

Ecrit par le 22 février 2026

Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'



Suite à [notre article sur l'état d'avancement de la tranche 2 de la LEO](#) et le mécontentement de Terre de Provence agglomération sur l'enlisement du dossier, le Grand Avignon et la Ville ont souhaité réagir. Pour eux, leur choix d'un tracé reconfiguré n'est pas incompatible avec la poursuite du projet de contournement par le Sud de l'agglomération de la cité des papes.

« Dans un communiqué que nous avons découvert dans la presse, la présidente de la communauté d'agglomération Terre de Provence accuse la Ville d'Avignon et le Grand Avignon de faire courir le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet de LEO (Liaison Est-Ouest), écrivent Cécile Helle, maire d'Avignon, et Joël Guin, président du Grand Avignon dans un droit de réponse. Tout cela parce que nous refusons que cette LEO garde le tracé imaginé il y a 30 ans. Aujourd'hui la question n'est pas tant de savoir qui est responsable d'un possible enterrement du projet de LEO car à ce jeu-là, nous

Ecrit par le 22 février 2026

pourrions juste rappeler que l'inauguration de la tranche 1 de ce projet porté par l'État, remonte à 2010... La question est bien plutôt de statuer enfin sur le projet de voie de contournement sud que nous voulons pour nos territoires afin de leur assurer attractivité et avenir. »

« Nous sommes favorables à la LEO comme voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais à une LEO reconfigurée. »

« Car, oui, nous défendons la LEO, nous défendons un projet de voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais pas celui-là, pas celui que l'État a imaginé à la fin des années 90, soit il y a plus d'un quart de siècle. Car, oui, notre position est claire : nous disons que nous sommes favorables à la LEO comme voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais à une LEO reconfigurée, avec un autre tracé capable de proposer un vrai projet d'intérêt général utile pour tous les habitants du bassin de vie, vauclusiens, bucco-rhodaniens comme gardois, et exemplaire en matière de transition écologique et de mobilités durables. Nous croyons en une solution acceptable et résiliente pour un aménagement responsable de notre territoire. »

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

Les questions du Grand Avignon sur l'impact d'un projet conçu il y a 30 ans

« Lors du comité de pilotage organisé le lundi 19 mai dernier, sous la présidence du préfet de Région Georges-François Leclerc, l'État a en effet exposé un projet redimensionné, pour ne pas dire réduit, à deux fois une voie notamment. Mais toujours sur l'ancien tracé, celui prévu dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique (DUP) qui date de 2003. Comment imaginer que ce projet puisse traiter la saturation actuelle du trafic et améliorer les conditions de circulation, autrement qu'en l'aggravant ? Comment imaginer aujourd'hui un tracé qui viendrait traverser, créer un boulevard urbain avec feux tricolores au cœur de la ceinture verte, poumon agricole d'Avignon, pour arriver au rond-point de la Cristole sur un axe déjà saturé, en proximité directe du quartier méditerranéen durable Bel Air ? Comment imaginer un projet daté, totalement dépassé, en contradiction avec les dynamiques urbaines à l'œuvre à l'échelle de la ville d'Avignon et du Grand Avignon, affectant la qualité de vie des habitants directement exposés à ce nouveau flux de circulation ? Comment imaginer un projet extrêmement coûteux, lequel a accumulé un retard considérable qui n'apporterait pas de réponse à la fois aux enjeux de mobilités des 500 000 habitants du bassin de vie d'Avignon, d'attractivité économique et de transition climatique de notre territoire ? »

Imaginer des solutions écoresponsables

« Vouloir un autre tracé, poursuivent les deux élus dans leur communiqué, c'est justement prendre ses responsabilités et imaginer des solutions écoresponsables, dans le cadre d'un débat constructif entre les

Ecrit par le 22 février 2026

collectivités et l'État, qui ne peut pas se contenter de nous dire : 'C'est ce projet ou rien ! C'est ce projet ou l'État se retire !'. Vouloir un autre tracé, c'est justement ne pas se désengager, ce n'est pas s'opposer à notre bassin de vie mais bien au contraire le défendre en recherchant des solidarités aujourd'hui inexistantes, c'est regarder devant et non pas faire le choix du passé. Car oui, d'autres solutions existent, face à l'urgence climatique et sanitaire, face à la situation inacceptable et insupportable des 20 000 Avignonnaises et Avignonnais qui vivent de part et d'autre de la rocade, dans une volonté partagée de concertation et d'échanges avec nos collègues élus des communes du Nord des Bouches-du-Rhône. »

« Il est temps de ne pas se tromper. »

Trouver un terrain d'entente

« Une solution visant à trouver ensemble une voie d'entente, y compris pour assurer la bonne desserte des projets économiques qu'ils ont imaginés, comme l'extension du MIN de Châteaurenard. Une solution qui peut commencer par la réalisation rapide du barreau manquant entre la voie actuelle de la tranche 1 de la LEO et le rond-point de Rognonas, justement prévue dans la tranche 2 de cette LEO. Et nous nous réjouissons sur ce point du positionnement conjoint au nôtre, des maires de Barbentane et Rognonas. Il est temps désormais de relever ce défi majeur pour l'avenir de nos territoires et la qualité de vie de leurs habitants. Il est temps d'investir un choix d'avenir aux objectifs à la fois environnementaux, d'aménagement durable du territoire et de santé publique.

« Il est temps de ne pas se tromper », insistent pour finir Cécile Helle et Joël Guin.

LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie

Ecrit par le 22 février 2026



Déclaré d'utilité publique par l'Etat depuis le 16 octobre 2003, on savait que [les services de l'Etat voulaient remettre le dossier de la 2^e tranche de la LEO \(Liaison Est-Ouest\) sur la pile des grands projets d'infrastructures prioritaires](#) à faire enfin avancer. Si un nouveau tour de table a bien été engagé, les principaux territoires bénéficiaires de cet aménagement (la ville d'Avignon et le Grand Avignon) semblent avoir fait la sourde oreille à la pression de l'Etat, au grand dam de Terre de Provence agglomération ainsi qu'aux collectivités [du bassin de vie](#) qui participent au financement de ce projet.

Lundi 19 mai dernier, l'ensemble des acteurs publics concernés par la réalisation de [la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#)-voir aussi en fin d'article) ont été convoqués par [Georges-François Leclerc](#), le nouveau préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

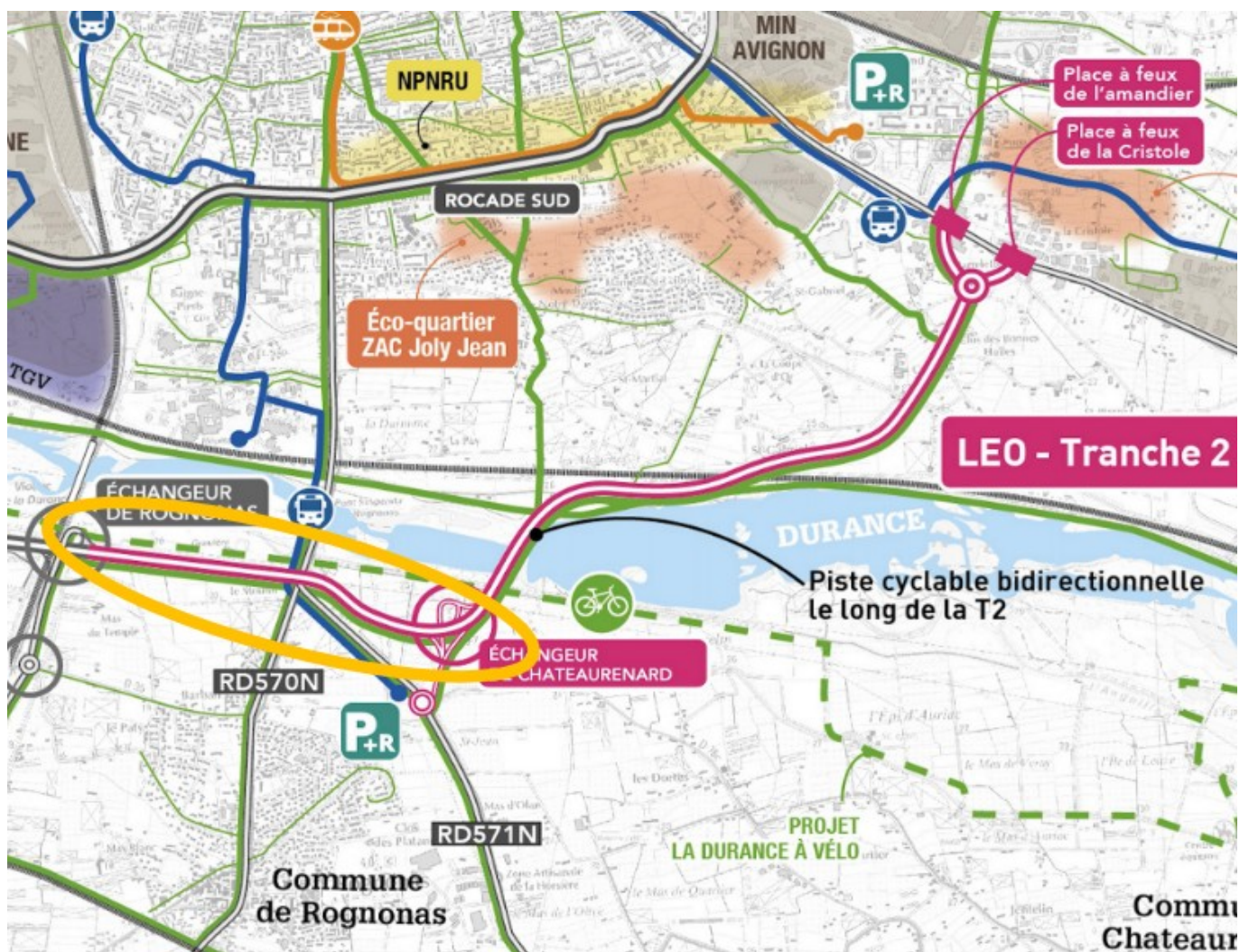
En préambule de cette réunion, ce dernier a souligné avec insistance deux points essentiels : la nécessité que les discussions et propositions relatives à la LEO s'inscrivent impérativement dans le périmètre du projet arrêté dans la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2003 d'une part, et, d'autre part que le lancement de la LEO ne pourra avoir lieu qu'à la condition d'un engagement collectif en faveur de la réalisation complète de la tranche 2. Une injonction qui semble avoir été sans effet pour la ville d'Avignon et la Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Ecrit par le 22 février 2026

« Ça suffit, nous ne pouvons plus attendre ! »

Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération

« Malheureusement, Avignon et le Grand d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet, s'inquiète dans un communiqué Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération. 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 ! »



Le tracé de la tranche 2 de la LEO validé par la DUP de 2003. Crédit : Préfecture de la région Paca.

Ecrit par le 22 février 2026

Un impact sur la qualité de vie, l'attractivité et l'emploi

Dans ce courrier ayant reçu notamment le soutien de 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, les élus bucco-rhodanien rappellent que « l'Etat a réaffirmé ses conditions, nous devons assumer nos responsabilités et prendre désormais des décisions constructives qui ne pèseront pas sur l'avenir du territoire. 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. Elle impacte très fortement l'attractivité, l'économie et l'emploi notamment. Il est impératif que nous trouvions un consensus aujourd'hui. »

[Cécile Helle et Joël Guin sollicitent l'État afin d'obtenir une reconfiguration de la LEO](#)

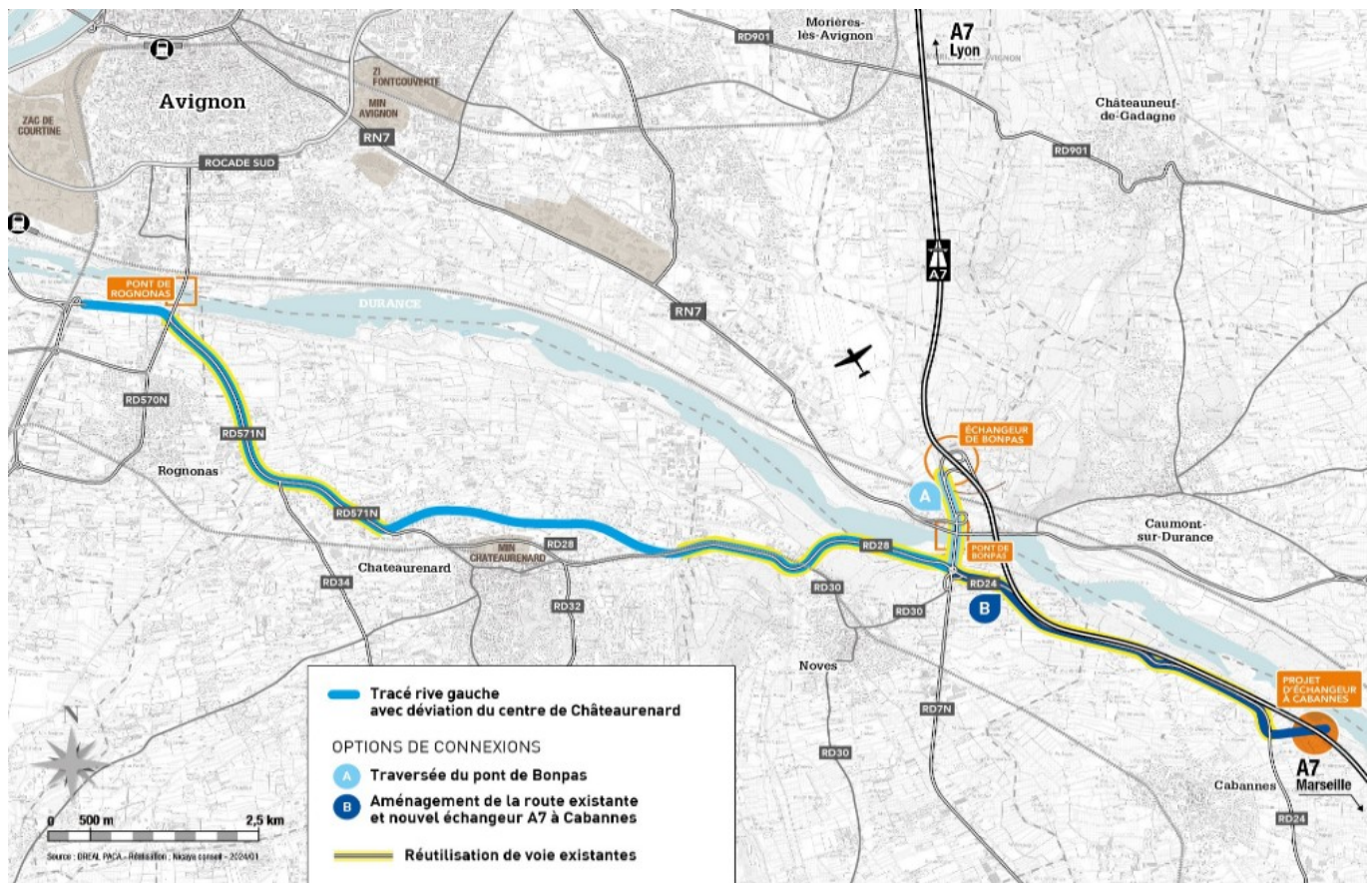
Aujourd'hui, Joël Guin, président du Grand Avignon, et Cécile Helle, maire d'Avignon, plaident pour une modification de la tranche 2 de la LEO. Le tracé validé par la DUP relie la tranche 1 depuis Rognonas puis Châteaurenard jusqu'au rond-point de l'Amandier à Avignon après un passage dans la ceinture verte et un franchissement de la Durance. Les deux élus préconisent de rester sur la rive gauche de la Durance (côté Bouches-du-Rhône) et de rejoindre le secteur de Bonpas qui est en cours de réaménagement. Une alternative visant à préserver les terres agricoles de la cité des papes et limiter l'impact environnemental de cette infrastructure sur la Durance en évitant la réalisation d'un nouveau pont. Selon les services de l'Etat, cette solution est estimée à minima à 250M€ et aurait peu d'impact sur le trafic actuel de la Rocade-Sud (-7%)

Le risque de tout perdre

Cependant, la conséquence d'une telle initiative est de repousser à 2040-2045 une éventuelle réalisation de cette phase 2 à cause des contraintes de délais de validation d'un nouveau tracé qui n'entre pas plus dans le cadre de la DUP de 2003. Voire plus probablement l'annulation complète du projet en raison des nouvelles réglementations environnementales. A ce petit jeu, Avignon et le Grand Avignon semblent prêt à prendre ce risque et surtout se contenter d'une simple liaison, de moins de 1 kilomètre, entre la tranche 1 et le pont de Rognonas histoire d'être en possibilité de prendre un arrêté d'interdiction de circulation des poids lourds sur la rocade d'Avignon.

Pas sûr toutefois qu'après avoir été envoyé dans les cordes, le préfet de région, qui est aussi celui des Bouches-du-Rhône, se montre très conciliant sur ce dossier...

Ecrit par le 22 février 2026



Le projet de tracé alternatif soutenu par Avignon et le Grand Avignon n'entre pas dans la DUP actuelle. Au mieux, sa réalisation pourrait être envisagée à l'horizon 2040-2045.

« Les élus de Terre de Provence souhaitent des ajustements au tracé, nous l'avons dit, nous avons proposé des alternatives compatibles avec la Déclaration d'Utilité Publique, et nous entendons les défendre sans relâche pour que la Liaison Est Ouest puisse enfin voir le jour, insiste la présidente de Terre de Provence. S'opposer une fois de plus aux conditions fixées par l'État ferait courir un risque majeur à l'avenir de notre Provence dans toutes ses dimensions, sans aucun bénéfice pour nos concitoyens. Ne nous désengageons pas, ne reportons pas le problème sur les générations futures. »

« Nous voulons la Liaison Est Ouest, maintenant. »

Et Corinne Chabaud de poursuivre : « Renaud Muselier, président de la Région Sud, et Dominique Santi, Présidente du Conseil départemental de Vaucluse partagent notre position. Avignon et le Grand Avignon avaient déjà signifiés fin 2023 l'annulation des crédits réservés sur leurs budgets pour la LEO, transférant ainsi le poids du financement sur les autres collectivités. Il est hors de question de les laisser compromettre définitivement ce projet. Nous voulons la Liaison Est Ouest, maintenant. »

Ecrit par le 22 février 2026

Combien coûterait la phase 2 de la LEO ?

Avec le retard pris sur ce dossier, le coût des travaux de la tranche 2 de la LEO en 2×1 voie est estimé 142,7M€ à la valeur de 2024. Son financement est partagé entre l'Etat (38,05%), la Région Sud (26,95%), le Département de Vaucluse (14,72%), le Grand Avignon (12,62%), le Département des Bouches-du-Rhône (5,56%) et Terre de Provence (2,1%).

LEO : l'arlésienne d'Avignon

Initiée officiellement en 1999 par arrêté ministériel (même si les prémices du projet remontent à la fin des années 1980), la LEO (Liaison Est-Ouest) est destinée à fluidifier le trafic sur Avignon (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que dans le Nord des Bouches-du-Rhône. L'ensemble représente un contournement routier de l'agglomération par le sud d'une longueur totale de 13km devant relier la commune des Angles (dans le Gard) au carrefour de l'Amandier à Avignon (dans le Vaucluse).

Le projet comprend 3 tranches :

- **Tranche 1** : entre l'échangeur Courtine-Nord à Avignon et l'échangeur de Rognonas (13) d'une longueur de 3,8km en 2×2 voies avec un pont sur la Durance.
- **Tranche 2** : 5,8km à 2×1 voies (puis à 2×2 voies conjointement à la tranche 3) depuis la tranche 1 à Rognonas au rond-point de l'Amandier à Avignon avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres.
- **Tranche 3** : franchissement du Rhône (3,7km à 2×2 voies) depuis la zone de Courtine (tranche 1) aux Angles (30) situé dans la région Occitanie.

Situation actuelle

- **Tranche 1** : En service depuis 2010.
- **Tranche 2** : Après plusieurs années de report, Bérangère Abba, alors Secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique, avait annoncé en février 2022 que le chantier devait débuter en 2023 pour une mise en service espérée en 2027. Des travaux qui, à ce jour, n'ont pas commencé alors qu'une partie du budget a été tracé par les différents financeurs (Région Sud, département 84 et 13, interco...). Un blocage qui s'explique grandement par des oppositions environnementales et une remise en cause du tracé.
- **Tranche 3** : Dossier au point mort.

Les enjeux

Aujourd'hui, la LEO est autant un enjeu de mobilité que de santé publique. Santé publique d'abord, car le

Ecrit par le 22 février 2026

trafic actuel expose les habitants de la Rocade actuelle d'Avignon (25 000 habitants directs et 91 000 indirects) à des niveaux de pollution presque équivalent à ceux des autoroutes A7 et A9 autour d'Avignon (source : Atmosud). Mobilité ensuite, car la zone d'Avignon affiche un retard structurel en matière d'infrastructure de transport depuis au moins 50 ans.

Les raisons de ce retard sont multiples : avec le pont de l'Europe, Avignon abrite le seul pont 2x2 voies gratuit entre les Régions Sud et Occitanie. De fait, ce bassin de vie est le point d'engorgement entre les trafics venant d'Italie et d'Espagne. Le tout, à proximité immédiate de plusieurs monuments classés au patrimoine mondial de l'Unesco (remparts, pont d'Avignon, palais des papes). A cela, s'ajoute le positionnement de la cité des papes sur l'axe rhodanien et les flux entre le Nord et le Sud de l'Europe.

50 ans de retard en matière d'infrastructures

Deuxième bassin de vie le plus étendu en France après celui de la métropole marseillaise, Avignon a été le centre d'un projet de pôle métropolitain initié en 2022 et aujourd'hui mis en sommeil. Il regroupait 148 communes alors que l'intercommunalité actuelle du Grand Avignon n'en regroupe que 16. Ce décalage illustre parfaitement les difficultés de ce territoire à mener à bien des projets structurants et cohérents dans ce qui est parfois qualifié de 'métropole diffuse' (une aire urbaine très étendue et peu dense). 'L'espace' avignonnais affichant les besoins d'une métropole en termes de mobilité alors que ce territoire dispose des moyens d'une agglomération.

D'autre part, le bassin de vie d'Avignon est handicapé par son morcèlement administratif. A cheval sur 3 départements, 2 régions, 2 cours d'eau majeurs (le Rhône et la Durance) deuxième zone d'emploi inter-régionale après celle de Roissy-Charles de Gaulle, seule agglomération française coupée en 2 zones scolaires... Avignon cumule les freins à la prise de décision et aux financements qui vont avec.

Pour preuve, quand ces décisions sont prises dans les mêmes entités administratives (à savoir la région Paca), tout est plus simple. Ainsi, sur les 15 dernières années 3 ponts ont été réalisés sur la Durance entre le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône (1^{re} tranche de la LEO en 2010, Pertuis en 2013 et Cavaillon en 2015). Dans le même temps, il faut remonter à 1975 pour voir un pont 2x2 voies entre Paca et Occitanie (celui du pont de l'Europe).

Des ouvrages arrivés à saturation structurelle

Justement, le pont de l'Europe a dû être renforcé structurellement en 2013 et 2014 car il n'était plus en mesure d'accueillir en toute sécurité le trafic actuel. Cette consolidation a permis de récupérer une certaine marge de manœuvre, mais l'ouvrage ne dispose plus de la capacité à recevoir davantage de poids lourd. Même constat avec l'ancien pont de Rognonas (un pont suspendu construit en 1950 entre Avignon et Rognonas parallèle à la tranche 1 de la LEO). Tôt ou tard, il ne sera plus adapté au volume de circulation qu'il accueille, notamment les camions. Sur le Rhône, les 2 autres ponts de 'délestage' en 2x1 voies du bassin de vie souffrent des mêmes contraintes (pont suspendu de Roquemaure construit en 1958 et pont d'Aramon mis en service en 1970).

Actuellement, 450 000 véhiculent circulent tous les jours dans l'agglomération d'Avignon (dont 6,5% de

Ecrit par le 22 février 2026

poids lourd). Un quart de ce trafic correspond à des échanges entre l'aire urbaine et les territoires alentours et 5% sont des véhicules de transit. Parmi eux, près de 150 000 véhicules empruntent les ouvrages d'art du bassin de vie.

A l'horizon 2035, même si la DREAL envisage une baisse de la circulation routière pour les courtes distances, elle prévoit aussi une augmentation de la demande de déplacement et notamment triplement de la demande liée au MIN de Châteaurenard situé près du tracé de la 'future' tranche 2.

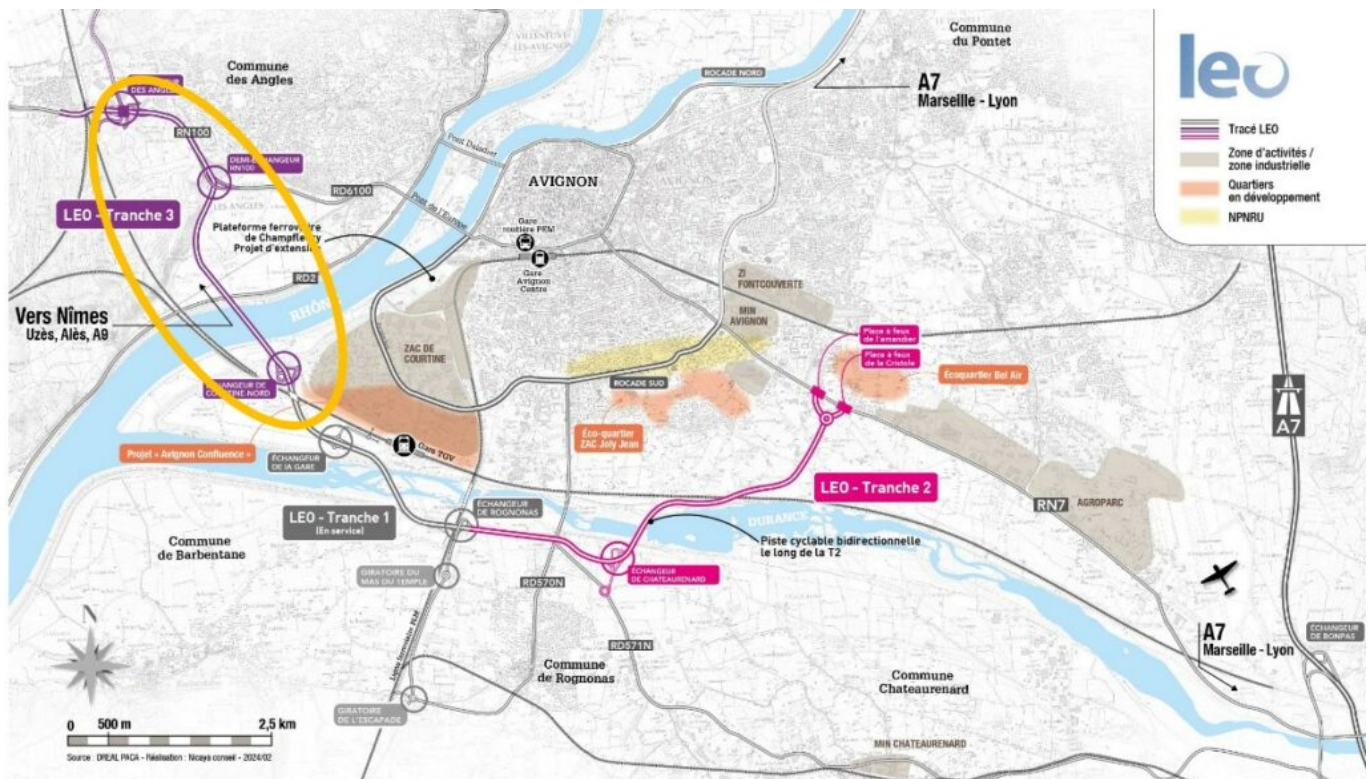
Pont sur le Rhône : la clef de voûte de la LEO

Et la situation ne devrait pas s'arranger, surtout avec des ponts qui ne sont plus en capacités 'd'encaisser' des hausses de trafic (hormis la tranche 1 de la LEO). Par ailleurs, l'essence même de la LEO c'est son axe Est-Ouest. Or à ce jour, seul un franchissement Nord-Sud a été réalisé. La Tranche 2 propose aussi un franchissement Nord-Sud.

C'est surtout le franchissement du Rhône (Est-Ouest) qui devrait donner tout son sens à cet aménagement allant bien au-delà du simple territoire de l'aire urbaine d'Avignon, véritable cordon 'ombilical' entre l'Europe du Sud. Ce n'est cependant pas gagné, car pour ce franchissement que 63% des habitants de Villeneuve-lès-Avignon classe en tête des priorités des actions à mener sur leur territoire, le Département du Gard et la Région Occitanie figurent aux abonnés absents depuis 30 ans...

La difficulté à mener à bien ce projet illustre cependant les 'limites' de la décentralisation. En effet, la trop grande multiplication des intervenants locaux dans ce bassin de vie bloque les prises de décisions. Personne n'étant aligné au même moment, tout particulièrement en matière de financement.

Ecrit par le 22 février 2026



En 2014 le coût de la tranche 3 (cerclée en jaune) était estimé à 200M€. Il faudra prévoir 10 à 15 ans de délais entre le lancement du projet et la mise en service.

LEO : la CPME 84 interpelle le ministère des transports pour sortir de 'l'embouteillage permanent'

Ecrit par le 22 février 2026



La CPME de Vaucluse vient de solliciter le cabinet du ministère des transports afin de faire le point sur la poursuite du chantier de la LEO. A cette occasion, le ministère a annoncé que le ministre devrait prochainement mettre « tout le monde autour de la table » afin d'évoquer la tranche 2 et de finir ce qui a été lancé car il s'agit de la « crédibilité de la parole publique ».

Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse, vient de s'entretenir avec le ministère des transports afin de faire part de la volonté des entrepreneurs locaux de voir le dossier de la réalisation de [la LEO \(Liaison Est- Ouest\)](#) aboutir. Ce contournement routier par le Sud de 13km de l'agglomération d'Avignon prévoit de relier le rond-point des Amandiers (à côté du centre commercial de Cap-Sud à Avignon) à celui de Grand Angle (à proximité du centre commercial Leclerc aux Angles).

1 seule tranche réalisée sur les 3 sections prévues

En tout, ce projet prévoit la réalisation de 3 tranches pour être mené à son terme. A ce jour, seule a été réalisée la 1^{re} tranche : entre l'échangeur Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas. 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.

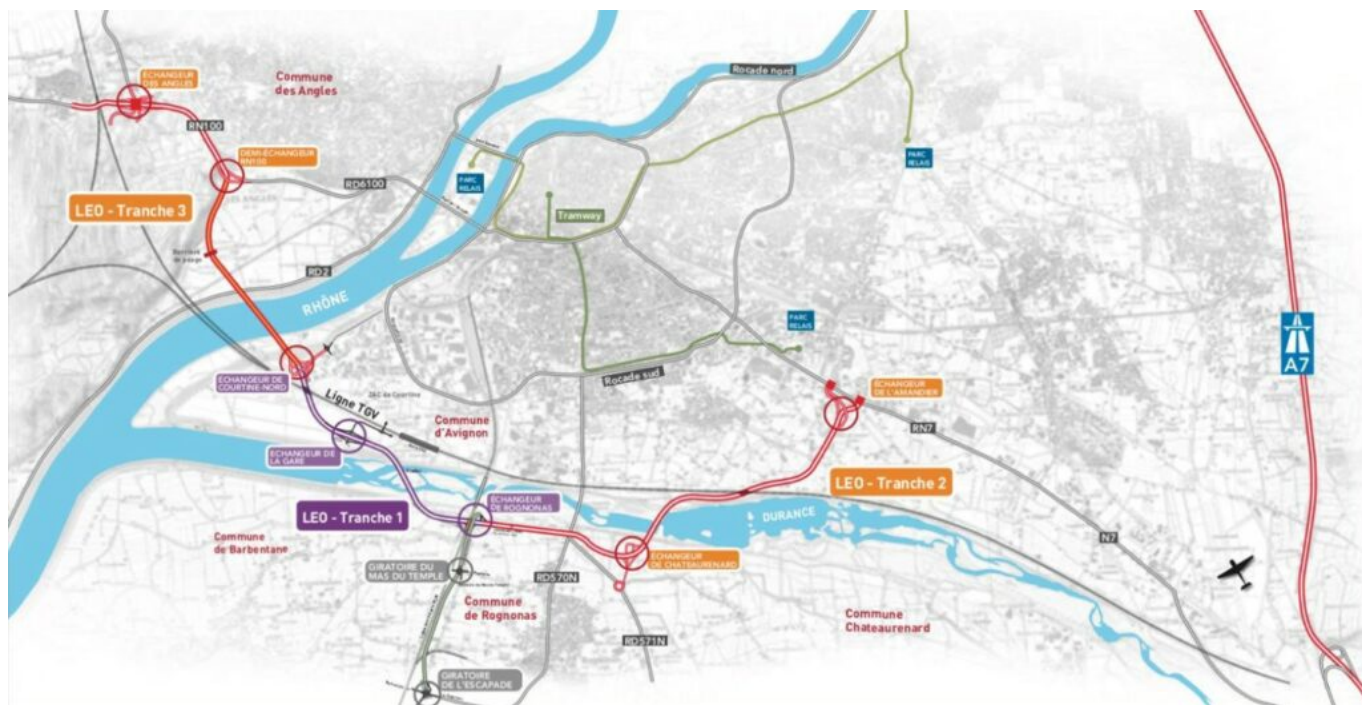
La tranche 2 ([la plus avancée, ou plutôt la moins en retard puisque le début du chantier avait été](#)

Ecrit par le 22 février 2026

[annoncé en... 2023](#)) prévoit 5,8km en 2×1 voies (éventuellement passés en 2×2 voies ultérieurement) de Rognonas aux Amandiers avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Depuis, [la Ville d'Avignon et le Grand Avignon ont sollicité l'État](#) afin d'obtenir une reconfiguration du tracé de cette portion N°2. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2×2 voies) avec un viaduc sur le Rhône entre l'actuel viaduc TGV et le pont ferroviaire Eiffel.

« On arrive à saturation. »

Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse



Le tracé de la LEO et ses 3 tranches. DR

« On arrive à saturation, s'exaspère Bernard Vergier. A tel point, que les entrepreneurs ou les artisans ne veulent plus venir travailler sur Avignon, encore moins dans son centre-ville. Et quand ils l'acceptent, c'est à des tarifs prohibitifs pour compenser le temps qu'ils passent dans les bouchons. Au-delà de ça, c'est l'ensemble de la population qui souffre de la pollution. La richesse de ce territoire est également en train de partir aux alentours vers Aix, Montpellier, Nîmes ou Marseille. Côté emploi, on a aussi énormément de mal à recruter. Les gens ne veulent pas passer leur vie dans les embouteillages. »

Le pont de Rognonas sur-utilisé ?

« Le ministère a fait le point sur les problématiques de circulation qui se sont fait jour autour d'Avignon depuis les aménagements qui ont été décidé, a expliqué le cabinet du ministre des transports lors d'une visioconférence organisée sur le sujet avec la CPME 84. En effet, il semblerait que nous observions de

Ecrit par le 22 février 2026

nouveaux phénomènes de congestion routière. »

Ainsi, un report des flux intra-Avignon liés au [plan Faubourgs](#) aurait entraîné une forme de modification de la circulation avec des mouvements qui n'existaient pas jusqu'à présent. Et contre toute attente, ces points de congestion deviennent récurrents et ne concernent pas que les jours de circulation des poids lourds.

A cela s'ajoute certaines 'difficultés' liées au pont de Rognonas. A l'image du pont de l'Europe (entre Avignon et Les Angles), qui est en limite haute de sa capacité d'accueil du trafic et qui a nécessité d'être consolidé en 2013 et 2014, l'ouvrage suspendu construit en 1950 entre Avignon et Rognonas n'est plus forcément adapté au volume de circulation qu'il accueille. Tôt ou tard, il semblerait que des décisions de limitation de son usage devront être prises.

Faire aboutir la LEO : une question de crédibilité de la parole publique

« Il faut trouver une issue commune pour sortir de cette situation d'embouteillage permanent », insiste-t-on du côté du ministère. Dans cette optique, [Philippe Tabarot](#), ministre des Transports, devrait ainsi prochainement se déplacer dans le secteur « afin de remettre autour de la table l'ensemble des élus concernés » - dont les 2 départements - « ainsi que de missionner le préfet de région, pour regarder comment est-ce qu'on peut revoir le modèle pour faire aboutir la LEO », précisent les services du ministère.

Pour ce dernier, l'objectif est donc clair : bâtir un nouveau scénario pour sortir de l'impasse actuelle tout en finalisant l'infrastructure telle qu'elle a été définie pour la tranche 2. Le tout en prenant en compte les contraintes budgétaires présentes et que les crédits alloués à [l'Agence de financement des infrastructures de transport](#) (Afit) de France ont été amputé de près d'un milliard d'euros cette année, soit un quart de son budget.

Rattraper le sous-équipement chronique du bassin de vie d'Avignon

Pour autant, il ne faut pas oublier que la réalisation de cette infrastructure initiée depuis près de 40 ans n'est que le rattrapage du sous-équipement chronique du bassin de vie d'Avignon depuis plus d'un demi-siècle avec la mise en service du pont de l'Europe il y a 50 ans tout juste. Ce dernier étant le seul ouvrage 2x2 voies gratuits entre la région Paca et l'Occitanie.

Aujourd'hui, les ouvrages d'art de la cité des papes (principalement le pont de l'Europe et dans une moindre mesure ceux d'Aramon et de Roquemaure) constituent le cordon ombilical entre l'A7 et l'A9. De nombreux chauffeurs de poids lourds l'ont d'ailleurs bien compris en empruntant ce raccourci gratuit pour rallier l'Espagne et l'Italie puis le Nord de l'Europe via le sillon rhodanien.

Ecrit par le 22 février 2026



Un seul franchissement de la Durance a été réalisé à ce jour sur les 3 prévus (un autre sur la Durance et un sur le Rhône). Crédit : Laurent Garcia l'Echo du mardi.

Infrastructure vitale pour le bassin de vie (tout particulièrement le franchissement du Rhône qui donnerait tout son sens à la notion Est-Ouest), le LEO souffre d'un trop grand éclatement des territoires concernés par sa mise en œuvre. Son tracé s'étend sur 3 départements et 2 régions dont l'alignement financier des planètes n'est jamais synchrone repoussant sans cesse la réalisation de cette voie de contournement d'Avignon, une agglomération si étendue qu'elle a les besoins d'une métropole en matière de mobilité.

« Certes, la LEO ce n'est pas la solution à tout. Néanmoins, cela doit permettre de faciliter les choses. En termes de crédibilité de la parole publique, il faut au moins être capable de finir les projets qui ont été entamé », indique les services du ministère qui planchent également sur l'éventuelle création d'un échangeur autoroutier au Sud de la Durance, vers Cabannes, pour décharger la zone.

Le Métro virtuel d'Avignon vu par Wingz pour l'Echo du Mardi

Ecrit par le 22 février 2026

CULTURE

AVIGNON INAUGURE UN MÉTRO VIRTUEL



Ecrit par le 22 février 2026

CULTURE

AVIGNON INAUGURE UN MÉTRO VIRTUEL



LEO : une maison de la ceinture verte d'Avignon évacuée

Ecrit par le 22 février 2026



Ce mercredi 17 avril, une quarantaine de fonctionnaires de la police nationale ont été mobilisés lors d'une opération d'évacuation d'une maison de la ceinture verte d'Avignon concernée par le projet de liaison Est-Ouest (LEO). Propriété de l'État depuis de nombreuses années à la suite d'expropriations en date de 2013, cette maison était irrégulièrement occupée depuis plusieurs semaines.

Ainsi, neuf personnes sans droit ni titre ont été évacuées dans la matinée. La maison, quant à elle, fait l'objet de travaux de sécurisation pour prévenir de nouvelles occupations illégales. La préfecture de Vaucluse rappelle qu'aucune démolition ne sera entreprise dans cette maison dans l'attente d'un arbitrage définitif de la construction ou non de la LEO.

Quelques jours auparavant, un mas situé au sein de la ceinture verte d'Avignon a été démoli sur ordre de la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement qui a justifié cette destruction par des raisons de sécurité, le bâtiment ayant été fragilisé par un incendie il y a 2 ans. Des travaux de démolition contre lesquels les opposants de la LEO, notamment des agriculteurs de la ceinture verte, luttent.

Lire également :

Ecrit par le 22 février 2026

[Cécile Helle et Joël Guin sollicitent l'État afin d'obtenir une reconfiguration de la LEO](#)

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



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



Ecrit par le 22 février 2026

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

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

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

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

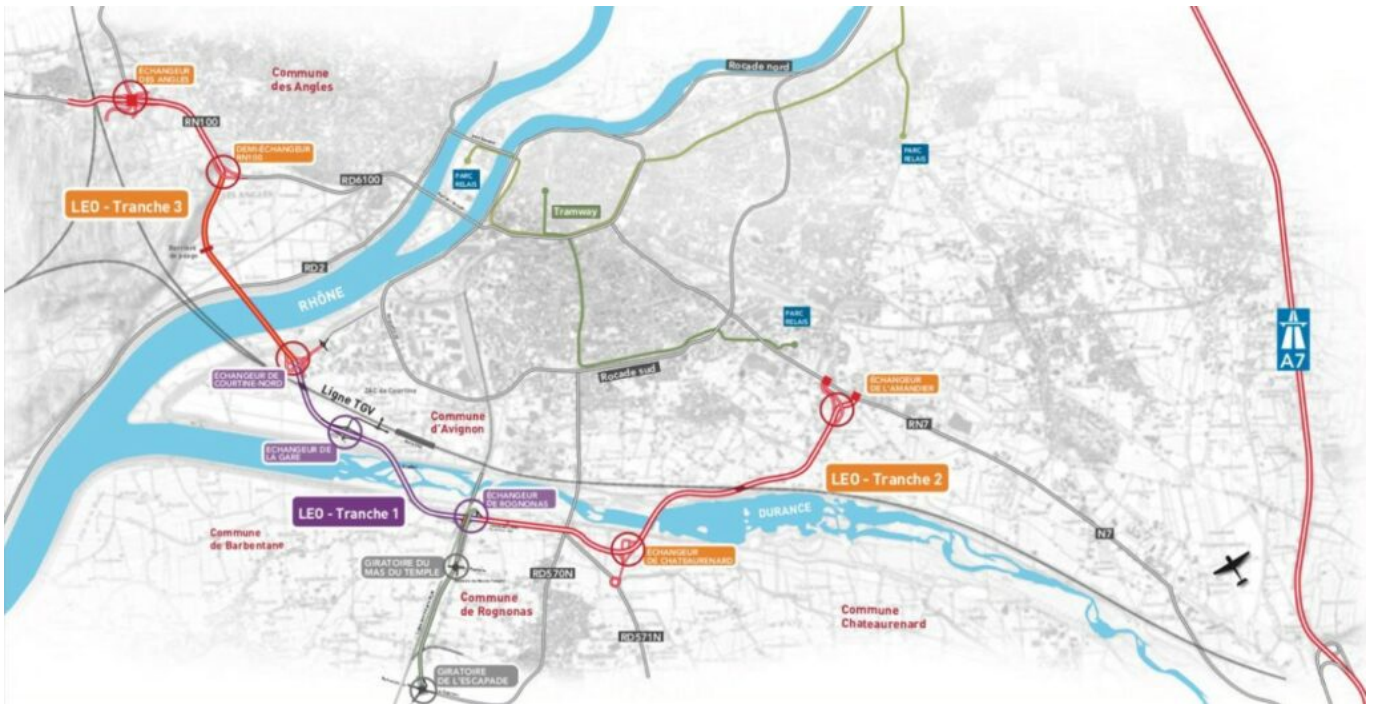
[Lire également : 'Cécile Helle : « Nous ne sommes pas un raccourci entre Remoulins et Avignon-Sud »'](#)

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

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

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

Ecrit par le 22 février 2026



Actuel tracé de la LEO d'Avignon.

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

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

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

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

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

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

Ecrit par le 22 février 2026

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

Sécurité, emploi, LEO... à peine arrivé le nouveau préfet de Vaucluse dresse sa feuille de route





Ecrit par le 22 février 2026

Thierry Suquet vient de prendre officiellement ses fonctions de préfet de Vaucluse. Après une cérémonie solennelle au Rocher des Doms en présence des élus et des autorités du département, le nouveau patron des services de l'Etat en Vaucluse a évoqué les grands dossiers prioritaires de son action. Ce dernier mettant notamment en avant sa forte expérience de fonctionnaire territorial qu'il veut tout particulièrement mettre aux services des collectivités vauclusiennes que l'Etat doit accompagner.

Trois préfets en 1 an et demi... Trois énarques ! Cela valse dans le Vaucluse. Après [Bertrand Gaume](#) resté plus de 4 ans (gestion des Gilets jaunes et du Covid) à Avignon, parti en août 2022 pour l'Essonne et promu il y a tout juste un mois [préfet de la région des Hauts de France](#). Après lui, [Violaine Démaret](#) arrivée de Manosque le 23 août 2022 dans la Cité des Papes et qui vient d'être appelée à l'Elysée (conseillère intérieur et sécurité auprès du président de la République) voici donc [Thierry Suquet](#), l'ex-préfet de Mayotte, qui vient d'atterrir en Vaucluse après 10h d'avion.

Un honneur et une responsabilité

Devant le tout Vaucluse, Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental, Cécile Helle, maire d'Avignon, policiers, pompiers, patron de la BA 115 d'Orange, délégué militaire départemental, gendarmes, élus, le nouveau préfet a débuté sa journée marathon avec un dépôt de gerbe au Rocher des Doms, à la mémoire des anciens combattants avant d'organiser un pot d'accueil à la préfecture, rue Viala.

« Je suis touché par votre accueil, vous avez pris la peine de venir à notre première rencontre, a expliqué Thierry Suquet pour ses premiers pas en Vaucluse. C'est un plaisir d'avoir été nommé ici, cela prouve la confiance du président de la République et du ministre de l'Intérieur et des Outre-mer. C'est à la fois un honneur et une responsabilité. »

Ecrit par le 22 février 2026



Le nouveau préfet avec les élus de Vaucluse ainsi que les représentants des services de l'Etat. © Préfecture de Vaucluse-Facebook

Un département à découvrir

« Je ne connais pas le Vaucluse je suis simplement venu ici un week-end à Avignon et dans le Luberon, poursuit-il avec franchise. Violaine Démaret m'a consacré beaucoup de temps pour me parler des dossiers du Vaucluse, des enjeux qui sont complexes. Ma détermination et ma mobilisation seront entières à la disposition de tous. »

« Etre proche du terrain, de la vie et des préoccupations des citoyens, du cœur du pays. Je resterai à l'écoute et surtout je ferai tout pour être utile », conclu-t-il à la fin de ce premier acte protocolaire.

De Le Maire aux maires

Quelques heures plus tard, le préfet de Vaucluse s'est ensuite présenté devant la presse pour évoquer les dossiers prioritaires de sa future action.

« Je découvre ce département, rappelle-t-il. Ce n'est pas forcément un handicap, car j'ai une excellente connaissance des rouages des fonctionnements de l'Etat. Ce que je dois faire désormais c'est apprendre à connaître les territoires ainsi que les femmes et les hommes qui le composent. »

« J'ai une longue expérience de fonctionnaire territorial, de sous-préfet et de préfet et je voudrais que cette expérience bénéficie aux collectivités vauclusiennes que l'Etat doit accompagner », poursuit celui qui a débuté sa carrière en tant que rédacteur communal à la ville d'Etampes.

Ecrit par le 22 février 2026



Thierry Suquet, nouveau préfet de Vaucluse, et Vincent Naturel, sous-préfet et directeur de cabinet de la préfecture de Vaucluse.

Thierry Suquet saura ensuite gravir les échelons les uns après les autres avant de 'décrocher' l'ENA dans la promotion Valmy (1996 à 1998) où il côtoiera notamment Bruno Le Maire, l'actuel ministre de l'Economie et des Finances.

Directeur adjoint d'un Office HLM, directeur de cabinet du préfet du Haut-Rhin, secrétaire général de la préfecture de l'Aveyron, sous-préfet de Lannion en Bretagne, en poste en Nouvelle-Calédonie, dans le Puy-de-Dôme, délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes... Il développe une véritable appétence pour les territoires avec la volonté est « d'essayer d'apporter toutes ces compétences » à la fluidité des rapports entre les collectivités locales et les services de l'Etat.

« Changer la ville pour qu'elle ne soit pas bienveillante pour les délinquants mais seulement accueillante pour ses habitants. »

Poursuivre la lutte contre les narcotrafics

Ecrit par le 22 février 2026

Priorité de sa prédécesseure, la lutte contre le trafic de drogue reste un des dossiers majeurs pour le nouvel arrivant.

« Pour combattre le narcotrafic il faut connaître le terrain aussi bien que les trafiquants, revendique celui qui se prévaut d'une certaine expérience à Lyon et à Mayotte notamment. Ces problèmes ne se règle pas par des coups. C'est un travail de terrain demandant beaucoup de constance et de persévérance. Ce sont des combats que l'on finit par gagner à deux conditions : il n'y a pas de victoire définitive car les enjeux d'économie souterraine sont tellement forts que cela peut resurgir n'importe où et n'importe quand. Il faut donc être vigilant. Il faut ensuite engager également des procédures de longues durée dans certain nombre de quartiers de la politique de la ville avec de la rénovation, de la restructuration, de la prévention. C'est notre capacité à changer la ville pour qu'elle ne soit pas bienveillante pour les délinquants mais seulement accueillante pour ses habitants. C'est un enjeu de tranquillité publique, c'est un enjeu de citoyenneté ! »



La lutte contre les narcotrafics va demeurer une des priorités du nouveau préfet de Vaucluse. © gendarmerie de Vaucluse-Facebook

Ecrit par le 22 février 2026

« Pour cela, il faut travailler avec les collectivités notamment dans le cadre de contrat de sécurité intégré », insiste celui qui reconnaît avoir été confronté à un département particulièrement violent lors de sa précédente affectation à Mayotte avec une très forte immigration ainsi que les agissements de bandes qui ont mis à mal le principe même de liberté de circuler.

Emploi et crise agricole

Outre la sécurité, l'emploi et la formation, l'environnement ainsi que l'agriculture figurent au menu de rentrée de Thierry Suquet. Et concernant la crise agricole, le nouveau préfet rappelle que son « premier rôle sera de m'assurer que les mesures nationales soient bien appliquées localement. Pour cela, je vais rencontrer très rapidement les représentants du monde agricole en allant sur le terrain. Ils ne doivent pas souffrir d'avoir changé de préfet. » Notamment dans [le secteur de la viticulture](#).

Une volonté d'aller au-devant des acteurs locaux pour mieux comprendre ce territoire afin d'y appliquer au mieux les décisions prises au niveau national qu'il entend d'ailleurs étendre à l'ensemble de ses domaines d'intervention.

« Pour faire ce métier-là, il faut aimer les territoires ainsi que les hommes et les femmes qui le peuplent et qui agissent », répète-t-il à nouveau en rappelant qu'il souhaitait « faire tout cela en s'inscrivant dans les pas de ces prédécesseurs et tout particulièrement ceux de Violaine Démaret » dont il a été « particulièrement impressionné par le consensus laissé par son passage en Vaucluse. »

« LEO : Ce n'est parce que l'on n'a pas donné le premier coup de pioche du 2^e tronçon qu'il ne s'est rien passé. »

Quel avenir pour la LEO ?

Côté infrastructures, l'un des grands chantiers de Thierry Suquet sera sans conteste le dossier de la LEO (Liaison Est Ouest). Si la phase 1 de ce contournement par le Sud d'Avignon est opérationnelle depuis 2010, la 2^e tranche est actuellement au point mort ce qui n'a pas l'air de ravir le nouveau préfet du département.

« J'ai déjà observé la nécessité de décongestionner Avignon et de fluidifier le trafic pour des raisons de santé publique notamment. Sur cette question, il y a un consensus. J'ai aussi constaté que le préfet de Région et la préfète de Vaucluse ont eu une position extrêmement claire sur les conséquences de choix éventuels remettant en cause les options qui existent depuis une vingtaine d'année et notamment la DUP 'Déclaration d'utilité publique) datant de 2003. »

Ecrit par le 22 février 2026



Thierry Suquet n'entend pas que l'Etat renonce à tout ce qu'il a déjà mené dans le cadre de la réalisation de la 2^e tranche de la LEO. ©DR

S'appuyant sur son expérience dans l'Aveyron lors de la réalisation du viaduc de Millau, Thierry Suquet a rappelé que « les élus ne croyaient pas que le viaduc allait se faire. La préfète de l'époque a alors organisé une visite pour montrer que même si les travaux n'avaient pas commencé, le projet était suffisamment engagé pour qu'il se fasse. Quand on est dans un processus juridique complexe comme la création d'une infrastructure routière comme celle-là, il ne faut pas s'imaginer que ce n'est parce que l'on n'a pas donné le premier coup de pioche du 2^e tronçon qu'il ne s'est rien passé. En réalité, il y a un processus qui est engagé depuis un certain temps. Si on le remet en question, il faut non seulement repartir à zéro avec des solutions alternatives, mais il faut 'démonter' ce qui a déjà été fait, notamment ce qui a été mené par l'Etat qui a investi beaucoup d'argent. »

« L'administration est capable aujourd'hui de dépasser les limites administratives pour mettre en place des réponses adaptées à la réalité du territoire et pas le contraire. »

Un territoire complexe

Enfin, répondant à la question sur les particularités du bassin de vie d'Avignon (à cheval sur 3 départements et 2 régions) qui font que le nouveau préfet de Vaucluse est aussi un peu celui du Gard rhodanien et du Nord des Bouches-du-Rhône voire celui de la Drôme provençale avec l'Enclave des papes, Thierry Suquet reconnaît qu'il a conscience que « le Vaucluse est un département complexe et important dans le contexte régional ».

« Cependant, poursuit-il, le préfet dans son département c'est quelqu'un qui s'inscrit dans une équipe préfectorale à l'échelle régionale. Une équipe qui est capable de tenir compte des complexités du

Ecrit par le 22 février 2026

territoire et là, incontestablement, il y en a qu'il faudra prendre en compte dans le mode de fonctionnement des collectivités locales. Surtout en prenant en compte la réalité des bassins de vie comme on le voit très vite avec le bassin de vie d'Avignon. »

Et prenant l'exemple de l'organisation de la circonscription interdépartementale de sécurité publique, la première à voir le jour en France en 2006 en regroupant les zones de police d'Avignon/Villeneuve-lès-Avignon/Les Angles, Thierry Suquet insiste : « On voit que l'administration est capable aujourd'hui de dépasser les limites administratives pour mettre en place des réponses adaptées à la réalité du territoire et pas le contraire. »

Andrée Brunetti et Laurent Garcia

(Vidéo) : 20 ans après la gare TGV d'Avignon, l'aménagement de Courtine prend enfin son envol

Ecrit par le 22 février 2026



Plus de 20 ans après la mise en service de la gare TGV d'Avignon, le quartier de Courtine devrait enfin connaître le développement que lui confère sa position stratégique pour l'ensemble du bassin de vie. L'opération, confiée aux aménageurs [Icade](#) et [Primosud](#) prévoit la réalisation de plus de 43 000m² de logements, de commerces et de locaux d'activités et de services. De la réussite de ce programme, dont les premiers coups de pioche devraient avoir lieu courant 2025, pourrait dépendre l'avenir du dynamisme économique de l'ensemble du bassin de vie. Pour ce projet urbain sans précédent les défis de la mobilité et de l'accessibilité seront vitaux.

« Ça y est ! Le quartier d'Avignon Confluences démarre très concrètement ». Cécile Helle, maire d'Avignon, ne cachait pas sa satisfaction lors de la présentation, ce mardi 12 septembre, du projet d'aménagement du premier macro-lot situé dans la zone de Courtine, juste à côté de la gare TGV de la cité des papes. Il faut dire que depuis 20 ans l'impatience avait peu à peu laissé la place à une inexorable résilience.

Pensez donc ! Le 7 Juin 2001, soit 12 ans après les premières études, [le président de la République, Jacques Chirac, inaugurerait en grande pompe la gare TGV d'Avignon-Courtine](#) ainsi que l'ouvrage d'art le plus cher de cette nouvelle ligne à grande vitesse TGV-Méditerranée : les 1,5km du viaduc sur le Rhône (140M€).

Désormais reliée à Paris en moins de 3h par cette gare (47M€), qui a failli voir le jour à Pujaut puis sur le plateau des Angles, tout le monde pense alors à ce moment que la confluence du Rhône et de la Durance

Ecrit par le 22 février 2026

va connaître un essor sans précédent.

Mais si l'effet TGV fonctionne à plein pour les Alpilles, le Luberon, une partie d'Avignon ainsi que le Vaucluse, le Gard rhodanien et le Nord des Bouches-du-Rhône, rien ne semble vouloir émerger durablement à proximité immédiate de cette gare. Pourtant, à travers toute la France, les autres gares TGV, qui disposent de bien moins d'atouts que celle de la cité des papes, voient des zones d'activités fleurir comme des champignons.



Inaugurée en 2001, la gare TGV de Courtille est située à moins de 3km du centre-ville de la cité des papes. © DR

Une zone qui a tout pour réussir

Incompréhensible, alors que la nouvelle gare avignonnaise a tout pour réussir : désignée plusieurs fois gare préférée des français, elle a franchi le cap des 4,1 millions de passagers en 2019. Un objectif qui, selon la SNCF, ne devrait pas être atteint avant 2030. Située à moins de 2,5 kilomètres de l'intra-muros, la gare dispose également de la plus importante offre de stationnement (5 000 places) pour une gare TGV en France. Malgré tout cela, rien ne se passe autour, ou pas grand-chose. Et ce n'est pas faire injure aux quelques immeubles de bureaux, aux hôtels, aux résidences ou bien encore à l'implantation de l'Hôtel des ventes (opérationnel depuis 2009) de dire que l'aménagement de la zone ne connaît pas d'impulsion déterminante.

« Un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération. »

Joël Guin, président du Grand Avignon

Les projets n'ont pourtant pas manqué : programme City Sud, déplacement du ciné Pathé depuis Cap Sud, Cité de la formation, parc d'attractions, golf, port de plaisance, balnéothérapie, hôtel de luxe, centre

Ecrit par le 22 février 2026

de séminaire, complexe touristique saisonnier... (voir encadré 'Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine' en fin d'article). Autant de dossiers qui, malgré les bonnes volontés n'ont jamais vu le jour. Ou plutôt n'ont jamais sorti la tête de l'eau. La faute, tout particulièrement, à [un PPRI \(Plan de prévention des risques d'inondations\)](#) appliqué de manière draconienne par les services de l'Etat en bloquant inexorablement l'aménagement de cette zone.

Il faut dire qu'en guise de cadeau d'adieu, beaucoup pointent du doigt en 'off' une ministre, aussi rancunière que malheureuse après des élections municipales perdue à Avignon en 2001, d'avoir eu 'la bonne idée d'œuvrer' à ce que l'évaluation des risques d'inondation ne soit plus estimée par rapport à une crue centennale mais par rapport à une crue millénale. Et histoire de bien verrouiller l'affaire, outre le Rhône, ce risque avait été aussi étendu à la Durance. Pas étonnant dans ces conditions que les programmes apparaissent au compte-gouttes et qu'il soit difficile de réaliser des projets d'envergures comprenant notamment un geste architectural emblématique.



Le 1er macro-lot d'Avignon-Confluences vu depuis le parvis de la gare. ©Leclercq Associés & Etienne Gozard_ArtefactoryLab

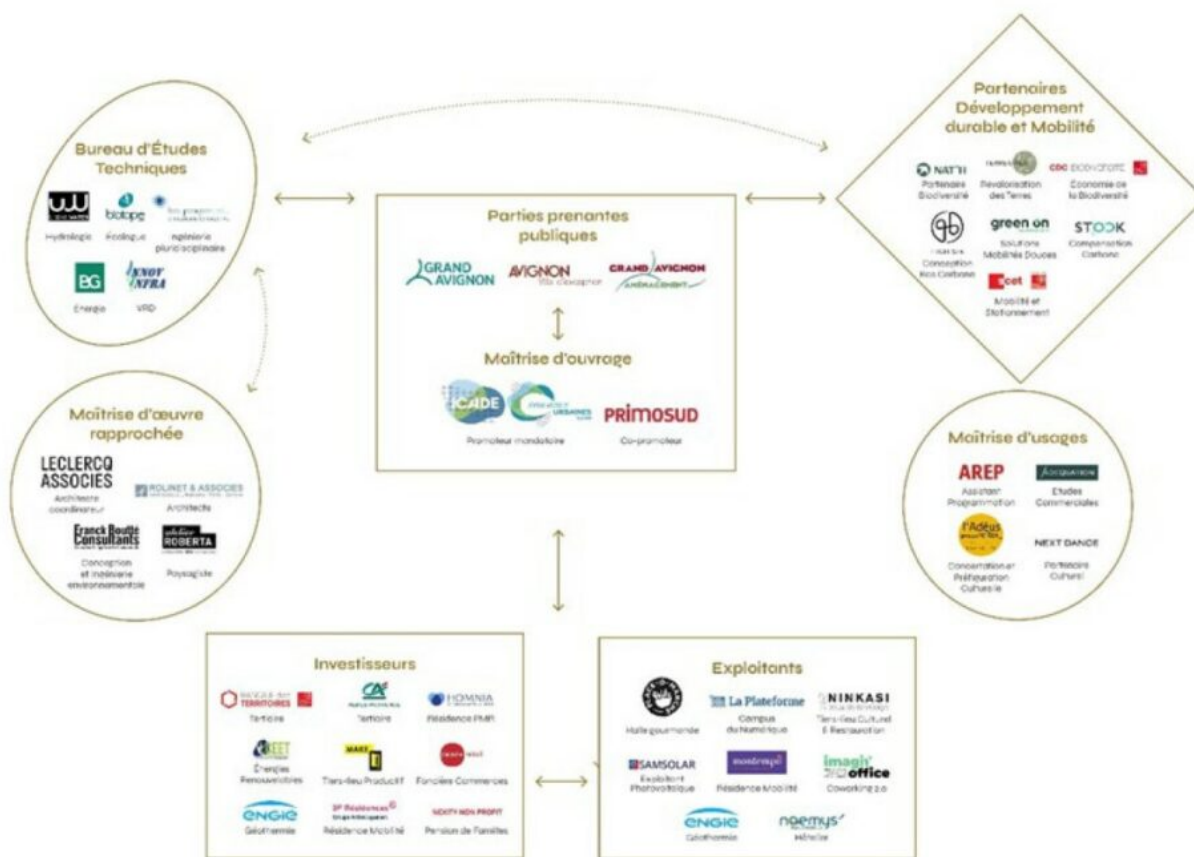
Une vitrine pour Courtine ?

Aujourd'hui, en entrant dans sa phase opérationnelle, ce nouveau projet semble lever ces obstacles qui, espérons-le désormais, devraient enfin faire partie du passé. Quelques indices pouvaient déjà cependant laisser subodorer ce frémissement. Le nouveau siège de la Caf (Caisse d'allocation familiale) de Vaucluse qui centralise depuis quelques mois les agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Baptisé Confluence Park : ce bâtiment constitue déjà ce fameux édifice signature. Juste à côté, la pérennisation

Ecrit par le 22 février 2026

de l'ancien Opéra-Confluence par des entrepreneurs locaux donne aussi un signal fort sur la vitalité de la zone et de son avenir, notamment en termes d'animations culturelles. Auparavant, [le projet 'Bart' lancé en 2021](#), sur 5 étages et plus de 6 000m², devrait proposer commerces, logements privés et espaces de coliving, services, bar et restaurant sur le toit-terrasse avec vue sur 360° et le palais des papes. La livraison est prévue en 2025.

Ne manquait-il donc pas alors un élan supplémentaire afin de passer à la vitesse supérieure ? C'est ce défi que va tenter de relever ce premier 'macro-lot démonstrateur' dont la conception a été confiée à la foncière de bureau [Icade Promotion](#), filiale de [la Caisse des dépôts](#), [Primosud](#), filiale partielle [du groupe Nexity](#), ainsi que le [cabinet d'architecture parisien Leclercq & associés](#).



L'organigramme du projet.

Du logement et de l'activité économique sur 43 000m²

Ce premier macro-îlot représente un programme d'environ 43 000m². Il intègre 463 logements pour 25 285m² de surface de plancher, comprenant des logements en accession libre à la propriété (environ 300 logements) ainsi que logements accompagnés (163 logements types résidence mobilité, résidence d'hôtel hospitalier, colocation pour personnes en situation de handicap...). Ces logements pourront être des appartements ou même des petites maisons. Ils seront conçus pour être traversant pour mieux les aérer

Ecrit par le 22 février 2026

en soirée. Ils intégreront au maximum des grandes terrasses ou des balcons très profonds.

A cela s'ajoute 13 460m² d'activités tertiaires dont 5 100m² de bureaux, 4 100m² de co-working, 2 600m² d'espaces formations numérique et créative (voir encadré en fin de paragraphe) et 1 660m² d'espaces de formation et de production (manuelle ou artisanale). A ce jour, 50% des surfaces de bureaux seraient déjà louées selon les promoteurs.

Découvrez la vidéo complète du projet.

Enfin, le projet intègre 4 300m² d'activités commerciales : 1 500m² de marché alimentaire et restauration avec une halle gourmande, 1 700m² de commerces de proximité, 500m² de restauration et bar, 300m² pour une salle de sport et une crèche de 300m². Une aire de jeux, un jardin partagé ou bien encore un auditorium sont également prévus.

Les premiers travaux sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026. Le chantier devrait débiter par les secteurs les plus près de la gare et le bâtiment 'totem' notamment.

Développement d'une économie créative et numérique

Le projet prévoit l'implantation de '[La plateforme](#)', une école du numérique qui devrait s'installer à Avignon au sein du bâtiment 'totem' emblématique de ce programme. Ce campus des métiers du numérique ouvert à tous propose des formations diplômante de bac+2 à bac+5 sans frais de scolarité et sans conditions de diplôme au préalable.

Autre acteur annoncé au sein de projet : [Make ici](#), un réseau français de manufactures collaboratives dédiées à l'artisanat d'art, au design et à la fabrication numérique qui pourrait notamment développer un lieu de création scénique autour des décors de théâtre ou de cinéma.

S'intégrer au mieux dans la nature qui l'entoure

Le tout ambitionne d'intégrer au mieux les paysages et les éléments naturels présents. Ainsi, l'actuel mas Guigue est conservé en constituant même la pierre angulaire autour de laquelle a été imaginé le projet [de l'architecte et urbaniste François Leclerc](#). Un recensement de la végétation a aussi été réalisé afin de conserver les arbres de grandes tailles pour préserver le maximum de verdure pour un meilleur confort thermique.

Situés tout autour, les bâtiments auront aussi pour rôle de protéger le parc central du bruit. Les constructions positionnées au Nord devraient servir également à freiner le vent.

Le programme se fixe pour objectif d'approcher un taux d'énergies renouvelables du réseau de l'ordre de 100%. Pour cela, 4 330m² de panneaux solaires photovoltaïques seront installés sur certaines toitures du projet. Le chauffage et le rafraîchissement des locaux vont s'appuyer sur une boucle tempérée géothermique, dont le potentiel est avéré sur site. Des études sur les possibilités de réaliser des bâtiments à énergie positive, pour réinjecter dans le réseau de la ville sont également en cours.

Ecrit par le 22 février 2026



Les logements, conçus pour être traversant afin de mieux les aérer, devraient faire la part belle aux grandes terrasses et aux balcons très profonds. ©Leclercq Associés

L'idée est d'atteindre les seuils de la RE 2025 en base et ceux de la RE 2028 pour le bâtiment 'Totem' emblématique du programme ainsi que d'appliquer les labels les plus ambitieux en matière de construction vertueuse (BDM, BBCA, biodiverscity, WELL, BREAM et NF HQE...).

Le but pour les concepteurs du projet étant de répondre à deux enjeux fondamentaux : offrir un confort thermique à l'épreuve du réchauffement climatique et préserver le cœur de l'îlot du mistral tout en favorisant l'ensoleillement en hiver.

« Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. »

Cécile Helle, maire d'Avignon

Les voitures autour, les vélos dedans

« Il n'y aura pas de voitures sur le site, complète François Leclerc. Elles seront en périphérie. »

Un parking silo d'une capacité maximale de 420 places servira au stationnement afin de limiter l'emprise de l'automobile tout en proposant un roulement des places entre les différents usagers (salariés et résidents qui n'utilisent pas le parking aux mêmes moments).

Situé au Sud du projet, la réversibilité du silo a été anticipée si le développement des transports en commun et le rapport à la voiture nécessite une nouvelle destination d'usage. Des stationnements, en rez-

Ecrit par le 22 février 2026

de-chaussée, sont également intégrés sous les terrasses pour plus de discrétions. Des vélos partagés viendront compléter l'offre des Vélopop alors que programme prévoit la présence d'ateliers de réparation et d'entretien de vélos.



Le projet est conçu autour d'un jardin central où la voiture est exclue. Les véhicules étant renvoyés en périphéries. ©Leclercq Associés

Imaginer l'Avignon de 2050

« Il ne s'agit pas d'une simple extension urbaine comme à Agroparc ou Joly-Jean, insiste Cécile Helle. Ce nouveau quartier d'Avignon-Confluences doit être un quartier qui n'existe pas encore sur Avignon. Un quartier à dimension métropolitaine, symbole de la ville du futur tout en tenant compte de l'existant et notamment le patrimoine végétal et naturel très riche dans cet espace anciennement agricole. Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. C'est pour cela que nous avons ce niveau d'exigence de qualité urbaine, paysagère et fonctionnelle. »

« Il s'agit d'un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération prenant notamment en compte la sobriété foncière, confirme Joël Guin, président du Grand Avignon. Car n'oublions pas que ce programme doit servir d'exemple puisqu'il s'agit d'un macro-lot démonstrateur. » En effet, l'ensemble du projet urbain est composé de 16 macro-îlots.

« L'enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. »

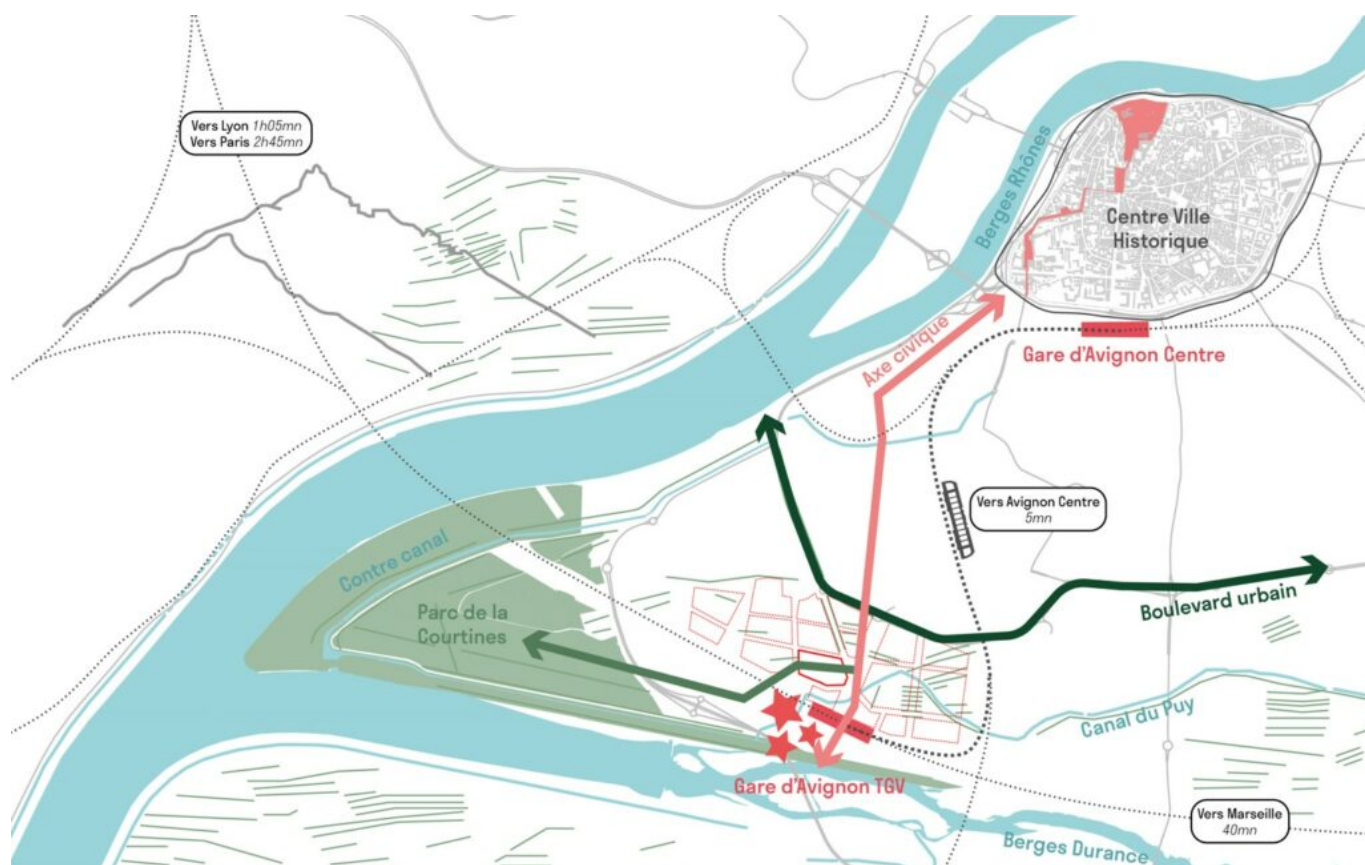
Ecrit par le 22 février 2026

Joan Busquets, urbaniste

De la réussite de ce premier programme 'témoin' dépend une grande partie de l'avenir de toute cette zone qui s'étend sur 270 ha, dont 100 hectares sont en cours d'aménagement autour de la gare TGV.

« Nous avons d'ailleurs signé un partenariat avec [l'EPF Paca \(Etablissement public foncier de Provence-Alpes-Côte d'Azur\)](#), afin d'avoir la maîtrise totale sur l'aménagement de cette zone », annonce le président du Grand Avignon.

Dans tous les cas, pour l'urbaniste catalan Joan Busquets (voir encadré ci-dessous en 2017), il est impératif « de relier cette zone au cœur historique, sinon cela ne vas pas marcher. L'enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. » Pour cela, celui qui a supervisé les aménagements urbains des JO de Barcelone en 1992 préconise notamment une transformation de la rocade en boulevard urbain afin de créer une continuité entre la gare TGV et le centre-ville, le futur quartier et la zone d'activités de Courtine.



L'axe civique imaginé par Joan Busquets doit relier les nouveaux quartiers de la gare TGV à ceux du centre-ville. ©Leclercq Associés

Après l'attractivité, l'enjeu de l'accessibilité sera l'autre défi à relever

Ecrit par le 22 février 2026

Cependant, la situation d'Avignon-Confluences ne présente pas que des avantages : « c'est une position qui n'est pas des plus simple car cette zone est aussi 'au bout du bout' », reconnaît la maire de la cité des papes.

Le défi de l'attractivité étant en passe d'être relevé, restera celui de l'accessibilité et des mobilités. L'axe civique de 3 kilomètres prôné par Joan Busquets souhaite faire la part belle aux mobilités et aux déplacements doux (piétons, vélos et transports en commun) afin de rejoindre le centre historique.

De son côté, Cécile Helle imagine des solutions innovantes comme [le téléphérique urbain en prenant modèle sur la réussite de Toulouse](#).

Pour sa part, Joël Guin rappelle son attachement à des projets de développement connexe comme le port trimodal sur le Rhône. Encore faudra-t-il convaincre la SNCF, qui traîne des pieds, sur ce dossier de 80M€ mené en partenariat avec les Voies navigables de France (VNF).



L'actuel mas Guigue (à gauche et au centre) sera conservé au coeur de l'axe végétal du programme.
©Leclercq Associés

Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence

Toujours est-il, que pour désenclaver ce territoire de confluence, le serpent de mer de la Leo devrait immanquablement ressurgir. Plus particulièrement la 3^e tranche, avec le franchissement du Rhône qui constitue le principal intérêt de cet équipement initié il y a 30 ans ! Miser sur l'essoufflement de la dépendance à une l'automobile 'carboné' semble constituer un pari risqué, voir déconnecté, car quand la mobilité sera 100% électrique et que les véhicules seront plus petits, il faudra tout de même les faire circuler quelque part. La problématique restera d'ailleurs identique pour les modes doux et les transports en commun.

Se posera aussi les questions de l'approvisionnement de ce nouveau quartier 'cul-de-sac'. Les livraisons des commandes Amazon, si appréciés de ces futurs avignonnais, bien plus enclin à se mettre au vélo

Ecrit par le 22 février 2026

plutôt qu'à renoncer à leur achat en ligne, ainsi que les imprimantes 3D, ne résoudront pas les problèmes de fournitures alimentaire par exemple.

Avignon-Confluences pourrait constituer l'opportunité de corriger un autre handicap du bassin de vie : ces infrastructures routières. Il est illusoire de croire cependant que l'agglomération a les moyens financiers de supporter cette charge. Pour autant, est-ce au Grand Avignon d'accueillir sur son territoire le seul pont gratuit en 2x2 voies (le pont de l'Europe) sur le Rhône entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Un ouvrage, qui malgré sa 'réparation' réalisée entre 2011 et 2013, est en limite structurel de capacité d'absorption du trafic, notamment celui des poids lourds. Un cordon ombilical entre l'Italie et l'Espagne bien trop lourd à porter pour les épaules d'Avignon alors que ce serait à l'Etat et aux Régions de prendre le relais. Un 3e pont avignonnais sur le Rhône, c'est aussi la possibilité de pouvoir libérer les habitants de la rocade des nuisances d'un trafic qu'ils endurent quotidiennement avec 30 000 à 40 000 véhicules/jour, dont 11% à 13% de camions. Pour eux 2050, c'est dans une éternité. Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence ?

Laurent Garcia

Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine

1972 : Création de la zone d'activités

Création de la zone d'activité de Courtine. Aujourd'hui présidée par Dominique Taddei, [l'association](#) regroupe près de 350 entreprises totalisant plus de 5 000 salariés.

1997 : 2 projets de parcs d'attractions

Après un projet de parc d'attraction 'Spyland' sur le thème de l'espionnage, ce sont les Danois de 'Tivoli', l'un des parcs les plus anciens au monde, qui envisagent de s'implanter en Courtine.

2001: Inauguration de la gare

Inauguration de la gare TGV par Jacques Chirac, président de la République (voir début de l'article).

2003 : DUP pour la Leo

Déclaration d'utilité publique (DUP) pour la Leo (Liaison Est-Ouest) suite à un arrêté ministériel de 1999. Ce projet vieux de plus de 30 ans prévoit la réalisation d'un contournement routier de l'agglomération en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et Courtine via un franchissement de la Durance (147M€). La 2^e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard. Enfin, la 3^e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône en amont du viaduc TGV. Si la tranche 2, la moins utile, semble un peu plus avancée, la tranche 3, la plus importante, est au point mort.

2004 : Courtine s'affiche au Mipim

La Ville d'Avignon participe au salon international de l'aménagement et de l'immobilier du Mipim à

Ecrit par le 22 février 2026

Cannes. Elle y présente un projet de cité de la formation, d'un centre de séminaire de 1 500 places ainsi qu'une pédagogothèque destinée à la formation des entreprises.

2006 : City Sud débarque

Le promoteur Pitch promotion annonce la réalisation de 'City Sud', un complexe immobilier à vocation tertiaire d'une superficie de 50 000m² de locaux dont 27 500m² de bureaux et 22 500 m² de commerces, de loisirs et culture. L'ensemble devait notamment accueillir le multiplexe Pathé, finalement resté à Cap Sud. Devant être inauguré avant **2012** au plus tard, le programme a été abandonné depuis.

2008 : Le Château recalé

La SARL Château de Courtine dépose un permis de construire pour le réaménagement des 673 400m² du domaine de Courtine à Avignon. Le projet prévoit la réalisation, pour 2009, de 108 appartements ainsi qu'un centre de balnéothérapie dans les quatre corps de bâtiment du Château de Courtine. Dans le même temps, la société Sasco obtient de l'Etat et de la CNR (Compagnie nationale du Rhône) la concession d'un terrain de 12 hectares à la pointe de Courtine pour y édifier un port de plaisance de 400 places ainsi qu'un complexe d'habitat touristique saisonnier de 150 logements sur 7 hectares. Au final, bien que relancés en 2012, en intégrant un golf notamment, aucun des 2 projets n'a vu le jour.

2010 : Vous prendrez bien une tranche de Leo ?

Inauguration de la tranche 2 de la Leo (voir aussi plus haut en 2003).

2014 : Objectif ? Relancer Courtine

Cécile Helle, maire d'Avignon, et Jean-Marc Roubaud alors président du Grand Avignon et maire de Villeneuve-lès-Avignon lancent un atelier territorial sur le thème 'Avignon Courtine-confluence : construire ensemble la ville de demain'. Objectif : relancer, d'ici 10 ans, l'aménagement de ce quartier dénommé désormais Courtine-Confluence.

2014 : Une virgule, pour quoi faire ?

Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF inaugurent la 'virgule'. Cette liaison entre Avignon-TGV et Avignon-Centre permet de relier les deux gares en 5 minutes. Entre retard et annulation, ce gadget ferroviaire de 37,25M€ représente alors l'équivalent de près de 4 kilomètres de tramway et presque 20% de la 3e tranche de la Leo.

2016 : Champion du stationnement

Avec l'inauguration du parking P7, la gare TGV d'Avignon franchi le seuil des 4 000 places de parking, devenant ainsi la gare française disposant de la plus grande capacité de stationnement.

2017 : L'Opéra confluence s'installe provisoirement

En raison des travaux de rénovation de son site historique situé place de l'Horloge reconstruit en 1847 suite à un incendie, l'opéra du Grand Avignon s'installe provisoirement en face de la gare TGV. Il y restera jusqu'en 2021 avant de réintégrer l'intra-muros. [Cette salle de spectacle provisoire sera finalement pérenniser par des entrepreneurs locaux qui inaugureront 'Confluence spectacles' en février 2024 en programmant une soixantaine de dates sur la saison.](#)

Ecrit par le 22 février 2026

2017 : Les grandes lignes d'Avignon Confluences dévoilées

La ville et l'agglomération présentent les grandes lignes du futur quartier 'Avignon confluences' dont le projet urbain est confié à l'architecte catalan Joan Busquets. Ce dernier, internationalement reconnu suite à sa supervision des aménagements urbains des jeux olympiques de Barcelone de 1992, a été retenu suite à un appel à concours européen parmi 18 candidatures. « La gare TGV d'Avignon constitue la grande porte de l'agglomération, expliquait alors cet architecte également professeur à la Harvard graduate school of design de l'université d'Harvard dans le Massachussetts aux Etats-Unis lors de sa première présentation en 2018. L'enjeu est ensuite de relier cette porte à l'intra-muros, aux autres quartiers de la cité des papes ainsi qu'aux autres villes alentours. »

2018 : Premier parc photovoltaïque au sol pour Avignon

La CNR (Compagnie nationale du Rhône) inaugure son nouveau parc photovoltaïque à Avignon. Pour la Cité des papes, il s'agit du premier parc solaire au sol à voir le jour sur son territoire. Implanté le long du Rhône sur le site industriel et portuaire de Courtine, ce projet de 10 ha a été initié en 2015 en devenant lauréat du 3e appel d'offres national pour les installations photovoltaïques de grande taille. Les travaux ont ensuite commencé en février 2017 et se sont achevés en avril 2018 avec l'installation de 18 500 panneaux photovoltaïques.

2019 : Plus de 10 ans d'avance sur les prévisions

La gare TGV franchit le seuil des 4,1 millions de passagers. Un chiffre qu'elle ne devait pas atteindre avant 2030 selon la SNCF.

2021 : Bart lance la dynamique

Lancement du projet Bart. Un immeuble de 5 étages de 6 000m² alliant bureaux (1 900m²), espaces co-living (1 600m²), coworking (1 500m²), bar-restaurant, commerces ou encore mur d'escalade et un toit-terrasse avec vue sur 360°. La livraison est prévue en 2025.

2023 : Installation de la Caf

Après 2 ans de travaux, [la Caf \(Caisse d'allocations familiales\)](#) emménage dans son nouveau siège vaclusien. Le bâtiment de 7 333m² accueille les 280 agents de la CAF 84 des agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Ces derniers seront répartis dans un espace de 6 182m² qui s'étend sur 3 étages dont 400m² en rez-de-chaussée destinés à l'accueil des 250 allocataires reçus chaque jour. Baptisé 'Confluence Park' ce nouvel édifice en R+3 comprendra également une offre de 1 100m² de bureaux modulables, une terrasse privative de 140 m², 129 places de stationnement pour la Caf et 47 places de parking supplémentaires pour les utilisateurs des bureaux. Labellisé HQE (Haute qualité environnementale) bâtiment durable afin de répondre aux normes environnementales en matière d'économie d'énergie et de performances thermiques, le bâtiment orienté est-ouest dispose en son centre d'un îlot verdoyant entouré de larges terrasses.

2024 : Premier concert pour Confluence spectacles

Ouverture de la nouvelle salle de spectacle '[Confluence spectacles](#)' prévue le 15 février avec un concert de Christophe Willem.

Ecrit par le 22 février 2026

2025 : Premiers coups de pioche pour le macro-lot démonstrateur

Les travaux du premier macro-lot sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026.

Voeux 2023 de la CCI du Pays d'Arles : innover, positiver et avoir l'esprit ferial!



Plus de 600 invités au Palais des Congrès d'Arles ce 30 janvier, des patrons de petites ou moyennes entreprises, des maires et deux spécialistes de l'économie, [François Lenglet](#), journaliste et [Philippe Dessertine](#), professeur à la Sorbonne et directeur de l'Institut de Haute Finance, qui étaient invités par le président de la CCI, [Stéphane Paglia](#).

En ouvrant la soirée, il s'est exclamé : « Quel plaisir de vous retrouver » et a enchaîné « Après le Covid, en 2022 on a assisté à une augmentation des créations d'entreprises, +6,4%, bravo! Les femmes porteuses de projets représentent 36%, ce n'est pas encore la parité, mais on progresse. » Il a fait le tour de tous les dispositifs engagés sous sa mandature : « 13 local », les chèques-cadeaux lancés avec la CCI d'Aix-Marseille, 500 000€ mis en circulation dans l'économie locale, qui favorisent l'attractivité, le développement, le dynamisme et la préservation du territoire du Pays d'Arles.



Écrit par le 22 février 2026

“Nous sommes tous ici pour développer le Grand Marché de Provence à Châteaurenard qui se déploie sur 35 hectares.”

Stéphane Paglia, Président de la CCI du Pays d’Arles

Stéphane Paglia a poursuivi : « Nous sommes tous ici pour promouvoir nos métiers, donner l’envie aux jeunes de devenir chefs d’entreprises, aménager notre territoire avec le contournement d’Arles et la requalification de la RN 113 (qui traverse les 13km du centre ville avec un trafic quotidien de 80 000 véhicules et qui deviendrait un boulevard urbain moins polluant pour les riverains), développer le Grand Marché de Provence (à Châteaurenard qui se déploie sur 35 hectares), investir 6M€ pour le multi-modal, aménager la future tranche de la LEO qui désenclaverait le nord du département, installer des hôtels d’entreprises au cœur d’Arles, Tarascon ou Saint-Rémy pour les dynamiser, amplifier l’opération « Esprit clients » en aidant les commerçants à refaire leur vitrine, être plus attractifs, améliorer leur chiffre d’affaires, verdir l’environnement, en enlevant des camions de la route et favoriser le transport fluvial sur le Rhône et encore développer les filières d’hydrogène et de biomasse et ainsi conforter la transition écologique ».

“Nous sommes tous ici pour aménager la future tranche de la LEO qui désenclaverait le nord du département.”

Stéphane Paglia, Président de la CCI du Pays d’Arles

Le dynamique président de la CCI a rappelé son projet de mandature en 10 points : « Créer des emplois, apporter des formations d’excellence, booster le territoire, déployer le programme du port, structurer la filière agroalimentaire (qui représente 60% de l’agriculture des Bouches du Rhône), renforcer l’incubateur de l’entrepreneuriat au féminin, ouvrir ici une école de commerce qui attirerait les jeunes et empêcherait leur exode vers Aix, Marseille, Nîmes ou Montpellier. A terme, ils seraient 130 à vivre ici et monter leur propre entreprise, inciter à saisir toutes les opportunités numériques, commerciales, artisanales et industrielles et développer l’aménagement du Pays d’Arles qui inclut La Camargue, les Alpilles, la Plaine de Crau et attire 1,5 million de touristes par an ».

Il continue d’égrener les atouts culturels et historiques de ce territoire béni des dieux : « 200 000 entrées dans nos monuments patrimoniaux, 120 000 pour la fondation LUMA dédiée au soutien de la création artistique, les Rencontres de la Photo, créées en 1970 par Lucien Clergue et Michel Tournier qui attirent le monde entier chaque été (127 000 visiteurs), La Fondation Van Gogh, les vestiges romains à l’abri du Musée Arles Antique, le Musée ethnographique d’Arlaten, les 60 000 croisiéristes sur le Rhône et les 12M€ de retombées économiques induites par les FERIA de Pâques et du Riz en septembre. »

Ecrit par le 22 février 2026



François Lenglet ©L'Echo du Mardi

Stéphane Paglia accueille ensuite le 1er expert de cette « Soirée des Entreprises » François Lenglet, journaliste, chef du service économie TF1 - LCI qui prend la parole. « Ca fait plaisir de vous voir aussi nombreux, le bonheur d'entreprendre n'est pas si fréquent. Mon ordre de mission, ce soir, c'est parler du devenir de l'inflation. Je vous préviens, elle est là pour longtemps, nous sommes entrés dans un nouveau monde, un cycle différent. Jusqu'à présent, les Etats-Unis étaient les maîtres du monde, ils sécurisaient les transactions, ils définissaient les règles du commerce international, l'OMC suivait ses préconisations, le dollar était roi, et nous, nous baignions dans l'insouciance. Désormais, la bête américaine est blessée, l'économie en déclin. Nous devons donc changer notre fusil d'épaule, à commencer par produire chez nous les médicaments, les semi-conducteurs, l'énergie, l'agro-alimentaire et rompre avec les illusions de la mondialisation ».

Je vous préviens, l'inflation est là pour longtemps, nous sommes entrés dans un nouveau monde, un cycle différent.

François Lenglet

« Un sujet majeur cristallise notre avenir : la démographie » explique François Lenglet. « La population active commence à diminuer, des centaines de millions de paysans chinois ont quitté leur ferme et sont

Ecrit par le 22 février 2026

arrivés en ville où ils s'entassent dans d'immenses ateliers, des usines gigantesques. C'est un afflux considérable de bras, de salaires nos qualifiés, de production à bas, très bas coûts. Chaque année la population active baisse. En Chine, justement, on recense 7 millions de personnes en moins, le vieillissement s'accélère. En Italie on a dénombré 400 000 citoyens en moins, la France est pour l'instant relativement épargnée, mais il est de plus en plus difficile de trouver du personnel, les ressources humaines se raréfient. Pour un patron, recruter relève d'une véritable compétition, le rapport employeur / employé s'inverse, désormais c'est le salarié qui choisit son patron et l'entreprise où il a envie de travailler ».

Autre préoccupation : la transition énergétique. « Produire propre coûte plus cher qu'en polluant l'environnement. Décarboner, réduire les émissions de dioxyde de carbone a un prix, ce qui renchérit la valeur des marchandises. Or, les banques centrales sont en train de faire remonter le taux pour éradiquer l'hydre de l'inflation. Après la chute du Mur de Berlin, la fin de la Guerre froide, la Chine s'est ouverte, le prix du travail a notablement baissé, les frontières ont reculé, on a pu circuler sans trop de contraintes. Mais ce monde-là c'est fini avec l'entrée en guerre de la Russie en Ukraine, une parenthèse se referme. L'hyper-puissance des USA a dégringolé, Vladimir Poutine a sans doute perçu son déclin et il a estimé qu'il avait une fenêtre de tir - au sens propre - pour envahir l'Ukraine. Il nous faut donc réorganiser l'économie mondiale suivant l'axe Chine- USA, mais est-ce si grave? »

“L'inflation n'est pas le monstre, le diable qu'on nous présente. Elle inverse le rapport de force entre travail et capital.”

François Lenglet

A cette question, François Lenglet se montre plutôt rassurant. « A la sortie de la guerre, les baby-boomers, mes parents, ont pu se constituer un patrimoine, acheter leur maison grâce à l'enflation, si, si! Elle avait progressé de 10 à 15%, mais les salaires aussi. Du coup le poids du remboursement s'est allégé, c'est l'ardoise magique. Aujourd'hui, c'est pareil. Le rapport s'est inversé, on a indexé les salaires, le SMIC, les retraites, les impôts avec de nouveaux barèmes, ce n'est pas la fin du monde. » Il conclut avec optimisme : « L'inflation n'est pas le monstre, le diable qu'on nous présente. Elle inverse le rapport de force entre travail et capital. Le monde qui pointe est plein de promesses, fécond, sans doute va-t-il gommer les inégalités, c'est tout ce que je vous souhaite! » Tonnerre d'applaudissements dans la salle comble du Palais des Congrès d'Arles.

Ecrit par le 22 février 2026



Philippe Dessertine ©L'Echo du Mardi

Place au 2ème expert de la soirée, l'économiste Philippe Dessertine. « La mission que m'a confiée le président de la CCI est simple et complexe à la fois, être positif, avoir l'esprit « ferial ». Je vais commencer par l'évènement majeur de notre monde actuel : le dérèglement climatique. 8 milliards d'humains sur terre nous obligent à changer de modèle économique. Le nôtre datait de 150 ans, il ne fonctionne plus, il est urgent d'en changer, ce n'est plus une option mais une obligation ». Tout a changé, une forme de révolution a frappé le monde des mathématiques, de la science, de l'astro-physique, de nos connaissances. Les algorithmes développent des informations qu'on n'avait pas, avant. Certains affirment par exemple que dans 20 ans le cancer sera vaincu. On peut désormais cumuler croissance et développement durable, ils ne sont plus antinomiques ».

“Pour oser, pour innover, il faut être petit. C'est la grande force des territoires décentralisés comme le Pays d'Arles.”

Philippe Dessertine

Comment adapter ce raisonnement au Pays d'Arles et à ses entrepreneurs? Grâce à un mot, la décentralisation. On ne dépend plus de Paris, un président a été élu sans parti politique. New-York, la ville des gratte-ciel, est morte, c'est Los Angeles qui gagne, cette ville horizontale, cette juxtaposition, cette mosaïque de communautés, reliées entre elles, connectées par le digital. Ici, la Crau, la Camargue,



Ecrit par le 22 février 2026

la Montagnette, les Baux, les Alpilles, ses parcs naturels, ses 29 communes, c'est un véritable pays de cocagne! Vous avez les paysages, le patrimoine, la culture, les bons produits du terroir, vous savez ce qu'est la déconcentration, vous avez déjà ce nouveau monde sous vos yeux, entre vos mains. Et la CCI c'est elle qui les relie, les irrigue, tous ces réseaux de grandes, moyennes, petites entreprises, qui promeut la synergie et propose cet autre mode de fonctionnement. Des entités à taille humaine où on peut innover. Comme l'agriculture qui s'équipe de drones. Dans les grosses structures, on n'y arrive plus ».

Philippe Dessertine cite alors l'exemple du business-man Mark Zuckerberg. « Il a créé Facebook, payait cher ses salariés, mais ils n'arrivaient plus à innover, à se réinventer, ils étaient trop nombreux, la structure trop lourde. Facebook dégringole, pour enrayer cette chute, il acquiert Instagram. Même scénario. Il ne faut pas oublier que le but d'un bureaucrate c'est de garder son boulot, pas de travailler dans l'intérêt de l'entreprise. Pour oser, pour innover, il faut être petit. Regardez pour les grands laboratoires pharmaceutiques avec le Covid. Ni Sanofi, ni Pasteur n'ont trouvé le vaccin, les dinosaures ont un grand corps mais une petite tête. C'est Moderna, une équipe plus réduite de biotechnologies qui l'a mis au point ».

“C'est avec le trio innovation-croissance-développement durable que vous allez gagner la bataille de demain, celle des talents.”

Philippe Dessertine

Il ajoute : 'Ici, nous avons, vous avez un tissu de petites entreprises, une infinité de dynamismes, d'envies, d'énergies où le délai de prise de décision est immédiat, pragmatique. Votre nouveau PIB, c'est le trio innovation-croissance-développement durable. Grâce à tous ces humains, ces cerveaux, ces bras, ces jeunes que vous allez retenir sur le territoire, vous allez gagner la bataille de demain, celle des talents. Et moi, j'ai un double regret, ne plus avoir 20 ans et ne pas habiter le Pays d'Arles ».

La manifestation se conclura sur une phrase projetée sur le grand écran du Palais des Congrès d'Arles : « Notre territoire est inspirant, performant, novateur. Nous sommes les acteurs de la réussite de demain ».

Andrée Brunetti