu ? 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 attermolements 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 8 avril 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 8 avril 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.

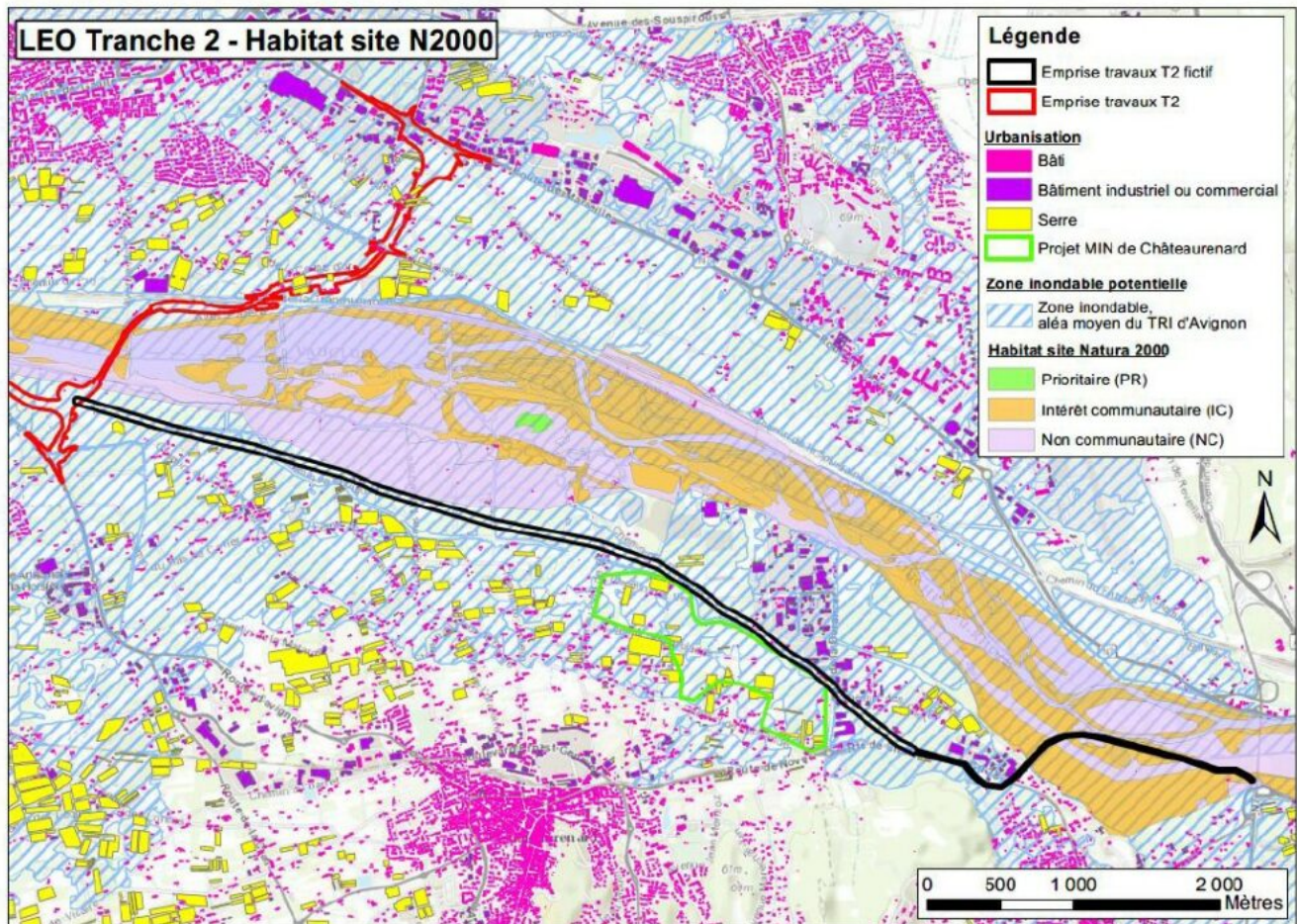
**« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »**

***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 8 avril 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 2x2 voies à 2x1 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 8 avril 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](#)

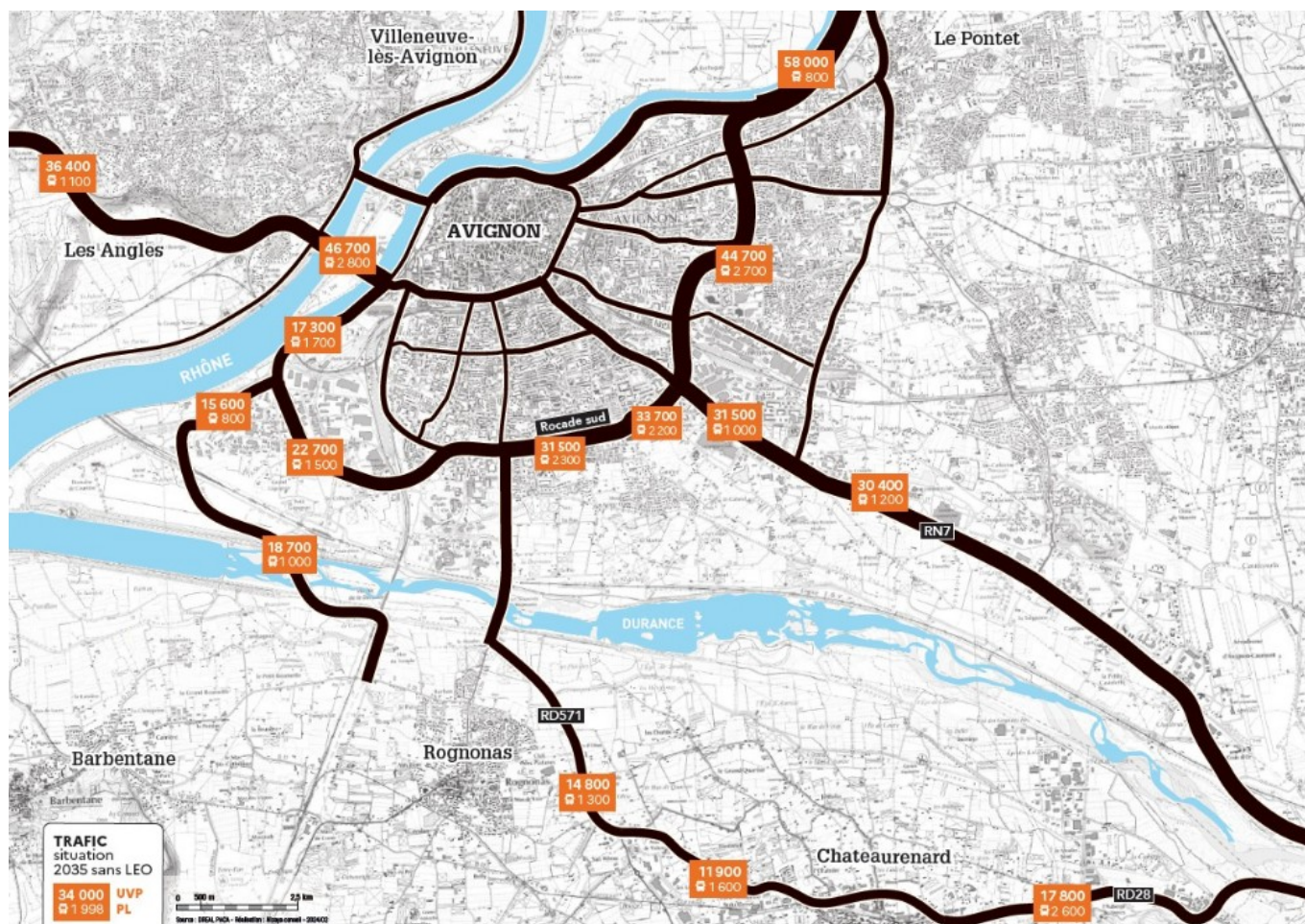
#### **Projet alternatif ou projet utopique ?**

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 8 avril 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<sup>er</sup> 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

Écrit par le 8 avril 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 8 avril 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.

Ecrit par le 8 avril 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. »**

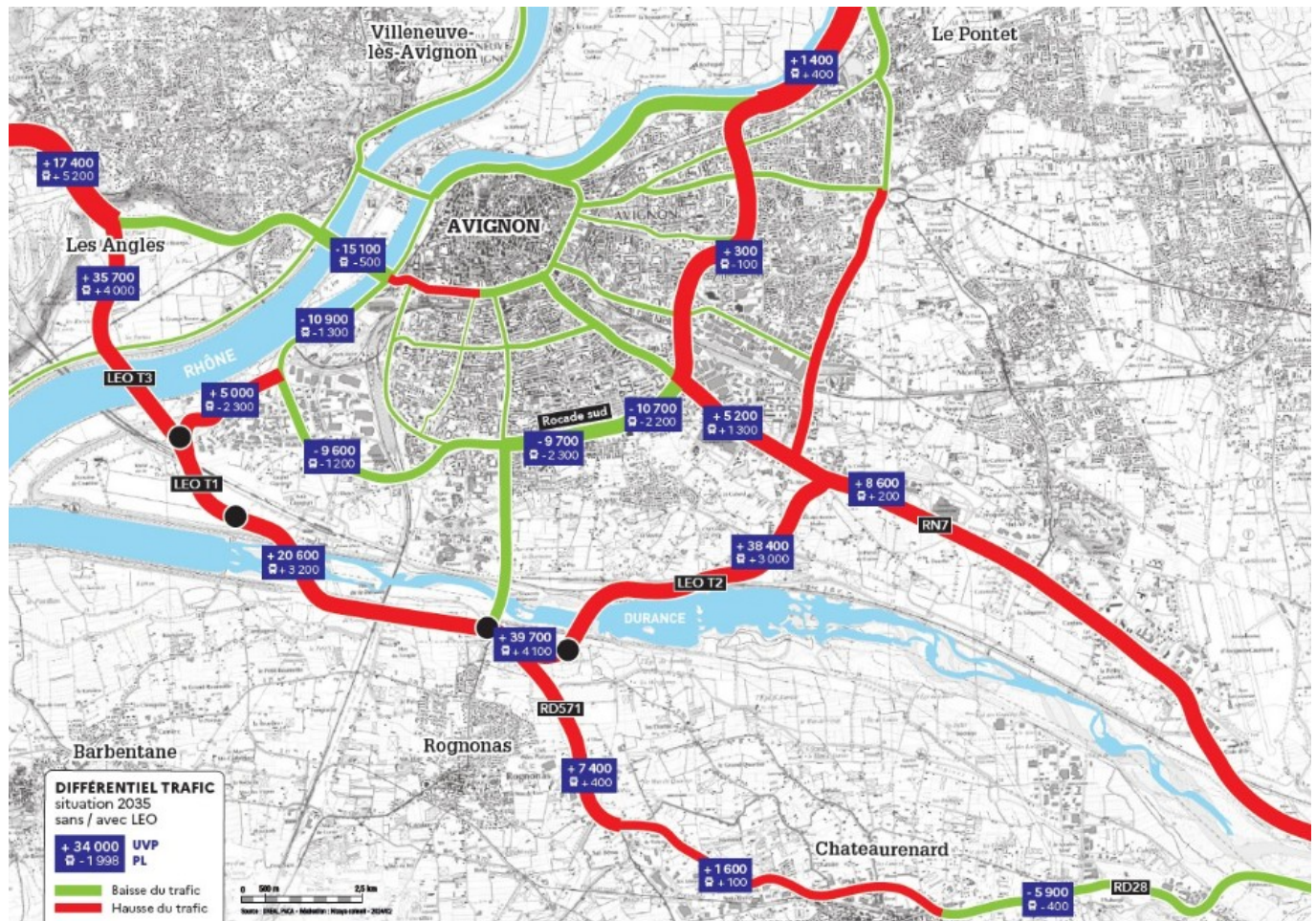
***Gaby Charroux, maire de Martigues***

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

Ecrit par le 8 avril 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 8 avril 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. »

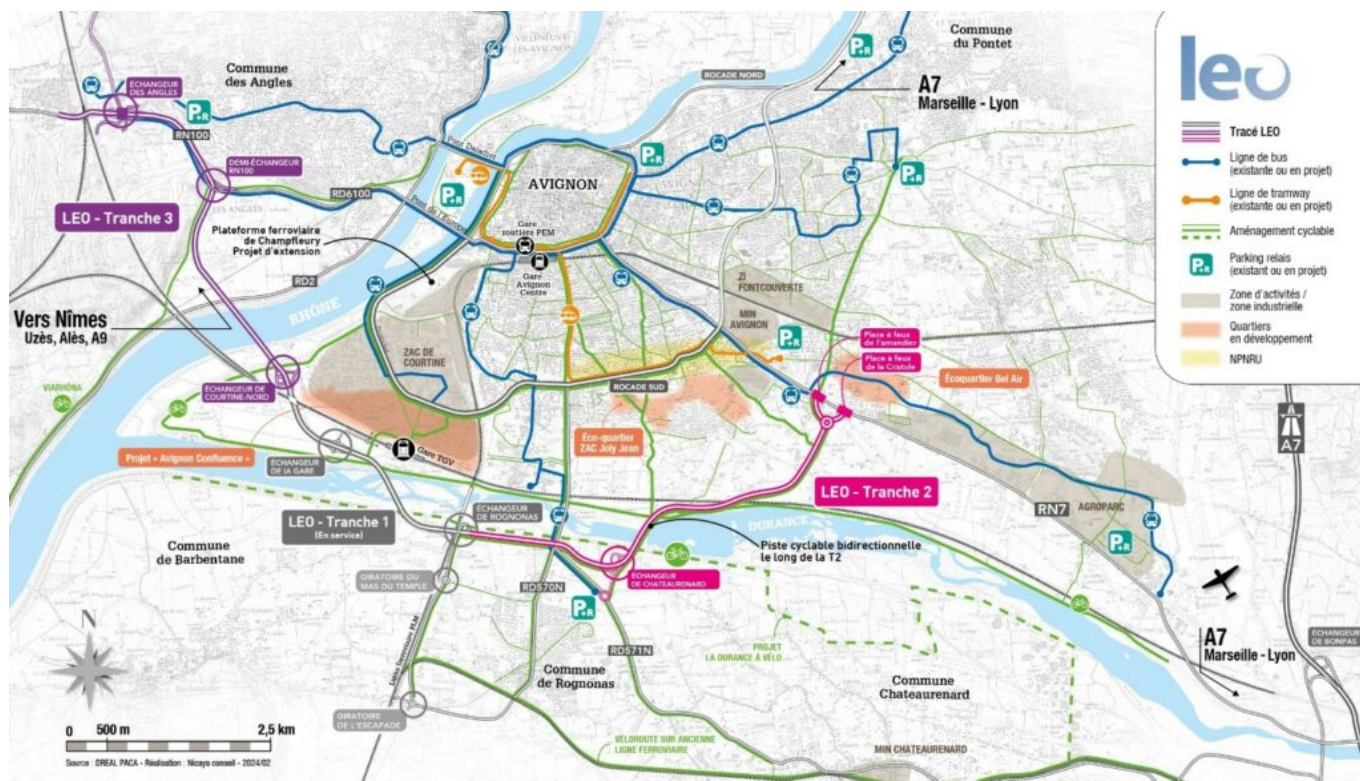
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des 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 8 avril 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 contribué 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 8 avril 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

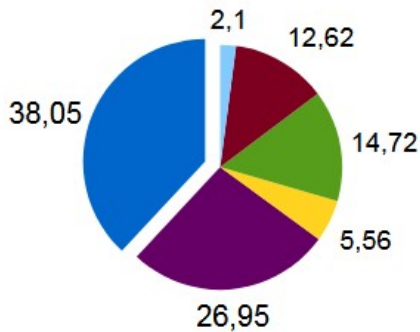
Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département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

Écrit par le 8 avril 2026

## Tranche 2



Financement des travaux engagés selon les clés de répartition suivantes :

État : 38,05 %

Région PACA : 26,95 %

Conseil Départemental 13: 5,56 %

Conseil Départemental 84: 14,72 %

Grand Avignon : 12,62 %

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 qui 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 8 avril 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 Vaclusien 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<sup>e</sup> 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 8 avril 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*

Ecrit par le 8 avril 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 agrandi 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 8 avril 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 ?

---

## **Claude Avril , maire de Châteauneuf-du-Pape : « Ce sont les projets qui nous font avancer »**

Ecrit par le 8 avril 2026



**Claude Avril déborde d'idées pour continuer à rénover et embellir son village « dans le respect de sa beauté naturelle ». S'il souhaite développer un tourisme à visage humain, il n'en oublie pas les grands dossiers d'aménagement de son bassin de vie et plaide pour l'usage du transport fluvial ainsi que pour l'urgence de réaliser un troisième pont sur le Rhône.**

Elu maire de Châteauneuf-du-Pape en 2014 et réélu haut la main aux municipales de 2020 avec 83,45% des suffrages, il le confirme : « Ce sont les projets qui nous font avancer. Ils sont fondamentaux ». Et des projets, même s'il en a réalisé depuis plus de 10 ans, il lui en reste encore plein la musette dans ce village qui fut la résidence d'été des papes lorsque ceux-ci étaient encore installés à Avignon.

### **Le pari de la culture et du vin**

Dans cette commune d'un peu plus de 2 000 habitants, terre de vignes réputées dans le monde entier depuis plus de sept siècles et première Appellation d'origine contrôlée (AOC) de France dès 1936 grâce au Baron Le Roy, le maire insiste : « Nous avons la chance d'être entourés par un magnifique environnement historique, patrimonial, géographique, viticole, culturel. A nous de le développer tout en le préservant pour continuer à bien vivre à Châteauneuf ».

Après [Les Causeries](#) et la matinée passée avec bonheur entre Sylvain Tesson et Franck Ferrand en mai, [Châteauneuf en bulles](#) et les fans de BD attirés par milliers grâce à Raphaël Vannelle qui les a organisés

Ecrit par le 8 avril 2026

avec toute l'équipe municipales en juin, [Châto'Off les murs](#) en partenariat avec le Festival d'Avignon (du 15 au 19 juillet) et le passage du Tour de France cycliste, mardi prochain 22 juillet, sur la Route du Mont-Ventoux, le village regorge de festivités à destination de la population et des touristes qui débarquent par cars entiers au pied du château.

Ecrit par le 8 avril 2026



Ecrit par le 8 avril 2026

Dans les rues du village lors de Châteauneuf-du-Pape en Bulles. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape



Conférence dans le château lors des Causeries. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

Ecrit par le 8 avril 2026

## Une terre de solidarité

« Mais ici, à Châteauneuf, on s'occupe de tous sans distinction. Il faut savoir qu'il y a 13,5% de logements sociaux, 10% de chômeurs, 20 à 30% de familles modestes et des gens aisés, voire riches » explique le premier magistrat. « Nous avons tissé des liens intergénérationnels avec l'ensemble de la population. Par exemple, la piscine associative est réservée tous les matins aux seniors et aux mamans avec leurs enfants, qui paient 30€ à l'année. De même, en nous basant sur le quotient familial, nous envoyons au frais l'été et au ski l'hiver, en colonie de vacances, les petits aux Orres et à Montgenèvre. Nous ne pourrions pas le faire sans la fameuse 'Cuvée des Hospices' organisée par les vignerons du village qui rapporte entre 60 et 80 000€ par an ». Dans le même esprit de solidarité avec les plus démunis, les invendus alimentaires non périmés de la supérette sont offerts, à l'abri des regards, aux pensionnaires du CCAC (Centre communal d'action sociale), aux personnes âgées, aux saisonniers...

« Ici, à Châteauneuf, on s'occupe de tous sans distinction. »



La 'Cuvée des Hospices' des vignerons permet à la commune de financer de nombreux projets sociaux comme la piscine associative intergénérationnelle notamment. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

## Moins de poids lourds, davantage de projets

Après avoir aménagé la place Jean Moulin, avec son [Benedetti Caffè](#), sa [Maisouneta](#) et son [Comptoir de la](#)

Ecrit par le 8 avril 2026

[Mère Germaine](#) qui ne désemplissent pas semaine et week-ends compris, Claude Avril est en train d'implanter un parking supplémentaire végétalisé dans le quartier des Arènes. Objectif ? Désengorger la circulation sur les hauteurs. « Ce seront 220 places avec des caméras de vidéo-protection. Un investissement de plus de 1,3M€ que nous n'aurions pu faire sans l'appui de [l'intercommunalité du Pays d'Orange en Provence](#) qui aide un petit bourg comme le nôtre » ajoute-t-il.



La place Jean-Moulin, nouveau lieu de vie du village. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

### **Un projet pour valoriser le Château Pontifical**

Autre projet et non des moindres puisque sa silhouette est visible à des kilomètres alentour, le Château Pontifical qui date de 1317.

« C'est un site historique et emblématique que nous voulons valoriser. Nous avons procédé en 3 étapes-clés depuis 8 ans : en 2015, un diagnostic d'archéologie préventive avec les services du Département de Vaucluse. En 2017, une étude documentaire en liaison avec l'Université d'Avignon pour analyser les archives écrites et iconographiques et en 2018 une étude archéologique du bâti qui a révélé, par endroits, une montée des eaux par capillarité. D'ici à 2026, en accord avec tous les organismes habilités, la DRAC, les Bâtiments de France et les Monuments Historiques, le Mur ouest va être consolidé, les joints refaits. A terme, nous allons réhabiliter dans les règles de l'art ce site unique, construire une nouvelle salle au-dessus de celle qui existe, avec un ascenseur, un belvédère et une vue à couper le souffle à 360° pour y organiser des événements culturels d'exception. Il faut que ce joyau médiéval retrouve la place qu'il mérite au cœur du patrimoine régional et national. »

Ecrit par le 8 avril 2026

Il a aussi en tête l'idée d'une fête autour de tous les Anglo-Saxons, Irlandais, Gallois, Ecossais, Anglais, Américains, Australiens, Néo-Zélandais qui fréquentent régulièrement Châteauneuf. Elle aurait lieu autour du 4 juillet, jour de la Fête Nationale des Etats-Unis, en mémoire de Lafayette et pourrait aussi créer un évènement festif supplémentaire.



Le maire de Châteauneuf-du-Pape milite pour une meilleure utilisation du Rhône, notamment pour le transport des granulats et des carrières ainsi que pour la réalisation d'un nouveau pont sur le fleuve-roi. Crédit : Emmanuel Chandelier/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

« Il faut absolument un troisième pont sur le Rhône. »

Claude Avril parle de « court et moyen terme » pour échelonner dans le temps tout ce qui doit permettre aux habitants de Châteauneuf de s'épanouir dans un environnement calme et préservé Or, malgré l'interdiction faite aux camions de traverser le village et de polluer la vie des Châteauneuvois, la circulation reste un problème. « Y'en a marre de récupérer le trafic du Gard. Il faut absolument un troisième pont sur le Rhône après ceux de Roquemaure et d'Aramon » martèle Claude Avril.

« Nous subissons le bruit, les vibrations, la pollution que génère ce flux de conducteurs qui refusent de payer le péage de l'autoroute. Que chacun prenne sa part, c'est une question d'intérêt général ». En cela, il se retrouve dans la même position que d'autres élus qui, au-delà des clivages politiques, souhaitent sortir de [cette inaction qui frappe la LEO](#) depuis plus de quatre décennies pour réduire la pollution et développer l'attractivité de leurs territoires respectifs, tout en fluidifiant la circulation.

Ecrit par le 8 avril 2026

Carrières : « Qu'on préfère le fluvial à la route. »

Autre combat, contre l'extension des carrières qui grignotent inexorablement la terre dans un environnement de vignes, de biodiversité et de romanité. Il est vent debout avec l'ODG (Organisme de défense et de gestion de l'appellation).

« Qu'on fasse passer le trafic des blocs de pierres, granulats et cailloux par péniches et non par camions au milieu de nos vignobles. Qu'on préfère le fluvial à la route. »

Pour rester positif, Claude Avril a encore d'autres projets en tête. « La vigne nous protège et malgré un foncier rare, il existe encore des pépites, des espaces à développer. Bien sûr nous avons des hôtels étoilés, mais pas assez. Je suis favorable à l'implantation de chambres d'hôtes de qualité, notamment du côté de la Tour de l'Hers, un site somptueux de 5 hectares à l'ouest du village, au bord du Rhône. Cela nous permettrait de capter les croisiéristes qui sont nombreux à nous rendre visite tout au long de l'année et pas seulement en juillet-août. C'est un site historique d'anciens fours à chaux qui ont servi à bâtir nos maisons et leurs toits en tuiles. Autre possibilité, du côté [du Château Maucoil](#) et ses 45 hectares de vignes bio. Ils sont deux associés dont un entrepreneur bourguignon qui a le projet d'un hébergement de luxe avec restaurant huppé et thermes romains. Nous avons aussi la chance d'avoir deux vélo-routes, la via Rhona et la via Venaissia. Notre tourisme doit être humain, mettre en valeur notre terroir, nos paysages, notre savoir-faire, notre histoire, notre culture et notre viticulture. »



Ecrit par le 8 avril 2026

Au croisement de la via Rhona et la via Venaissia, Châteauneuf-du-Pape entend concilier tourisme à visage humain, art de vivre, vigne et culture. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

« Notre tourisme doit être humain. »

Le maire compte aussi sur un événement qui vient de se dérouler en juin dernier et qui va se pérenniser dans les années qui viennent. « Avec le Centre du Droit et d'Economie du Sport d'où sortent notamment Zinedine Zidane et Nathalie Péchalat, pour organiser des rencontres sur le sport de haut niveau, les performances, la santé des athlètes, leur mental, le suivi de carrières avec de grands champions du monde du rugby, du basket, du volley, du hand et du foot qui viendraient volontiers dans un lieu prestigieux comme Châteauneuf et attireraient un public nouveau. »

Du 1<sup>er</sup> au 3 août prochains, ce sera [La Véraison](#) qui avait attiré 29 000 touristes l'an dernier. « Notre village avance avec détermination. Nous continuons à rester au service de tous en maintenant un service public de qualité, en valorisant le vivre ensemble et en faisant de la proximité et de la solidarité des priorités du quotidien » conclut Claude Avril.



Près de 30 000 visiteurs sont attendus lors de la prochaine édition de la fête de La Véraison qui se

Ecrit par le 8 avril 2026

tiendra du 1er au 3 août prochains. Crédit : DR/Mairie de Châteauneuf-du-Pape

Andrée Brunetti

## **Mobilité : Julien Aubert veut qu'Avignon reste la porte d'entrée de la Région Sud**



**Si aujourd'hui personne ne sait qui sera le futur maire d'Avignon, une certitude cependant, les problématiques de mobilité seront au cœur de la campagne des municipales. Tramway, LEO, plan faubourg, étoile ferroviaire, liaison A7-A9, gratuité des transports, piétonnisation, circulation douce... Autant de sujets phares qui commencent déjà à accaparer l'actualité des différents prétendants, déclarés ou non. Parmi eux, Julien Aubert qui, même s'il n'est pas encore officiellement candidat au fauteuil de maire de la cité des papes, entend faire entendre**

Ecrit par le 8 avril 2026

**sa voix au nom d'[Avignon Passion](#), l'association dont il est président. Pour cela, l'ancien député de Vaucluse s'appuie sur une enquête menée par ce 'laboratoire d'idée' prônant une alternance à Avignon en 2026.**

« Ce qui se dessine dans cette étude, c'est en fait l'histoire d'une ville qui est coincée entre un bras de rivière et un bras de fleuve, résume Julien Aubert. Et dont le maire décide à un moment donné de revoir le plan de circulation, piégeant toute la partie de la population qui se trouve vers l'ouest et qui veut aller vers l'est. Des gens qui se retrouvent aujourd'hui principalement bloqués sur la rocade. »

Dans le viseur de Julien Aubert : [le plan faubourg](#). Sa consultation réalisée auprès de 504 participants (voir encadré en fin d'article) fait ainsi apparaître que 76% des personnes interrogées déclarent que leur itinéraire habituel a été allongé et que se sont les secteurs Sud de la ville qui sont les plus impactés (87%). Certains déclarent perdre de 15mn à 30mn lors de leur trajet (40%) et même au-delà de la demi-heure pour 26%. Et pour près des trois quarts (73,5%) l'accès à leur quartier est jugé 'difficile' ou très 'très difficile'.

« Au final, on se retrouve avec une rocade totalement engorgée où tout le monde proteste, les 25 000 riverains qui n'en peuvent plus de subir des niveaux de pollution exceptionnels, ceux qui sont impactés dans la ceinture verte et ceux qui viennent de l'extérieur. »

### **Le plan Faubourg a accentué le dépérissement du centre-ville**

Pour Julien Aubert, les difficultés à circuler entre l'Ouest et l'Est d'Avignon a aussi une autre conséquence pour la cité des papes : le dépérissement de son centre-ville.

« Comme on a coupé les sources d'approvisionnement extérieures naturelles, les habitants de la grande banlieue d'Avignon ou de la première et deuxième ceinture se sont mis à tourner le dos à l'intra-muros pour aller, en toute mobilité, vers les zones du Pontet ou vers l'intérieur du Vaucluse. »

Et bien qu'elles vivent à proximité immédiate du cœur de ville, près de 80% des personnes interrogées limitent leur déplacement à destination du centre-ville. Et plus on s'éloigne du centre-ville, plus cette tendance est forte.

[Avignon, Plan faubourgs, la Ville persiste et signe !](#)

### **Le trajet n'est pas qu'un simple déplacement**

Cette enquête fait aussi apparaître qu'un trajet ne se limite pas à aller d'un point 'A' à un point 'B'. Un déplacement peut ainsi cumuler les usages, c'est-à-dire qu'il peut avoir une fonction logistique (faire des courses pour 42% des répondants de l'enquête), familiale (récupérer les enfants à l'école pour 21%) ou même culturelle, sportive ou de loisirs (20%).

« Ce qui est intéressant avec cette étude, c'est qu'elle bat en brèche certaines idées reçues. Ainsi, on s'aperçoit que la plupart des répondants utilisent tous les modes de locomotion. Ils utilisent la voiture et aussi le vélo. Ils n'ont donc rien contre le vélo qu'ils utilisent pour d'autres usages », (75% des interrogés utilisent 'souvent' leur voiture personnelle contre 31% la marche, 20% le vélo, et 10% les transports en

Ecrit par le 8 avril 2026

commun).

Ainsi sur les déplacements de courtes distances, les participants disent utiliser le vélo ou la marche à pied comme moyen de déplacement à 81%. Les secteurs du centre-ville et de la première couronne avignonnaise étant les plus actifs en ce domaine. Ces deux modes doux sont donc prisés à la fois pour les personnes qui travaillent à proximité de leur logement et pour des déplacements liés aux loisirs, mais toujours dans un périmètre très restreint.

« Les Avignonnais passent en moyenne 67h dans les bouchons. »

« Selon nos besoins et nos contraintes, en fonction de notre vie familiale et professionnelle, des jours et des horaires, nous pouvons être piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun. Par contre, comme il n'existe quasiment pas d'alternative en raison de l'absence d'une offre de transport adaptée à la réalité des besoins des habitants de notre territoire : inadéquation des infrastructures, organisation et offre trop limitée, ruptures de charge, mauvaise organisation etc (65% d'insatisfaits). Nous sommes donc très souvent condamnés à prendre notre voiture, notamment pour travailler, ce qui évidemment nous conduit à nous retrouver piégés dans les bouchons qui ont augmenté de 6% sur Avignon depuis 2019. L'usage de la voiture est donc une nécessité, quitte à perdre du temps, mais qui apporte de la souplesse et de la facilité. »

Ici, les Avignonnais passent en moyenne 67h dans les bouchons. Pas étonnant dans ces conditions que 96% des participants de l'étude d'Avignon Passion soient 'insatisfaits' ou 'très insatisfaits' concernant la fluidité du réseau routier.

« On doit d'abord faciliter la vie des gens. Ici, on l'a rendue beaucoup plus compliquée. »

« C'est la principale critique que j'adresse aux architectes du schéma de déplacement actuel : ils l'ont conçu avec un prisme idéologique anti-voiture. Une vision qui prévoit tous les paramètres, sauf un, les besoins humains. Et les besoins humains sont souvent dictés par le bon sens ou les nécessités. Au final, on aura beau faire la plus belle piste cyclable du monde, quand il pleut en janvier, vous ne prenez pas votre vélo. Et vous le prendrez encore moins si vous devez aller faire des courses pour la semaine avec vos enfants. Donc effectivement, cela montre toute la complexité des flux, parce qu'en réalité il y a une grande multiplicité des usages de la mobilité. Des usages qui sont très difficile à quantifier. La grande leçon à retenir c'est quand on élabore un plan de mobilité, on doit répondre aux besoins de la population. On doit d'abord faciliter la vie des gens. Ici, on l'a rendue beaucoup plus compliquée. »

« Mais si la première faute a été de mener une politique de mobilité basée sur l'idéologie, indépendamment du besoin des gens et de leur nécessité, la seconde a été de la penser par le nombril. C'est-à-dire comme si le plan Faubourg, c'était uniquement le sujet des gens des Faubourgs et peut-être un peu du reste des Avignonnais. Sans réaliser qu'Avignon joue le rôle de plaque tournante d'un espace géographique très compliqué. Un territoire adossé naturellement à des cours d'eau et débordant sur d'autres départements qui ont besoin d'avoir un accès à la ville centre. Une ville compartimentée,

Ecrit par le 8 avril 2026

héritière d'une histoire extrêmement riche avec ses remparts mais aussi ses emprises ferroviaires, qui la corsette et l'empêchent de respirer.

### [LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie](#)

« La priorité, c'est de faire la LEO telle qu'elle est. »

Côté solution, Julien Aubert est sans équivoque : « La priorité, c'est de faire [la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#) telle qu'elle est. Oui, le tracé est ancien ! Oui, il passe malheureusement par des espaces naturels ! Oui, il a été très long à débloquer ! Mais il faut être lucide, les gens qui expliquent qu'on va peut-être changer le tracé, en réalité ils enterrent le projet car nous n'avons pas le temps matériel de refaire l'étude avant la fin de validité de la DUP (Déclaration d'utilité publique). Le débat est donc clair, soit on fait la LEO telle qu'elle existe, avec toutes ses qualités et tous ses défauts, soit il n'y aura pas de LEO. Il est donc évident de faire de ce dossier une priorité afin de délester Avignon et ses habitants des excès de trafic et de permettre aux usagers extérieurs de la contourner le plus facilement possible. »

« La LEO est vitale pour l'avenir de notre territoire, insiste-t-il. Attractivité économique, emploi, santé des habitants, pollution atmosphérique.... Trop de temps perdu et trop de retard accumulé, Avignon et son agglomération doivent impérativement réagir sans quoi notre ville déclinera encore et toujours. »

Selon Avignon Passion : 80% des personnes interrogées sont favorables au projet de la LEO, le secteur de la rocade l'étant encore davantage (93%). Dans la continuité, ils sont 83% à considérer 'très prioritaires' de fluidifier le réseau routier, tout particulièrement dans les secteurs de la 1<sup>ère</sup> couronne avignonnaise, de la rocade Charles de Gaulle, du tour des remparts et de la route de Marseille.

« Refluidifier le transit en ville sans dégrader la qualité de vie des gens. »

« L'autre nécessité, c'est de revoir le plan Faubourg. Plus de 84% des personnes interrogées dans notre enquête souhaitent la modification voire la suppression du plan faubourg. Il y a peut-être des endroits où cela a amélioré la vie et tout n'est pas à jeter, mais il faut totalement le remettre à plat avec une vraie concertation des principaux intéressés et sans idéologie. J'habite dans le secteur et on a changé quand même 8 fois le sens de circulation pour arriver jusqu'à chez moi ! Il faut donc repenser tout cela avec une seule et unique boussole : refluidifier le transit en ville sans dégrader la qualité de vie des gens. »

Ecrit par le 8 avril 2026



Julien Aubert regrette que le tramway ne rejoigne pas les principaux pôles de la ville : Agroparc, l'hôpital et même le centre-ville comme cela était initialement prévu. Crédit : DR/Grand Avignon

### **Optimiser les réseaux de transport en commun**

Troisième priorité pour Julien Aubert : optimiser les réseaux de transport en commun, le tramway notamment.

« Plutôt que de faire un téléphérique, il paraîtrait plus logique de desservir les pôles principaux d'Avignon comme la zone d'Agroparc ou l'hôpital. »

C'est ce que demandent d'ailleurs 55% des répondants, devant l'université à Saint-Lazare (37%), le parking de l'île Piot à (32%), mais aussi la gare TGV, la zone commerciale du Pontet et Réalpanier.

« Le tramway était un choix stratégique mais c'est aussi un traumatisme pour les commerces durant le chantier. Une forme de 'vitrification'. On l'a bien vu avec l'avenue Saint-Ruf qui a payé cher l'installation du tramway. Par contre, une fois qu'on a eu les inconvénients, il faut qu'on ait les avantages en desservant enfin les zones principales de notre ville. Si on avait été logique, le tramway serait aussi allé dans le cœur de ville, jusqu'à la place de l'horloge. Si on veut favoriser les déplacements, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées il faut que ce tramway soit le plus efficient possible. »

### **Une réflexion à mener à l'échelle du bassin de vie**

En termes de mobilité Julien Aubert a aussi pleinement conscience que la réponse la plus efficace doit être apporté à l'échelle du bassin de vie.

Ecrit par le 8 avril 2026

« A minima, il faudrait déjà que le Grand Avignon soit en phase avec Avignon pour commencer », regrette-t-il en constatant que « la ville-centre ne s'entend avec une partie des autres collectivités alentours. Si en plus vous avez la zone gardoise qui joue aussi parfois sa partition contre la partie vauclusienne... ce n'est pas comme cela que l'on bâtit un projet de territoire. Cela se construit par de la confiance. Nous avons donc besoin d'un dialogue de confiance entre la ville-centre, qui doit comprendre qu'elle ne peut pas être Gargantua et dévorer ses voisins, et de l'autre côté, des voisins qui doivent aussi concevoir que cette ville-centre assume un certain nombre de fonctions d'intérêt général avec les coûts importants qui vont avec. Qu'elle a une fonction 'moteur' qui doit être reconnue et qu'elle a aussi un rôle naturel pour guider l'avenir du bassin de vie. »

« Se demander si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne. »

« Après, il y a sans doute une réflexion plus globale à mener, davantage au niveau national qu'au niveau local, qui consiste à se demander si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne. »

Prenant l'exemple de la LEO avec la récente demande des maires gardois du Grand Avignon de prioriser la tranche 3 (celle franchissant le Rhône) à [la tranche 2](#) (celle franchissant la Durance) : « il ne faut pas reproduire les erreurs de Cécile Helle qui consiste à regarder par le petit bout de la lorgnette. C'est un projet global en trois parties. Et pour qu'il fonctionne, il les faut toutes. Il s'agit donc de remettre les choses dans l'ordre même si, effectivement, il est temps de trouver les financements pour la tranche 3. Là aussi, il serait bon que la région Occitanie se rappelle que le Gard fait bien partie de l'Occitanie. »

« Avignon : c'est une ville qui porte le passé, mais qui doit aussi porter l'avenir. »

Quant au canton de Villeneuve-lès-Avignon, s'il n'est pas loin de penser qu'il s'agit aujourd'hui d'un délaissée d'Occitanie, à l'image de plusieurs présidents du Grand Avignon comme [Joël Guin début juin dans nos colonnes](#), [Patrick Vacaris il y a quelques années](#), ou tout récemment la présidente du Conseil départemental de Vaucluse, Dominique Santoni, dans les colonnes de nos confrères de La Marseillaise, Julien Aubert serait lui aussi favorable à son rattachement au Vaucluse : « S'ils sont maltraités en région Occitanie et 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. Car il ne faut pas oublier qu'Avignon c'est la porte d'entrée de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et même celle d'Occitanie. La ville ne doit pas être une sorte de caillou qui en bloque les flux. Avignon c'est une ville que toute la France connaît, mais c'est aussi Atlas qui porte le monde sur ses épaules avec un patrimoine unique qui génère des frais et des contraintes architecturales incessantes pour une ville qui n'en a pas les moyens. C'est une ville qui porte le passé, mais qui doit aussi porter l'avenir. C'est pour cela que si nous voulons une métropole attractive et dynamique au plan économique dans un territoire parmi les plus pauvres de France, il nous faut une agglomération élargie.. »

Ecrit par le 8 avril 2026

« Cependant pour défendre cette vision, porter cette voix singulière, il faut être au fait de la géographie et de la réalité des problématiques si particulières de ce territoire afin d'être en mesure de l'expliquer au niveau national et des services de l'Etat, assure-t-il. Aujourd'hui, le sujet des mobilités et des déplacements sur Avignon ne concerne plus uniquement les Avignonnais ou les Vauclusiens. C'est un sujet national d'aménagement du territoire. »

Laurent Garcia



### L'enquête 'Circulation-Mobilités' d'Avignon Passion

Plus de 500 personnes ont répondu à cette enquête 'Circulation-Mobiliés', se félicite Julien Aubert : « C'est un nombre suffisamment significatif pour établir un diagnostic fiable. Quand on fait un sondage, on est à peu près cette jauge-là par rapport à notre population ».

Le président d'Avignon Passion estime également que provenance des personnes ayant répondu est assez bien répartie dans toute Avignon ainsi qu'à l'extérieur de la cité des papes.

(Centre-ville : 10%, 1<sup>re</sup> ceinture d'Avignon : 43%, 2<sup>e</sup> ceinture : 12% et Hors Avignon : 35%). Dans le même temps, 24% des participants travaillent en centre-ville dont 49% n'habitent pas Avignon et 13% des participants travaillent sur le secteur Montfavet (Agroparc, Cantarel, Mistral 7) dont 41% n'habitent pas Avignon.

« C'est vraiment un retour d'utilisateurs, insiste-t-il. Nous avons à la fois des gens qui vivent à Avignon et

Ecrit par le 8 avril 2026

qui travaillent à l'extérieur, des gens qui vivent à l'extérieur et qui travaillent dans Avignon, et puis évidemment ceux qui font les circuits intérieurs. »

Crédit photo : [Guillaume Samama](#)-Photographe

## Joël Guin ne veut pas que le Grand Avignon porte le chapeau pour la LEO



Réagissant à la dernière publication de Wingz, notre dessinateur humoristique, sur [le dossier de la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#), Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon a tenu à rappeler sa détermination à voir se poursuivre ce projet.

Remis sur le devant de la scène après [la sortie de Corinne Chabaud](#), présidente de Terre de Provence agglomération, maire de Mollégès et conseillère départementale déléguée aux marchés publics des Bouches-du-Rhône, le débat sur les attermoissements de la réalisation de tranche 2 de la LEO avait déjà fait réagir le président du Grand Avignon et Cécile Helle, maire d'Avignon. [Dans un droit de réponse adressé à notre attention](#), les deux élus Vauclusiens avaient expliqué leur attachement à voir ce dossier aboutir, mais pas dans les conditions actuelles, qu'ils jugent obsolètes.

Ecrit par le 8 avril 2026

« Nous voulons faire vivre la LEO. »

*Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon*

« Contrairement à ce qui a été dit, nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse », explique Joël Guin.

« Il faut éviter le tracé dans la ceinture verte », poursuit-il avant de souligner la nouvelle position de l'Etat : « Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2x2 voies à 2x1 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. »

### [Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'](#)

Il faut dire que ce tracé de la tranche 2 a été imaginé il y a 30 ans, lorsqu'il fallait remplir la zone d'activités d'Agroparc en la connectant à la future LEO. Alors que cette zone a été urbanisée depuis, les besoins ne sont plus les mêmes.

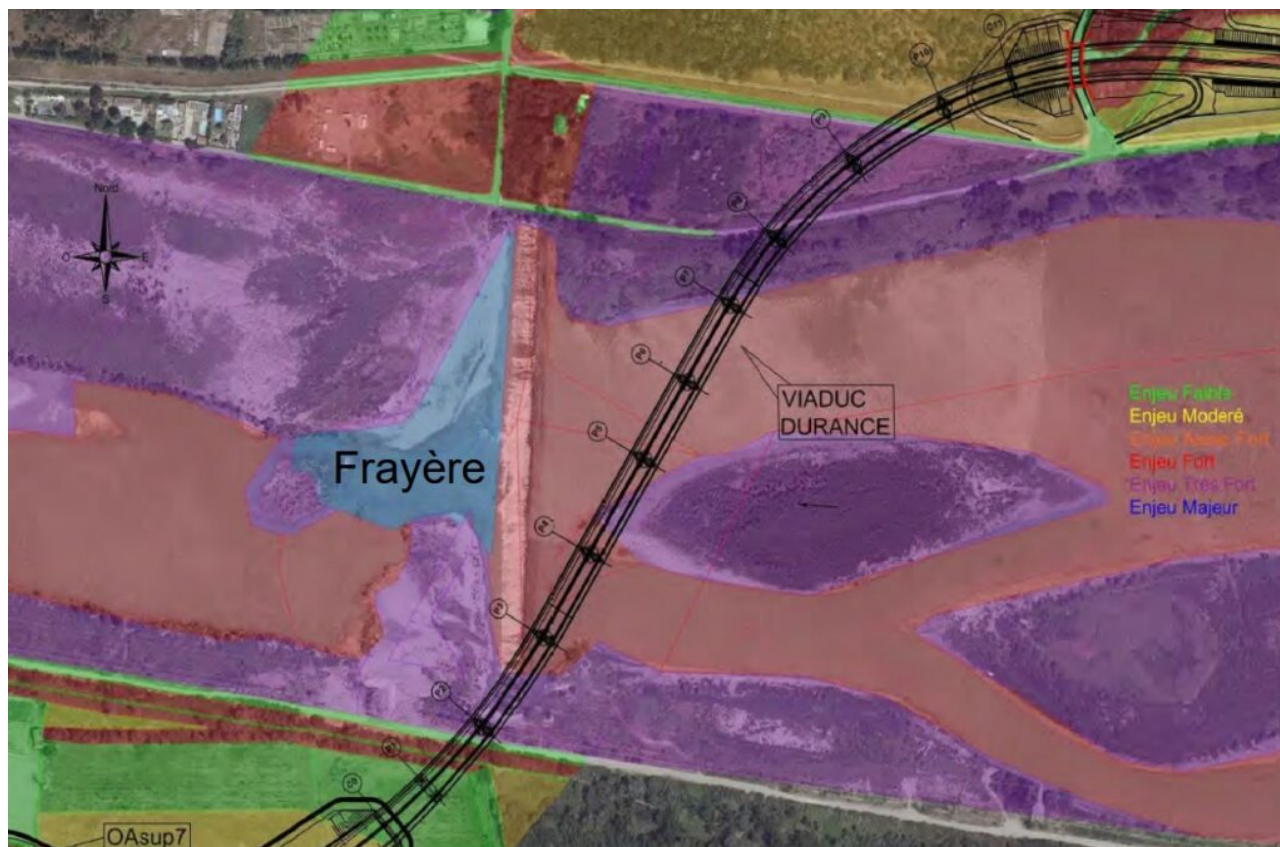
« Aujourd'hui, je mets aussi en cause les élus d'une certaine époque qui, pour des problèmes d'égo ou des raisons d'ambitions personnelles, ont travaillé pour retarder la LEO, dénonce le président du Grand Avignon. Il faut voir les quartiers des Amandiers et de la Cristole il y a 30 ans et aujourd'hui pour se rendre compte que le contexte a complètement changé. C'est une réalité et il y a autre chose à faire maintenant en imaginant un nouveau tracé qui pourrait coûter moins cher. »

### **Une route en encorbellement pour éviter « d'embêter » les anguilles**

Joël Guin propose ainsi de longer le Sud de la Durance « avec une route en encorbellement, comme on peut le voir en Sicile par exemple où la nature est restée intacte dessous et les agriculteurs peuvent continuer à travailler. On peut faire tout cela sans 'embêter' les anguilles qui se baladent dans la Durance. Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d'arriver par l'arrière de la zone des Iscles et du MIN (Marché d'intérêt national). »

Avec 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. »

Ecrit par le 8 avril 2026



La LEO est au centre de plusieurs enjeu environnementaux. Crédit : Préfecture de Paca

« Des moyens, il y en a. »

Il souhaite aussi que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1 au rond-point de Rognonas.  
« Le plus important, c'est de pouvoir faire bouger les choses que l'on puisse, tous ensemble, sortir de l'ornière. »

Pour cela, le président de l'agglo reconnaît « qu'il faudra passer par une nouvelle DUP (Déclaration d'utilité publique) » alors que celle de la tranche 2 ne sera plus valable à partir de 2027.

8 avril 2026 |

Ecrit par le 8 avril 2026



8 avril 2026 |



Ecrit par le 8 avril 2026

Joël Guin. Crédit : Grand Avignon

8 avril 2026 |

Ecrit par le 8 avril 2026



Ecrit par le 8 avril 2026

Le président du Grand Avignon souhaite que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1, reliant Courtine et sa gare TGV, au rond-point de Rognonas distant de moins d'un kilomètre. Crédit : Echo du mardi-Laurent Garcia

Pour ce dernier, tout cela est avant tout une question de volonté et de mobilisation. « Des moyens, il y en a, insiste-t-il. Seulement, nous avons aussi à faire à des 'autruches' qui mettent la tête sous le sable et qui disent 'non, cela n'a pas été prévu comme cela'. Qui se plaignent maintenant, mais que l'on n'a pas entendu depuis 15 ans. Pourtant ce chantier est nécessaire, ne serait-ce que pour nos entreprises à qui cela ferait beaucoup de bien. »

### Et la tranche 3 ?

« On pourrait d'ores et déjà travailler aussi à la tranche 3, préconise le président du Grand Avignon. Celle avec le pont sur le Rhône qui relie la route d'Aramon dans le Gard avant de rejoindre le giratoire du plateau des Angles. »

Une perspective qui pose cependant la question de la participation financière du Conseil départemental du Gard ainsi que de la région Occitanie à la réalisation de cet aménagement si vital pour une agglomération 'concurrente' ne se trouvant administrativement pas dans leur territoire.

Les Gardois : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Les Gardois qui sont dans le Grand d'Avignon, je peux vous dire que l'Occitanie n'en a rien à faire et a du mal à les reconnaître. Ils sont considérés 'out' », assène Joël Guin.

Et quand on évoque les contributions fiscales régionale et départementale de l'ensemble du canton de Villeneuve-lès-Avignon (l'un des plus riches d'Occitanie) sans réelle 'retour sur investissement' le président du Grand Avignon enfonce le clou : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Il faut se baser sur l'histoire et ne pas se cacher derrière son petit doigt. On s'en rappelle très bien, les nouvelles régions ont été dessinées sur un coin de table. Administrativement parlant, ils font partie de l'Occitanie, mais les gens d'Occitanie ne les connaissent pas parce qu'ils font partie d'une EPCI vauclusienne. »

De quoi mettre le sujet du rattachement du canton de Villeneuve à la Région Sud sur la table ? « Oui, il y aurait une certaine logique à raisonner en bassin de vie. Ce qui est également d'ailleurs valable pour le Gard rhodanien. »

[LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie](#)

## Quelles autres solutions d'aménagement pour la mobilité

Ecrit par le 8 avril 2026

Evoquant plus largement les problématiques de son bassin de vie, Joël Guin évoque également les autres solutions de mobilités qui pourraient soulager en partie le trafic sur Avignon et ses alentours comme l'interconnexion A7-A9 au niveau d'Orange. En effet à ce jour, les véhicules venant de l'A7 par le du Sud doivent sortir de l'autoroute pour y rentrer à nouveau afin de rejoindre l'A9 en direction de l'Espagne.

La réalisation de cette bretelle d'accès, dont le coût serait estimé à 60M€ environ, pourrait permettre de capter 4 000 véhicules par jour afin de désengorger la cité des papes.

« Nous avons vu la société Vinci pour lui demander quand est-ce qu'elle pourrait réaliser ce barreau. Vinci nous a répondu qu'ils étaient prêts mais qu'il fallait que l'Etat finance. »

Autre idée un temps évoquée en 2020 : la gratuité de l'autoroute entre Avignon-Nord et Avignon-Sud à l'instar de ce que l'on peut trouver à Aix-en-Provence, à Montpellier [et bientôt à Nîmes](#).

« J'ai été le premier à faire cette demande : Je le revendique, martèle Joël Guin. C'était dans les années 2009-2010. Malheureusement, nous ne l'aurons jamais. Cela restera un serpent de mer car l'opération est trop complexe. Il faudrait passer par une DSP (Délégation de service public) et transférer les péages sur l'autoroute. » Le tout sans que Vinci se montre très coopératif sur l'initiative et qu'une solution via une lecture de plaque avec des portiques permettant la libre circulation des habitants de l'agglomération ne soit actuellement réellement au point techniquement.

### Un bassin de vie si particulier

Il s'agit aussi de lutter contre les 'anomalies' de ce bassin de vie tiraillé entre 2 régions et 3 départements. « Dernièrement en revenant de Roquemaure, je me suis trouvé derrière un bus Orizo de notre réseau du Grand Avignon et un autocar Lio de la région Occitanie. Ils faisaient le même trajet en se suivant alors que vu le nombre de personnes à l'intérieur un seul véhicule aurait largement suffi », constate Joël Guin qui n'entend cependant se laisser décourager par [la situation parfois ubuesque de ce bassin de vie si particulier](#).

---

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

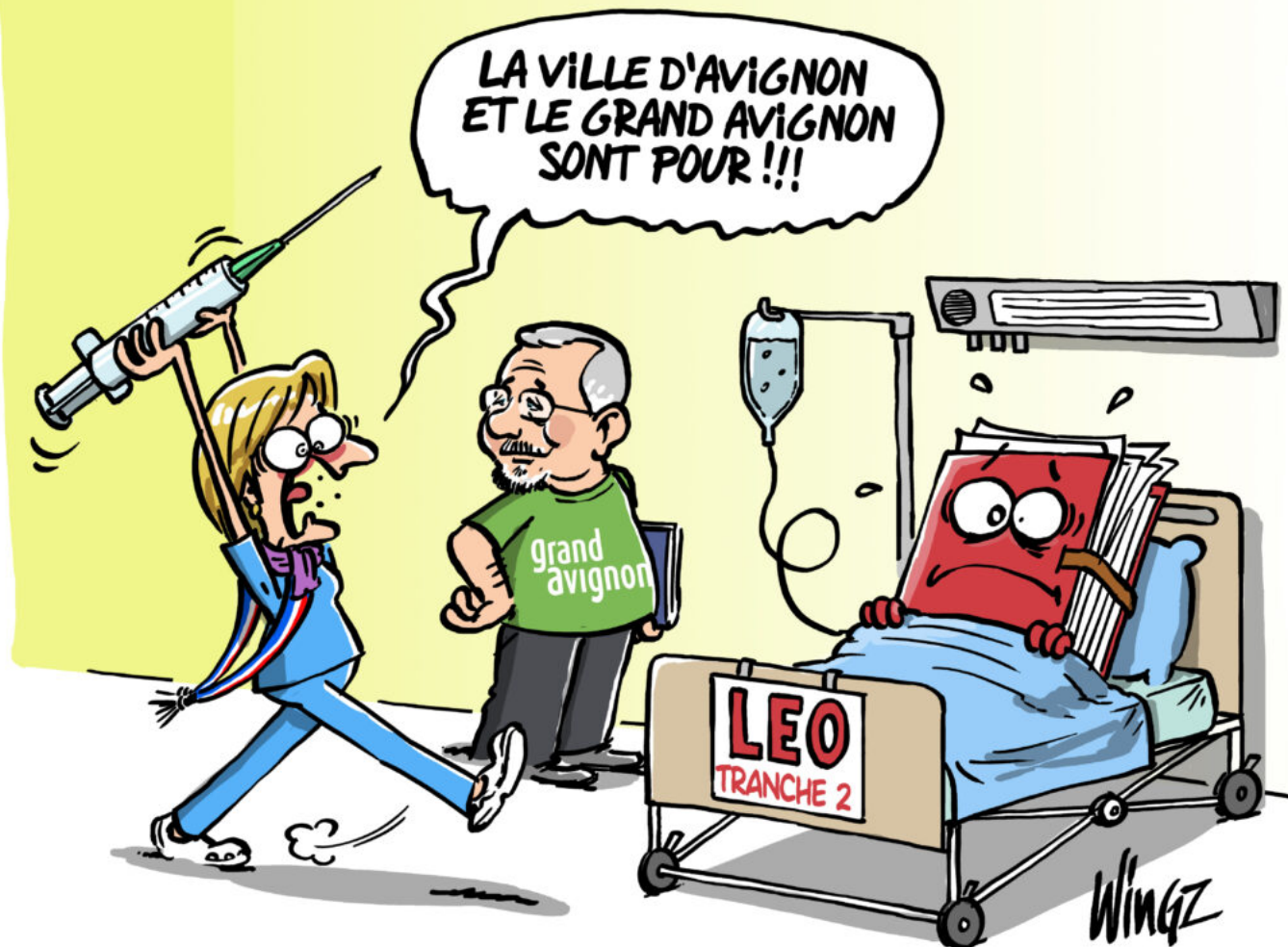
Ecrit par le 8 avril 2026

# LOI SUR L'AIDE À LA FIN DE VIE



Ecrit par le 8 avril 2026

# LOI SUR L'AIDE À LA FIN DE VIE



## Le Medef & la CGT de Vaucluse : une vision

Ecrit par le 8 avril 2026

## commune pour le département ?



En partenariat avec nos confrères de [La Marseillaise](#), rencontre entre Frédéric Laurent, secrétaire général de l'union départementale de [la CGT Vaucluse](#), et [Roland Paul](#), nouveau président [du Medef Vaucluse](#). L'occasion pour les deux leaders syndical et patronal locaux de confronter leur conception du monde du travail et de l'entreprise. Si les deux représentants sont plutôt éloignés sur les sujets nationaux, comme les retraites tout particulièrement, ils affichent en revanche une vraie vision commune sur les sujets vauclusiens comme la LEO, le foncier économique ou bien encore le logement.

### *Quel est votre vision et votre attachement à ce que l'on appelle le modèle social Français ?*

**Frédéric Laurent :** « Nous sommes effectivement très attachés à ce modèle même si l'on constate qu'il est très fortement mis à mal depuis quelques années. Notamment en matière de protection sociale des salariés avec des inégalités qui se creusent dans un département parmi les plus pauvres de France. Une précarité qui touche tout particulièrement un salariat très féminisé ainsi que beaucoup de familles monoparentales féminines. Je pense en tout cas, que les Vauclusiens, comme les Français, sont très attachés à ce modèle social de solidarité, de partage, d'un système qui permet à tous de s'en sortir, de lever la tête. Mais malheureusement, on le voit, il est attaqué sur le chômage, les retraites, l'emploi ou bien encore les conditions de travail. »

**Roland Paul :** « De par mes fonctions à GSE, j'ai l'occasion de travailler régulièrement dans différents pays. Et quand l'on se compare avec ces derniers, c'est certain que nous avons un bon modèle social. Un modèle auquel nous restons tous très attachés, c'est une réalité. Mais au-delà de cela, quand on regarde autour de nous on voit aussi que ce n'est pas seulement ce modèle-là qui est attaqué, c'est aussi la

Ecrit par le 8 avril 2026

démocratie dans son ensemble. Jusqu'à preuve du contraire cependant, nous n'avons pas mieux fait que la démocratie. »

***L'une des questions récurrentes liées à ce modèle social est : comment le finance-t-on ?***

**Frédéric Laurent :** « Aujourd'hui, tous les éléments fondateurs de notre système social français, qui est envié dans le monde entier, font l'objet d'attaques multiples. On parle ici de la protection sociale ou de l'accès à la santé, mais il y a également la protection quand on perd un emploi. Donc la question essentielle, c'est la volonté d'agir sur le financement. Parce que l'on nous dit que cela coûte trop, mais regardons aussi comment mettre plus de recettes en face pour pallier ces dépenses. C'est pour cela qu'il faudrait aussi ponctionner là où il faut. Actuellement, le financement de la protection sociale repose sur la répartition, donc la cotisation que vous et nous, entreprises et salariés, mettons dans le pot commun pour la soutenir. Par contre, il y en a certains qui sont bien à l'abri. Pourquoi ne ponctionnerait-on pas les revenus colossaux du capital, comme on ponctionne un peu les salaires des deux parts, patronal et salarial ? Pourquoi, sur le régime des retraites, ne taxerait-on pas les entreprises qui refusent l'égalité homme-femme ? Cela rapporterait, je crois, 2,3 milliards d'euros par an. Il y a aussi tout un tas d'aspects sur certains éléments complémentaires au salaire qui ne contribuent pas au régime de l'éducation sociale. Les primes d'investissement, l'épargne salariale, l'épargne retraite... ne cotisent pas au même niveau que le salaire pur et simple. Pourquoi ne pas le faire rentrer ? Et puis, pourquoi pas augmenter un tout petit peu, 0,5% par exemple, la cotisation patronale. Cela créerait une dizaine de milliards par an. »

« Il faut veiller à ce que nos entreprises, qui créent la richesse dans notre pays, ne croulent pas sous les charges et puissent rester compétitives. »

*Roland Paul, président du Medef 84*

**Roland Paul :** « Il y a des choses fondamentales à financer dans notre pays, comme l'éducation ou la santé. Ce ne sont pas des dépenses, ce sont des investissements. En revanche, nous avons déjà les taux de prélèvement et d'imposition les plus élevés d'Europe. Alors je veux bien qu'il y ait tous ces débats sur la TVA sociale, sur l'imposition des riches afin de faire rentrer encore plus d'argent, mais je pense qu'il y a aussi un tri à faire dans les dépenses y compris dans les aides aux entreprises. Quand on ponctionne de plus en plus, on prend le risque de mettre les gens et les entreprises à genoux. Ponctionner la richesse du capital, c'est aussi prendre le risque que les gens s'en aillent. Au final, je pense que, plutôt que d'aller ponctionner et aller prendre plus d'argent pour en distribuer encore plus, il vaut mieux orienter correctement et un peu moins dépenser. Par ailleurs, quoi qu'on en dise nous sommes aussi en concurrence avec les autres pays. Et il faut veiller à ce que nos entreprises, qui créent la richesse dans notre pays, ne croulent pas sous les charges et puissent rester compétitives. »

Ecrit par le 8 avril 2026



### **Frédéric Laurent**

Après avoir fait une formation d'infirmier psychiatrique à l'hôpital de Montfavet, Frédéric Laurent 'est tombé dans la marmite' du syndicalisme quelques années après. Celui qui est arrivé sur Avignon à l'âge de 3 ans, a ensuite occupé plusieurs fonctions départementales ou nationales au sein de la CGT, notamment dans le domaine la santé. Durant ce parcours, il a été secrétaire départemental de la CGT 84 durant 30 ans avant de prendre, il y a 3 ans, la responsabilité de secrétaire général de l'union départementale de la CGT Vaucluse qui compte près de 7 000 adhérents dans le département. Une fonction qu'il va quitter d'ici une quinzaine de jours. « Je retourne dans mon hôpital, pour exercer le métier que j'aime en attendant la retraite. Le plus tôt possible, je l'espère », dit-il malicieusement avec un sourire pour le président du Medef 84 assis à ses côtés.

### ***Justement, comment concilier tout cela ?***

**Roland Paul :** « Pour le financement des retraites, c'est simple : il y a une équation à résoudre concernant notre système de répartition. Quand on regarde le nombre de gens qui payent et ceux qui en ont besoin, cela ne marche pas. C'est clair qu'on ne peut pas financer de cette manière-là. Il y a donc quelque chose à faire, mais il n'y a pas 36 solutions. Il y a seulement 3 ou 4 paramètres où l'on peut agir. C'est soit travailler plus ou ponctionner plus. Mais dans ce cas on va gagner moins alors que les salariés et les retraités ont déjà du mal à vivre avec ce qu'ils ont. Il faut donc réfléchir à un nouveau modèle. Je ne sais pas ce qui va sortir des discussions actuelles sur le sujet, mais nous vivons de plus en plus vieux et en meilleure santé. Nous pouvons donc travailler quelques années de plus. Bien évidemment, il y a des métiers où cela n'est pas possible et il faut voir cela au cas par cas. Au final cependant, quoi que l'on fasse, quand le nombre de gens qui payent est trop petit par rapport au nombre de gens qui reçoivent, la répartition ne fonctionne plus. C'est mécanique. Donc pour financer tout cela, nous risquons de devoir arriver à une certaine dose de capitalisation. »

Ecrit par le 8 avril 2026

**Frédéric Laurent** : « Pour notre part, nous sommes opposés à l'idée de la capitalisation et nous restons très attachés au principe de la répartition. Par contre, nous sommes d'accord sur l'idée d'aller chercher de l'argent ailleurs mais nous ne sommes pas forcément entendus par le Gouvernement. Aujourd'hui, 73% des citoyens sont encore opposés à cette réforme qu'ils jugent néfastes. Travailler jusqu'à 64 ans, on ne le veut pas. Sur la question du vieillissement : il y a vieillir davantage en bonne santé, et il y a aussi la dégradation que nous constatons depuis quelques années. L'accès à la santé est tel aujourd'hui que beaucoup de salariés renoncent à se soigner et vieillissent avec des pathologies qui n'existaient plus. Qui vieillissent avec des maladies professionnelles apparaissant parce qu'ils se soignent moins bien. On va plus chez le dentiste parce que déjà, pour trouver un rendez-vous, c'est catastrophique. On peut travailler plus mais dans qu'elles conditions ? »

***A l'heure où la fidélisation des salariés et les difficultés de recrutement constituent un enjeu majeur pour les entreprises, ces conditions de travail sont déterminantes dans le cadre de la fidélisation de ce capital humain ?***

**Roland Paul** : « Je pense profondément qu'une entreprise ne peut marcher que si ses salariés s'y sentent bien. Il y a des sociétés qui fonctionnent en prenant les gens pour des imbéciles, mais ce n'est pas durable. Je le dis souvent, pour qu'une boîte se porte bien, il faut avoir des clients et des salariés satisfaits. Qu'est-ce qui fait que les gens sont bien dans une entreprise ? Bien sûr, que nous allons tous travailler pour être payé. Si tu n'es pas payé correctement, cela ne marche pas. Ça fait partie de l'équation, mais ce n'est pas le seul élément. Il faut également donner des responsabilités aux salariés, leur faire confiance, les respecter et les reconnaître dans ce qu'ils font. Avoir des beaux locaux c'est bien aussi, mais c'est annexe. Chez GSE, nous avons notamment mis en place des accords de participation et d'intéressement. Cela veut dire que quand la boîte va bien, elle partage. Si à cela, on rajoute l'aspect fondamental du développement durable et de la vision sociétale, ton entreprise réunit toutes les bases de son développement. Autant d'éléments qui font que les gens restent un peu plus chez toi plutôt que de partir dans d'autres sociétés. A l'inverse, si on considère l'humain comme une variable d'ajustement, comme une machine, on se trompe complètement. Et au plus on ira dans cette direction, plus on fera fausse route. »

« Le salaire, c'est ce qui permet de pouvoir faire vivre sa famille, de pouvoir s'émanciper, se cultiver. »

*Frédéric Laurent, secrétaire général de l'union départementale de la CGT Vaucluse*

**Frédéric Laurent** : « Je suis entièrement d'accord. D'abord, il y a la question salariale qui est essentielle. Le salaire, c'est ce qui permet de pouvoir faire vivre sa famille, de pouvoir s'émanciper, se cultiver, etc. Aujourd'hui, la hauteur des salaires dans beaucoup d'entreprises n'est pas suffisante pour pouvoir parer aux besoins fondamentaux. Oui, je pense que les salaires sont nettement insuffisants dans le pays et plus particulièrement en Vaucluse où l'on dénombre beaucoup de personnes en dessous du salaire médian. Ensuite, il y a la question des conditions de travail et du bien-être au travail. On le constate dans toutes les entreprises et les administrations où nous sommes implantés : quand les conditions de travail sont

Ecrit par le 8 avril 2026

mauvaises, quand il n'y a pas ce respect des salariés, il faut qu'il y ait cet échange, ce dialogue social à tous les échelons. Il y a quelques années, on avait des groupes de travail entre organisations syndicales, le Medef, la CPME... On arrivait à avancer, en évitant notamment les conflits. Peut-être qu'il n'y en a pas beaucoup dans votre entreprise, mais nous voyons une recrudescence de conflits dans beaucoup d'entreprises de tout type, des très grosses, des petites, des artisans... Cela est souvent lié au fait qu'il n'y a pas la volonté d'appliquer les conditions de travail : 'c'est bosse et tais-toi'. Alors que le respect du salarié, c'est la base des bases, comme le respect des patrons et des cadres. Pourquoi avons-nous des viviers d'entreprises où il y a autant de conflits qui partent aux prud'hommes ? Où il y a impossibilité de discuter. Est-ce parce qu'il n'y a pas de syndicats et de délégué syndical qui peuvent jouer ce rôle de tampon ? La citoyenneté au travail est un manque crucial dans notre pays. Salariés et employeurs ne sont pas les pires ennemis du monde même si nous sommes dans une société où l'on cherche plus à se quereller qu'à essayer de construire ensemble. Même si nous avons des exemples de répression syndicale dans quelques entreprises, nous devons favoriser le dialogue en construisant des passerelles afin d'éviter les conflits surtout dans toutes ces entreprises qui sont privées de représentants ou qui sont privées de volonté de dialogue de part et d'autre. »

### [Festival Off d'Avignon, quand la CGT spectacle met les pieds dans le plat](#)

#### ***Cette détérioration de cette citoyenneté au travail c'est elle accentuée avec la crise sanitaire du Covid ?***

**Frédéric Laurent** : « C'est clair qu'il y a eu un grand mouvement de bascule avec une prise de conscience de vouloir 'vivre autrement', de donner 'une chance' à sa vie. On l'a constaté dans la tête des salariés. Certains ont complètement changé de métier, parfois par dégoût, comme les professionnels des hôpitaux par exemple. On nous applaudissait tous les soirs, mais derrière cela a été une catastrophe. A l'inverse, dans les entreprises où on était bien, je pense qu'il y a eu un véritable attachement. L'adaptation au télétravail a été aussi un bon point pour les salariés et pour les entreprises qui en avaient besoin. Par contre, il est nécessaire que l'on réinstaure des liens au travail pour améliorer les conditions de travail. Tout ça, cela passera par le dialogue que nous essayons d'avoir ensemble. Car il est clair que les rapports sociaux au travail, c'est primordial. »

**Roland Paul** : « Effectivement, avec le confinement il y a les gens qui se sont aperçus qu'ils ne pouvaient plus être dans le métier dans lequel ils étaient avant. Ils sont allés dans d'autres secteurs d'activité et se sont aperçus que c'était mieux. Pour le télétravail, moi je l'ai pris avec précaution car chez GSE notre boulot on ne pouvait pas l'arrêter. En plus, je pensais que si le pays complet se mettait au chômage, à la fin on en crèverait car on ne peut tirer sur la bête indéfiniment. Sur le télétravail, je suis convaincu qu'une société c'est autre chose que plein de gens qui travaillent. C'est avant tout des personnes qui travaillent en commun sinon tu n'as pas de société. Nous, nous arrivons à faire projets car nos collaborateurs 'bossent' ensemble, ils confrontent les idées. Cela ne marche pas seul devant un écran car nous sommes des 'bêtes à sang chaud'. Nous avons besoin de nous sentir. Là où il y a un problème,

Ecrit par le 8 avril 2026

notamment de climat social, c'est quand les gens n'ont pas envie d'aller au travail. Quand ils y sont malheureux. Chez nous, en moyenne il y a 1 jour de télétravail autorisé. Nos salariés l'utilisent seulement à 40%. »



### Roland Paul

Originaire de Beaumont-du-Ventoux, Roland Paul est le président de GSE. Après avoir travaillé quelques années à Lyon, puis à Nice, il a intégré il y a 28 ans les équipes de GSE en tant qu'ingénieur de projet. « J'y ai fait à près tous les boulots » avant d'en devenir président il y a une dizaine d'années.

Côte syndicalisme, Roland Paul est [le nouveau président du Medef 84 depuis quelques mois](#). « C'est un mandat de 3 ans que j'ai accepté pour participer au développement du Vaucluse et de son économie », explique celui qui a été aussi délégué syndical CFTC au sein de son entreprise et qui vient de recevoir [l'Ordre national du mérite des mains de Bertrand Gaume](#), ancien préfet de Vaucluse.

### ***On parle beaucoup de réindustrialisation de la France : comment voyez son développement en Vaucluse et avec quel foncier ?***

**Roland Paul :** « Je peux en parler en toute connaissance de cause puisque c'est mon métier. Chez GSE, nous avons construit un certain nombre d'usines et je peux vous affirmer que ces projets voient le jour là où il y a du foncier et des terrains disponibles ainsi que là où tous les acteurs économiques locaux sont alignés : le maire, le président de la communauté de communes, le préfet, le patron de la Région, les services de l'Etat... Si tout le monde est là en disant 'on va construire ici', on peut aller assez vite même si nous sommes en France où cela est parfois un peu compliqué. Moi, j'ai connu un certain nombre de gens qui arrivaient dans le Vaucluse et qui voulaient s'installer. On n'a pas trouvé de terrain et ils sont repartis sans créer d'emplois pour les Vauclusiens. Je discute aussi avec des entreprises du département

Ecrit par le 8 avril 2026

qui veulent s'agrandir pour répondre à leurs besoins de développement. Ils ne peuvent pas non plus car il n'y a pas de place. Nous avons donc un vrai problème de foncier économique dans le Vaucluse. Il est impératif d'y travailler, là aussi, avec tous les acteurs économiques à développer ce foncier économique. Tout cela, c'est pour créer de l'emploi et de la richesse pour les habitants de ce territoire. Dans cette optique, nous travaillons avec la CCI 84, le Département, la Région ou bien encore l'Etat sur ce sujet dans le cadre des assises du foncier qui se tiendront le 19 juin prochain au campus de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaucluse. On doit donner la priorité à la réindustrialisation. »

« Nous avons un vrai problème de foncier économique dans le Vaucluse. »

*Roland Paul*

**Frédéric Laurent :** « Le foncier industriel est une problématique majeure dans le département. Surtout lorsque l'on constate que 10% de l'économie vauclusienne est générée par l'industrie, 52% par le secteur tertiaire et 30% par le commerce. Certes, cela est dû au positionnement de notre département, au carrefour de l'Italie, de l'Espagne et de la Vallée du Rhône, qui favorise l'implantation du commerce, des services et des plateformes logistiques. Oui, il y a besoin d'une réindustrialisation et il faut que tous acteurs locaux y participent. Pour cela, il faut débloquer du foncier pour pouvoir agrandir des entreprises ou en accueillir de nouvelles. Cela doit aussi passer par un nouvel aménagement du territoire, intégrant tout particulièrement la problématique des transports. Moi, je viens de Courthézon. C'est à seulement 21 km, mais ce matin j'ai encore mis 58 minutes pour venir travailler. Si j'habite à Courthézon et que je veux y travailler, je ne vois pas où je pourrais le faire. Pourquoi, n'y a-t-il pas d'entreprises dans certaines localités ? Parce qu'il n'y a pas de services publics à la hauteur, parce qu'il n'y a pas d'écoles qui répondent aux besoins. Parce que l'employeur, s'il implante une usine quelque part, il veut que ses salariés puissent avoir un hôpital pas trop loin, qu'ils puissent mettre ses enfants à l'école sans avoir à faire trop de route pour les y emmener parce qu'il n'y a pas ou peu de transports collectifs. Tout ça pour éviter que les gens arrivent fatigués et énervés. La question du retour des industries dans notre département est liée à tous ces facteurs-là. Créer du foncier pour pouvoir réimplanter des industries et renforcer notre attractivité avec des services publics qui répondent aux besoins autant des salariés que des employeurs. Il faut enfin prendre en compte les besoins de formations. Les métiers du cartonnage, qui était une industrie phare du département, ont tous disparu. Il n'y a plus de formation au métier du cartonnage alors que nous avons encore des savoir-faire colossaux sur Valréas, sur tout le bassin de l'Isle-sur-Sorgue avec les industries du papier aussi. Il y a des choses à travailler ensemble sur ces questions. Quand on voit également que le Vaucluse est un important producteur de fruits et légumes qui partent être transformés dans d'autres départements voire d'autres pays, alors que l'on sait faire tout cela ici. Il nous faut des industries qui permettent à nos salariés d'atteindre d'autres niveaux de qualification et de rémunération. »

**Roland Paul :** « Un emploi dans l'industrie en génère quasiment 3 sur son territoire. Effectivement, on produit des tomates mais on pourrait en produire 3 fois si nous avions les industries de transformation à côté. Cela a du sens, notamment en termes de développement durable. »

**Frédéric Laurent :** « Produire et traiter les produits ici, cela impacte favorablement l'environnement

Ecrit par le 8 avril 2026

quand on voit le nombre de camions qui traversent ce département, ne serait-ce que sur la rocade, par exemple. »

« La LEO, c'est une aberration que l'on n'arrive pas à avancer. »

*Frédéric Laurent*

### ***C'est l'occasion de parler des mobilités que vous avez déjà abordé en partie auparavant et notamment du dossier de la LEO (Liaison Est-Ouest) ?***

**Roland Paul :** « J'ai entendu que ce projet n'était pas spécialement voulu par tout le monde mais je crois qu'il y a un vrai intérêt à réaliser le contournement d'Avignon. Cela fait partie des éléments déterminants pour l'avenir de ce territoire. De GSE au centre-ville il y en a au moins pour trois quarts d'heure. Il y a un vrai travail à faire. Et il faut qu'on le fasse maintenant parce que 2027, c'est trop tard puisque le DUP (Déclaration d'utilité publique) tombera. C'est donc immédiatement qu'il faut que l'on travaille même si ce n'est pas simple car ce tracé touche 2 régions, 3 départements. Ce n'est pas des plus faciles d'un point de vue administratif mais je pense qu'avec une volonté... Plus généralement nous sommes dans un département assez rural où disposer d'un réseau de transports en commun pour amener les gens au travail est assez complexe à mettre en place. Il y a toutefois des choses à faire. »

### [LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie](#)

**Frédéric Laurent :** « 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. Mais la LEO ce n'est pas qu'une problématique économique c'est aussi une question de santé publique. Sur la rocade, nous atteignons des records de cancer des enfants à cause de la pollution générée par le trafic qui passe sous les fenêtres des habitants. Sur ce projet, nous sommes chaque fois percutés par ces changements de départements, de préfectures, etc. Et au final, on n'arrive pas à construire une réelle volonté à long terme. Pourtant, il y a urgence. Prenons l'exemple de la réouverture de la ligne ferroviaire au Carpentras-Avignon. Au début, ça patinait un peu car cela changeait les habitudes : 'Je viens en voiture, c'est tellement plus simple'. Maintenant, je connais beaucoup de salariés qui apprécient d'utiliser cette ligne. Quand on donne aux salariés la possibilité d'utiliser les transports en communs, quand ils existent ou quand on arrive à les construire, ils les utilisent. Le tramway, quelle aberration ! Pourquoi le tramway ne va pas jusqu'à l'hôpital, la gare TGV, la zone d'Agroparc. Les entreprises n'en profitent même pas alors que pourtant, ce sont elles, et leurs salariés indirectement, qui l'ont financé via le versement transport. Sur ces questions, nous faisons des propositions, avec le syndicat CGT des cheminots d'Avignon sur le projet d'étoile ferroviaire, afin d'amener le salarié de bout à bout. Parce qu'aujourd'hui, le salarié qui veut prendre les transports en commun pour aller, ne serait-ce que dans votre secteur vers le parc d'activités de

Ecrit par le 8 avril 2026

l'aéroport, c'est impossible. Pour aller sur la zone d'Auchan, selon où l'on habite, il faudra prendre plusieurs moyens de transport. Pour aller en Courtine, c'est pareil. »

« C'est l'aménagement du territoire qui fera que les entreprises reviennent en Vaucluse. »

*Frédéric Laurent*

**Roland Paul :** « Pour la LEO, je pense que les organisations syndicales peuvent aider parce que nous ne sommes pas arrêtés par des départements. Nous allons voir les collègues des autres régions et des autres territoires qui ont les mêmes objectifs que nous. Et eux, ne sont pas tenus par un carcan administratif. »

**Frédéric Laurent :** « Il faut arrêter cette pollution que l'on met sur notre département. Le matin, je vois des gens seuls dans leur voiture. Des gens qui viennent du même village, qui vont dans la même entreprise, qui ont les mêmes horaires et qui utilisent deux voitures. Il n'y a pas de moyens adaptés, pas assez d'aires de covoiturage. Il n'y a rien d'incitatif. L'aide à la mobilité ne peut se faire que s'il y a une offre de mobilité. Allons alerter ensemble le préfet sur cette nécessité pour l'entreprise et les salariés de travailler sur ces questions car c'est l'aménagement du territoire qui fera que les entreprises reviennent en Vaucluse. »

***Nous avons parlé de mobilité mais il y a aussi des difficultés d'accès au logement pour les salariés et, plus largement, pour l'ensemble des Vauclusiens ?***

**Frédéric Laurent :** « Ce sujet est également fondamental dans un territoire où certaines communes n'ont pas la volonté d'élargir la capacité d'accueil en logement social. Certains maires préfèrent payer des amendes plutôt que de construire ce type de logements. Alors que malheureusement, 75% des populations sont éligibles au logement social dans notre département. Un département où dans certaines zones, la plupart des habitations sont fermés la moitié de l'année, parce que ce sont des lieux dédiés au tourisme. Avec la recrudescence, dans certaines communes comme Avignon, de la présence de location de type Airbnb. Ce qui fait que le salarié qui veut continuer à travailler près d'Avignon, il ne peut plus s'y loger. L'accès au logement devient très compliqué. Les loyers sont très chers par rapport au revenu. Il y a un manque crucial de logements dans le département. Il y a beaucoup de salariés pauvres qui, faute de moyens, vivent dans leur voiture. Les questions de mobilité et de logements impactent directement les possibilités d'emploi. Il y a peut-être 30 000 postes disponibles et 60 000 chômeurs dans le département. Mais certains de ces postes restent vacants car on ne peut pas s'y rendre ou on ne peut pas se loger à proximité, donc on ne les prend pas. »

« Comment être un territoire attractif si l'on ne peut pas se loger et se déplacer ? »

*Roland Paul*

**Roland Paul :** « Je suis entièrement d'accord. Comment être un territoire attractif si l'on ne peut pas se loger et se déplacer ? Nous avons la cité des papes, le Festival, Châteauneuf-du-Pape, le Ventoux, les

Ecrit par le 8 avril 2026

Chorégies, Fontaine de Vaucluse... plein d'atouts culturels ou naturels. Je le constate, de manière générale les gens sont attachés au Vaucluse. Il peut y avoir du mouvement dans les entreprises mais quand tu es à Paris, tu n'as pas le même turnover qu'à Avignon. Les gens qui sont ici veulent rester ici parce qu'ils y sont bien. Mais il y a aussi de la précarité et de la violence. Avignon fait partie des villes qui sont montrées du doigt en France. Toute cette mauvaise publicité n'est pas de nature à attirer les gens. Si je suis venu au Medef, c'est pour tenter de régler quelques trucs. On ne régler pas tout, mais si on peut en solutionner quelques-uns. Pour cela, il ne faudra pas agir dans son coin mais il faudra le faire ensemble. »

**Propos recueillis par Florent De Corbier pour La Marseillaise et Laurent Garcia pour L'Echo du mardi.**

[Medef Vaucluse : le patron de GSE pour un nouveau départ](#)