

Ecrit par le 31 janvier 2026

Les transports du Grand Avignon deviennent gratuits pendant les fêtes de fin d'année



Comme chaque année à l'approche des fêtes de fin d'année, les transports du réseau [Orizo](#) deviennent gratuits. L'occasion pour le [Grand Avignon](#) de renouveler son engagement en faveur d'une mobilité accessible à tous.

Les mardi 23 et mercredi 24 décembre, et les mardi 30 et mercredi 31 décembre, les transports en commun du réseau Orizo seront entièrement gratuits. Cela concerne aussi bien les bus que le tramway.

L'occasion pour les habitants et visiteurs de faire les derniers achats pour Noël, pour les repas des fêtes, ou bien d'explorer le territoire et se balader pendant cette période festive, qui peut faire accroître les difficultés au niveau du stationnement, mais aussi du trafic routier.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Au travers de cette gratuité, le Grand Avignon affirme son positionnement en faveur d'une mobilité accessible à tous. « Cette gratuité constitue également un signal fort adressé à tous les commerçants en cette période d'activités intenses, tout autant qu'une occasion pour toutes et tous de découvrir les transports en commun pour celles et ceux qui n'y ont pas encore recours au quotidien, et d'envisager au-delà de cette période des alternatives à la voiture individuelle », affirme l'Agglomération.

Crit'Air 3 : en faisant la chasse aux voitures polluantes, n'a-t-on finalement pas fait la chasse aux pauvres ?

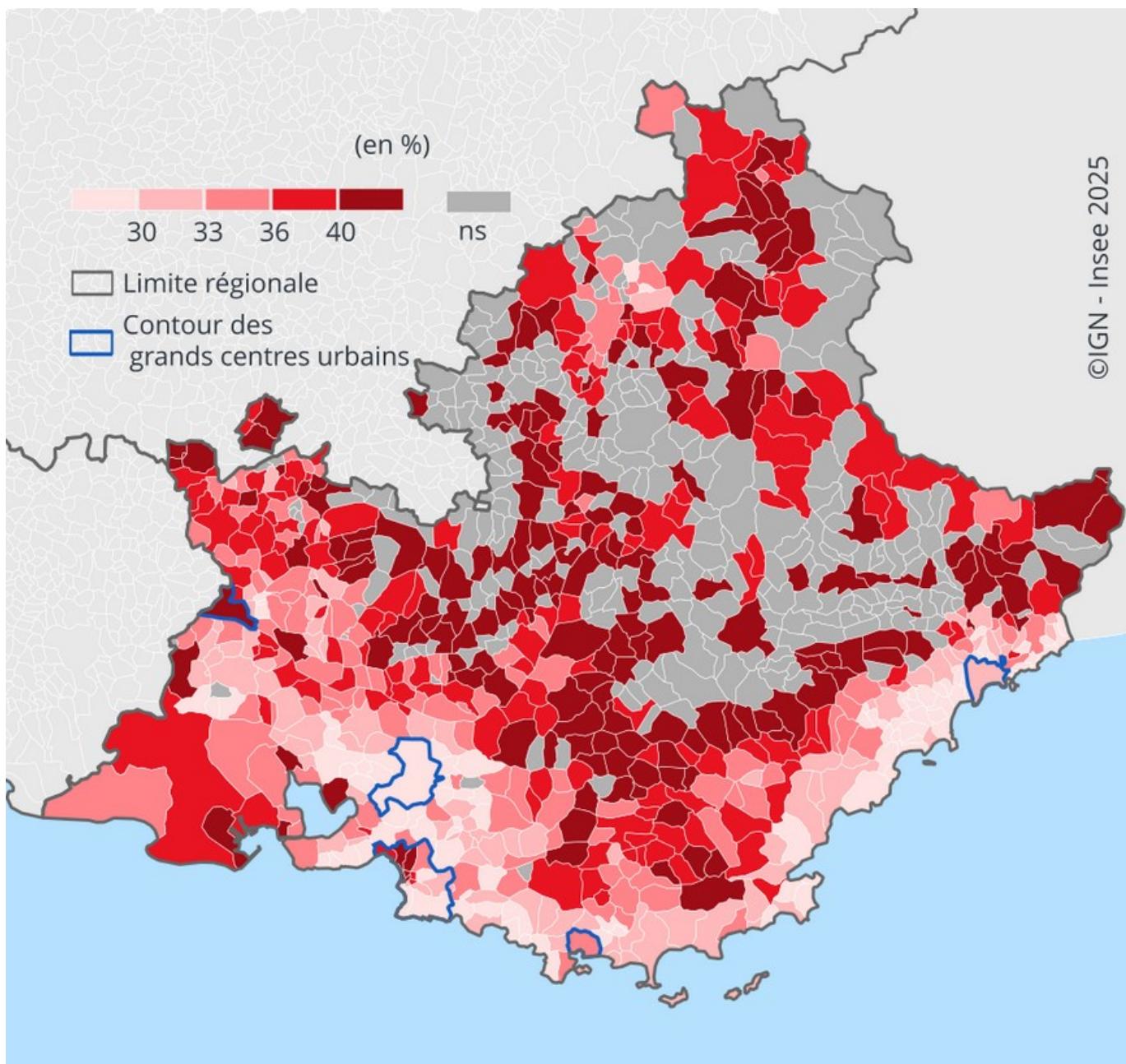


[L'Insee Paca](#) vient de publier une étude sur la part de voitures classées Crit'Air 3 ou plus dans les communes de la Région Sud. Il apparaît que ce sont les ménages les moins aisés ainsi que les habitants des communes rurales qui possèdent ce type de véhicule les plus polluants. Dans les grands centres urbains, où le niveau de vie permet de s'équiper en voitures propres, Avignon fait figure d'exception.

Plus de quatre ménages sur cinq détiennent au moins une voiture

Ecrit par le 31 janvier 2026

« En 2022, 82% des ménages de Provence-Alpes-Côte d'Azur disposent d'au moins une voiture pour un usage non exclusivement professionnel, constatent Julie Argouarc'h et Anton Monsef les auteurs de l'étude de l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) Paca intitulée '[Les ménages les moins aisés détiennent deux fois plus souvent des voitures classées Crit'Air 3 ou plus que les plus aisés](#)' . Cette part est légèrement inférieure à celle observée en France de province (85%) mais supérieure à celle d'Île-de-France (65 %), où les transports en commun sont plus développés. Entre 1990 et 2022, la part de ménages équipés d'au moins une voiture a progressé de sept points, une évolution comparable à celle de la France de province. »



Part de voitures particulières classées selon le Crit'Air 3 ou plus selon la commune. Crédit Insee Oaca

« Le taux d'équipement a diminué chez les plus jeunes, mais nettement augmenté pour les plus âgés, poursuivent les deux co-auteurs. Entre 1990 et 2022, dans les ménages comportant des personnes âgées de 20 à 29 ans, il a reculé de quatre points pour s'établir à 80%. À l'inverse, la proportion de ménages dont un membre est âgé de 75 à 79 ans et disposant d'au moins une voiture est passée de 49% à 82% sur la période. Leur possession est en particulier deux fois plus fréquente pour les femmes de 75 à 79 ans

Ecrit par le 31 janvier 2026

qu'il y a trente ans. La détention dépend également de la composition du ménage. Ainsi, les couples avec enfant(s) détiennent plus souvent au moins une voiture que les personnes seules (95% contre 67%). En 2022, les ménages possédant au moins une voiture en leur nom propre en détiennent en moyenne 1,5. Parmi ces ménages, 60% en ont seulement une, 33% en ont deux et les autres en ont trois ou plus. Cette moyenne régionale masque des disparités territoriales. Ainsi, dans les grands centres urbains, elle est légèrement plus basse (1,4), en lien avec une offre de transports collectifs plus dense et plus régulière. En revanche, elle atteint 1,7 voiture par ménage dans les ceintures urbaines. Dans ces espaces, les déplacements domicile-travail sont fréquemment plus longs et les couples, avec ou sans enfant, sont proportionnellement plus nombreux. »

Part de voitures classées Crit'Air 3 ou plus dans les 15 plus grandes communes de Vaucluse

Communes	Part Crit'Air 3 ou plus
Valréas	45%
Apt	44%
Avignon	42%
Bollène	42%
Cavaillon	42%
Carpentras	41%
Le Pontet	39%
Orange	39%
Sorgues	39%
Monteux	36%
L'Isle-sur-la-Sorgue	34%
Pertuis	34%
Pernes-les-Fontaines	33%
Vedène	31%
Morières-lès-Avignon	30%

Source Insee

Moins de diesel, davantage d'essence : paradoxe en Paca

Dans le même temps, l'étude l'Insee observe que les ménages de la région possèdent moins souvent une voiture équipée d'une motorisation diesel qu'en France (50 % contre 54 %). À l'inverse, la part des voitures roulant à l'essence est plus élevée (45 % contre 41 %). Les voitures restantes se répartissent entre les motorisations hybrides (rechargeables ou non, 3 %), électriques (1 %), GPL ou encore superéthanol.

Ecrit par le 31 janvier 2026

(DATA) Les riches de la zone d'emploi d'Avignon sont-ils résidents fiscaux dans le Vaucluse ?

« Les ménages les moins aisés possèdent plus souvent des voitures diesel. »

Julie Argouarc'h et Anton Monsef de l'Insee

« Les différences sont marquées selon le niveau de vie des ménages, complètent Julie Argouarc'h et Anton Monsef. Les ménages les moins aisés possèdent plus souvent des voitures diesel : 59% de leurs voitures utilisent ce type de motorisation, contre 43 % pour les ménages les plus aisés. Inversement, les ménages les plus aisés détiennent plus fréquemment des voitures récentes et moins polluantes : 8% de leurs voitures fonctionnent avec des motorisations hors essence et diesel thermiques, contre 3% pour les voitures des moins aisés. Dans les communes rurales, le diesel domine (56%). En revanche, dans les grands centres urbains les voitures essence sont légèrement plus nombreuses que les voitures diesel (50% du parc contre 45%). »

Plus on est riche, plus on est propre !

« En 2022 dans la région, l'âge médian des voitures détenues par des particuliers est de 9 ans. L'ancienneté du parc varie fortement selon le niveau de vie. Ainsi, l'âge médian des véhicules atteint 12 ans pour les ménages les moins aisés, contre 7 ans pour les plus aisés. »

Au-delà du revenu, le lieu de résidence a aussi un rôle sur l'ancienneté des véhicules. Les ménages vivant dans les grands centres urbains, les petites villes et les ceintures urbaines possèdent les véhicules les plus récents (entre 31% et 34% du parc y a 5 ans ou moins). Plus les ménages sont éloignés des grands centres urbains, plus la part des voitures de 20 ans ou plus augmente, quel que soit le niveau de revenu de leurs détenteurs. De 8% dans les grands centres urbains, cette part atteint 12% dans le rural à habitat dispersé et 16% dans le rural à habitat très dispersé, témoignant d'un moindre renouvellement du parc dans les espaces ruraux. »

Davantage de kilomètres pour les véhicules diesel

Selon l'Insee Paca, la distance médiane parcourue par un véhicule s'élève à 9 000 km par an. Les véhicules diesel roulent davantage, avec une distance médiane annuelle de 10 700 km, soit 46% de plus que pour un véhicule essence. La distance médiane parcourue par les voitures est plus faible dans les espaces urbains (8 700 km par an), et particulièrement dans les grands centres urbains (8 100 km).

À l'inverse, elle est plus élevée dans les espaces ruraux (supérieure à 10 000 km), en partie en raison de déplacements domicile-travail plus longs et plus fréquemment effectués en voiture.

Crit'Air 3 : la chasse aux pauvres ?

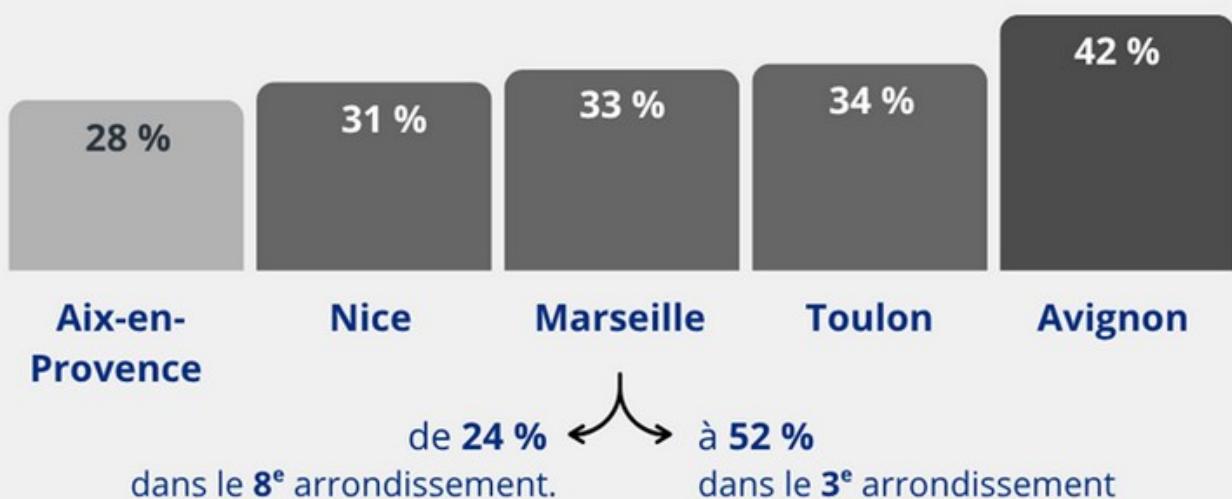
« La vignette Crit'Air, définie par l'année de mise en circulation du véhicule et sa motorisation, constitue un outil au service des collectivités locales qui engagent des mesures volontaristes afin d'améliorer la

Ecrit par le 31 janvier 2026

qualité de l'air. Plus la vignette Crit'Air est élevée, plus le véhicule est polluant. Cette vignette est notamment obligatoire lors des épisodes de pollution, lorsque les préfectorates instaurent une circulation différenciée. Les véhicules les plus polluants (Crit'Air 3 et au-delà) peuvent alors être interdits de circulation », rappellent Julie Argouarc'h et Anton Monsef.

Dans la région, au 1^{er} janvier 2022, les véhicules les plus polluants représentent un tiers du parc des particuliers : 22% de véhicules sont Crit'Air 3 et 11% Crit'Air 4, 5 ou non classés. Le reste du parc se compose principalement de véhicules classés Crit'Air 1 (32%) ou Crit'Air 2 (34%). Les véhicules Crit'Air zéro, essentiellement électriques, représentent 1% du total. Cette répartition est proche de celle observée au niveau national. Les voitures les moins polluantes sont toutefois un peu plus présentes qu'en France de province.

Aix-en-Provence se distingue des autres grandes villes de la région par une plus faible part de véhicules polluants (Crit'Air 3 ou plus)



Part de véhicules classés Crit'Air 3 et au-delà

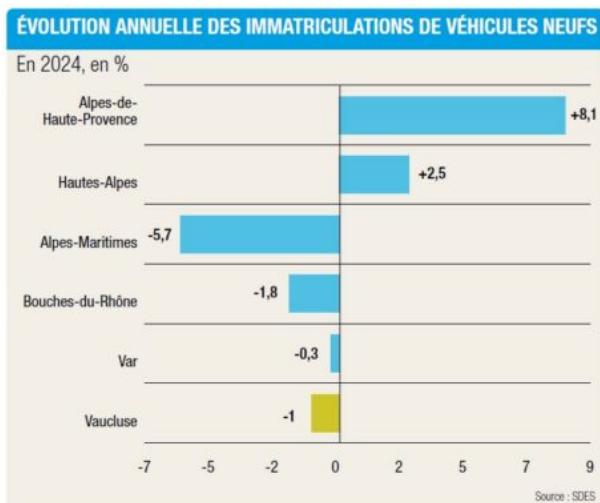
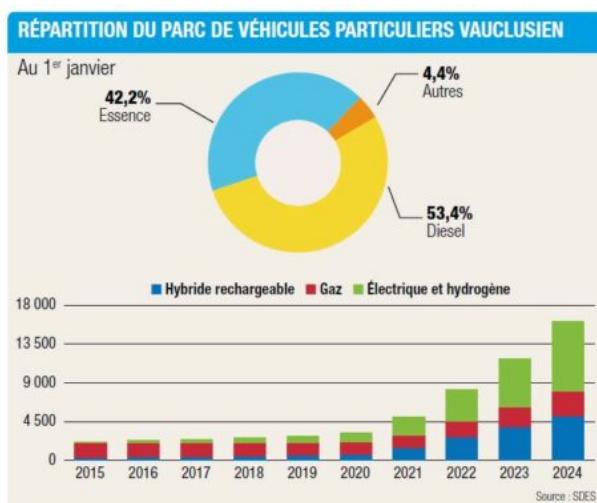
Crédit : Insee Paca

« Les ménages les moins aisés possèdent deux fois plus souvent des voitures classées Crit'Air 3 ou plus que les plus aisés. »

« Les plus aisés possèdent des voitures plus récentes et donc généralement moins polluantes. Ainsi, la

Ecrit par le 31 janvier 2026

part de voitures classées en Crit'Air 1 est deux fois plus élevée pour les plus aisés que pour les moins aisés (39% contre 20%), les ménages aux revenus moyens se situant entre les deux (31%). Inversement, la moitié des véhicules possédés par les ménages les moins aisés ont une vignette Crit'Air 3 ou supérieure, contre seulement un quart chez les ménages les plus aisés. La répartition des véhicules selon leur vignette Crit'Air révèle des contrastes marqués entre les territoires ruraux et les grands centres urbains. Ainsi, dans le rural à habitat dispersé et très dispersé, 4 voitures sur 10 sont classées Crit'Air 3 ou plus, contre 3 sur 10 dans les grands centres urbains et leurs ceintures urbaines. Les véhicules les plus polluants sont moins présents dans les communes littorales. »



Crédit : Echo du mardi/Le Vaucluse en chiffres 2026

« Les restrictions de circulation dues à la pollution sont plus susceptibles d'être mises en place dans les grands centres urbains de la région, notamment à Aix-en-Provence, Avignon, Marseille, Nice et Toulon. Dans la plupart des cas, les voitures classées Crit'Air 3 ou plus sont moins nombreuses en périphérie proche qu'au sein même des villes, à l'exception notable d'Aix-en-Provence. Parmi les grands centres urbains, Aix-en-Provence se distingue en effet par la plus faible part de véhicules classés Crit'Air 3 ou plus (28% en 2022), en lien avec le niveau de revenu élevé de ses habitants. À l'inverse, à Avignon, où le niveau de vie médian est bas, cette part atteint 42%. À Marseille, 1 voiture sur 3 est concernée. La part de voitures classées Crit'Air 3 ou plus varie sensiblement selon les arrondissements en lien avec le niveau de vie de leurs habitants, allant de 1 voiture sur 4 dans le 8^e arrondissement à 1 sur 2 dans le 3^e arrondissement. »

Pour les autres grands bassins de vie de la région Sud cette répartition est de 31% à Nice et 33% à Toulon.

Les communes de Vaucluse ayant le moins de véhicules

Ecrit par le 31 janvier 2026

classés Crit'Air 3 ou plus

Communes	Part Crit'Air 3 ou plus
Châteauneuf-de-Gadagne	26%
Jonquerettes	27%
Saint-Saturnin-lès-Avignon	28%
Morières-lès-Avignon	30%
Lagarde-Paréol	31%
Rasteau	31%
Saint-Didier	31%
Saumane-de-Vaucluse	31%
Védène	31%
Venasque	31%
Althen-des-Paluds	32%
Crillon-le-Brave	32%
Lagnes	32%
Maubec	32%
Robion	32%
Les Taillades	32%
Le Barroux	33%
La Bastidonne	33%
Cabrières d'Avignon	33%
Camaret-sur-Aigues	33%
Castellet-en-Luberon	33%
Caumont-sur-Durance	33%
Gordes	33%
Lauris	33%
Pernes-les-Fontaines	33%
Puget	33%
La Roque-sur-Pernes	33%
Sainte-Cécile-les-Vignes	33%
Velleron	33%
Villedieu	33%

Source Insee

Et le Vaucluse ?

Dans le département, c'est à Châteauneuf-de-Gadagne que l'on trouve la plus faible part de voitures classées Crit'Air 3 et au-delà. Suivent ensuite les communes de Jonquerettes (27%), Saint-Saturnin-lès-Avignon (28%) et Morières-lès-Avignon (30%), confirmant que c'est bien dans les zones les plus aisées, en

Ecrit par le 31 janvier 2026

péphérie des grandes zones urbaines, que l'on trouve le moins de ces véhicules polluants. A l'inverse c'est à Viens (49%), Saint-Martin-de-Castillon (47%), Blauvac (46%) et Méthamis (45%) que l'on en concentre le plus. Là encore, confirmation que les zones rurales sont les plus concernées. Pour les grandes villes, Valréas (45%), Apt (44%) et Avignon (42%) constituent le 'pauvre' trio de tête des mauvais élèves en matière de classement Crit'Air alors que les communes 'riches' périphériques de l'Isle-sur-la-Sorgue (34%), Pertuis (34%), Pernes-les-Fontaines (33%), Vedène (31%) et encore Morières sont des modèles du genre. Le constat en matière de mobilité : la liberté de circulation semble de plus en plus réservée aux ménages les plus aisés. Et sous couvert de faire la chasse aux véhicules les plus polluants, ne serait-ce finalement pas les 'pauvres' que l'on empêche de se déplacer ?

Les communes de Vaucluse ayant le plus de véhicules classés Crit'Air 3 ou plus

Ecrit par le 31 janvier 2026

Communes	Part Crit'Air 3 ou plus
Viens	49%
Saint-Martin-de-Castillon	47%
Blauvac	46%
Méthamis	45%
Valréas	45%
Villes-sur-Auzon	45%
Apt	44%
Entrechaux	44%
Mormoiron	44%
Saint-Christol	44%
Rustrel	43%
Saignon	43%
Sault	43%
Avignon	42%
Beaumont-de-Pertuis	42%
Bollène	42%
Cavaillon	42%
Flassan	42%
Lamotte-du-Rhône	42%
Le Beaucet	41%
Carpentras	41%
Caseneuve	41%
Crestet	41%
Grambois	41%
Travaillan	41%
Bonnieux	40%
Lapalud	40%
Malaucène	40%
Peypin-d'Aigues	40%
Roaix	40%
Saint-Martin-de-la-Brasque	40%
Visan	40%

Source Insee

L.G.

Ecrit par le 31 janvier 2026

ZOOM SUR LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN VAUCLUSE

En 2024



MARQUE	VOLUME	POIDS	ÉVOLUTION ANNUELLE
RENAULT	2 213	15%	-4,9%
PEUGEOT	1 876	12,7%	+1,1%
DACIA	1 347	9,1%	-6,8%
VOLKSWAGEN	1 183	8%	+17,1%
TOYOTA	1 058	7,2%	+12,2%
CITROËN	743	5%	+2,1%
SKODA	475	3,2%	+53,7%
HYUNDAI	473	3,2%	-0,4%
KIA	468	3,2%	-31,1%
MERCEDES	457	3,1%	+6,5%



TYPE D'ÉNERGIE	VOLUME	POIDS	ÉVOLUTION ANNUELLE
Essence	3 886	26,4%	-22%
Électrique	3 064	20,8%	+8,3%
Hybride non-rechargeable	2 697	18,3%	+26,4%
Micro hybride	2 073	14,1%	+43,1%
Hybride rechargeable	1 326	9%	-3,7%

14 737
immatriculations

MODÈLE	VOLUME	POIDS	ÉVOLUTION ANNUELLE
PEUGEOT 208 II	838	5,7%	+32,2%
RENAULT CLIO V	732	5%	-13,6%
DACIA SANDERO 3	714	4,8%	+8%
PEUGEOT 2008 II	447	3%	+4,2%
RENAULT CAPTUR II	396	2,7%	+2,9%
TOYOTA YARIS CRO	295	2%	-6,1%
TOYOTA YARIS	293	2%	+18,6%
TESLA MODEL Y	280	1,9%	-17,9%
VOLKSWAGEN POLO VI	276	1,9%	+24,9%
CITROËN C3 III	245	1,7%	-27,9%

Source : AAA DATA

Immatriculations : de plus en plus d'habitants, de moins en moins de voitures

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le volume total des immatriculations de véhicules neufs était de 151 000 en 2016. Il s'établit en 2024 à 135 300 (et à 14 737 en Vaucluse, voir tableau ci-dessous : Crédit Echo du mardi. Vaucluse en chiffres 2026), soit une baisse de 11% malgré l'augmentation de la population.

Sur cette période, les immatriculations de voitures les moins polluantes gagnent du terrain, en partie grâce aux aides publiques lors de l'achat de véhicules électriques. La part des hybrides, rechargeables et non rechargeables, passe ainsi de 3% en 2016 à 30% en 2022 et 43% en 2024, tandis que celle des voitures électriques passe de 1 % en 2016 à 17% en 2022 et 21% en 2024. Au total, 64% des véhicules neufs sont désormais hybrides ou électriques, contre 4% en 2016.

Les ménages les plus aisés acquièrent plus souvent ce type de voitures. De ce fait, la composition du parc automobile de voitures particulières se transforme significativement sur cette période. La part des voitures diesel diminue depuis 2016, passant de 58% à 46% en 2024 (53,4% en Vaucluse).

À l'inverse, la part de voitures essence augmente mais dans des proportions moindres (passant de 41 % à 46 % sur cette période : 42,2% en Vaucluse). Les autres motorisations passent de 1% à 8% en 8 ans (4,4% en Vaucluse), portées par la forte croissance des immatriculations de voitures neuves hybrides, rechargeables et non rechargeables, ainsi que de voitures électriques.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Fourrière : un nouveau service en ligne pour récupérer votre voiture plus rapidement



Vous pouvez désormais obtenir directement en ligne l'autorisation de sortie de fourrière de votre véhicule. Vous n'êtes donc plus obligé de vous déplacer dans un service de gendarmerie ou de police avant de pouvoir récupérer votre véhicule. [Service Public](#) explique le fonctionnement de ce service numérique.

La Direction de l'information légale et administrative (Dila), organisme service rattaché au Premier ministre, rappelle qu'un service en ligne porté par la Délégation à la sécurité routière, et accessible via [le site Service Public.gouv.fr](http://le-site.Service-Public.gouv.fr). Il permet de savoir si votre véhicule a été placé en fourrière. Ainsi, lorsque vous ne retrouvez pas votre véhicule à l'endroit où vous l'avez laissé, vous pouvez savoir plus facilement s'il a fait l'objet d'un vol ou s'il a été mis en fourrière. Au sein de ce téléservice, vous pouvez consulter le dossier de mise en fourrière (motif, date et heure d'enlèvement, etc.) et obtenir les coordonnées du lieu où a été placé votre véhicule.

Attention toutes les fourrières ne sont pas encore intégrées dans le téléservice

Si vous ne trouvez pas votre véhicule avec ce service en ligne, vous pouvez renouveler la recherche

Ecrit par le 31 janvier 2026

ultérieurement ; il y a en effet un décalage de temps entre l'enlèvement du véhicule et son enregistrement dans le système d'information de la fourrière (délai maximum de 40 heures).

S'il reste introuvable, vous devez vous renseigner auprès du commissariat de police ou de la brigade de gendarmerie la plus proche du lieu où le véhicule était stationné.

Si vous pensez que ce sont les services de la Ville de Paris qui ont enlevé ou déplacé votre véhicule, un [téléservice spécifique](#) permet de le rechercher à partir du numéro d'immatriculation.

Mise en service d'une nouvelle fonctionnalité

Le [service en ligne mis en place par la Délégation à la sécurité routière](#) s'enrichit d'une nouvelle fonctionnalité : vous pouvez désormais télécharger l'autorisation de sortie de fourrière de votre véhicule. Ce document, aussi appelé décision de mainlevée, doit être présenté à la fourrière dans laquelle se trouve votre véhicule pour que celui-ci vous soit restitué.

Jusque-là vous deviez obligatoirement vous rendre dans un commissariat de police ou une brigade de gendarmerie pour récupérer l'autorisation de sortie de fourrière.

À noter qu'il est encore possible de récupérer l'autorisation de sortie de fourrière auprès des forces de l'ordre ayant prescrit la mise en fourrière. Dans ce cas, vous devez présenter les documents suivants au sein du commissariat de police ou de la brigade de gendarmerie :

- l'attestation d'assurance du véhicule ;
- votre permis de conduire, qui doit être en cours de validité ;
- le titre de circulation du véhicule (certificat d'immatriculation, certificat provisoire d'immatriculation, etc.), s'il ne vous a pas été retiré lors de la mise en fourrière.
-

Comment obtenir l'autorisation de sortie de fourrière via le téléservice ?

Au sein du [téléservice accessible sur le site Service Public](#), vous devez tout d'abord renseigner le numéro d'immatriculation de votre véhicule afin de savoir si celui-ci est en fourrière. Si c'est le cas, pour obtenir l'autorisation de sortie de fourrière vous devez dans l'ordre :

- vous identifier via [FranceConnect](#) (connexion avec, au choix, l'identifiant et le mot de passe utilisés pour votre compte Impots.gouv, Ameli ou [L'Identité Numérique La Poste](#), par exemple) ;
- indiquer le numéro de votre permis de conduire ;
- renseigner le numéro de formule inscrit sur le [certificat d'immatriculation du véhicule](#), à côté du numéro d'immatriculation (si vous constatez qu'il n'y a pas de numéro de formule, vous devez indiquer la date d'émission du certificat d'immatriculation) ;
- cliquer sur le bouton 'télécharger l'autorisation de sortie'.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Vous pouvez ensuite vous rendre au sein de la fourrière dans laquelle se trouve votre véhicule, muni de cette autorisation de sortie. Pour récupérer votre véhicule, vous devez par ailleurs régler des frais de fourrière auprès du gardien des lieux.

Attention cependant, lorsque votre véhicule fait l'objet d'une procédure particulière, vous ne pouvez pas télécharger la décision de mainlevée via le téléservice. Dans ce cas, à la fin de la procédure en ligne, un message vous indique que vous devez vous présenter en brigade de gendarmerie ou au commissariat de police pour récupérer le document.

L.G.

Voici les meilleurs garages de Vaucluse en 2025



Le site internet comparatif [allogarage.fr](https://www.allogarage.fr) vient de dévoiler sa sélection des meilleurs garages 2025. Cette

Ecrit par le 31 janvier 2026

année 15 garages vauclusiens ([contre 16 l'année dernière](#)) figurent parmi les 621 garages plébiscités par leurs clients pour la qualité de leur accueil et de leurs services.

Quatre d'entre eux affichent la note maximale de 5/5 dont le garage Kop à Sault qui fait son entrée pour la première fois dans ce classement (voir liste complète ci-dessous).

A l'inverse, la carrosserie Damery à Piolenc et le garage du Brusquet à Vaison-la-Romaine n'apparaissent plus dans ce baromètre 2025.

400 000 automobilistes utilisateurs

Dans le bassin de vie, Mecabul aux Angles et le garage Davanier-SARL DSCC à Saint-Laurent-des-Arbres dans le Gard ainsi que Salomon Automobiles à Graveson dans les Bouches-du-Rhône sont aussi présents dans cette sélection de ce premier guide comparatif sur Internet créé en 2007 et qui vérifie désormais de façon systématique depuis 2009 les avis déposés en demandant une copie des factures aux clients. A ce jour, allogarage.fr regroupe 400 000 automobilistes utilisateurs et recense plus de 25 000 garages en France.

Meilleurs Garages de France

Sélection 2025



Crédit : Allogarage

Les meilleurs garages 2025 de Vaucluse selon allogarage.fr

- **N7 Automobiles.** Piolenc. 5/5. 168 avis. Nommé en 2024 et 2025.

Ecrit par le 31 janvier 2026

- **Sarl JC KOP.** Sault. 5/5. 148 avis. Nommé en 2025.
- **Provence Garage.** Cavaillon. 5/5. 139 avis. Nommé en 2024 et 2025.
- **BF Services.** Monteux. 5/5. 358 avis. Nommé en 2019, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage des Fontaines.** Pernes-les-Fontaines. 4,9/5. 574 avis. Nommé en 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage Flavmotor.** Bédarrides. 4,9/5. 434 avis. Nommé en 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage Oliviers Expert et services.** Cadenet. 4,9/5. 237 avis. Nommé en 2023, 2024 et 2025.
- **Garage Guyot autos.** Bédarrides. 4,9/5. 271 avis. Nommé en 2017, 2018, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage Servic.** Morières-lès-Avignon. 4,9/5. 281 avis. Nommé en 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Repar and go.** Orange. 4,9/5. 322 avis. Nommé en 2023, 2024 et 2025.
- **Garage des Arcades.** Avignon. 4,9/5. 258 avis. Nommé en 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Carrosserie Foucot.** Le Pontet. 4,9/5. 171 avis. Nommé en 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Carrosserie Bollénoise.** Bollène. 4,9/5. 173 avis. Nommé en 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage du Soleil.** Cairanne. 4,8/5. 179 avis. Nommé en 2024 et 2025.
- **Carrosserie Bressy axial.** Orange. 4,8/5. 281 avis. Nommé en 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Vaucluse



Crédit : Allogarage

Dans le bassin de vie d'Avignon

Gard

- **Mecabul.** Les Angles. 4,9/5. 269 avis. Nommé en 2018, 2019, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.
- **Garage Davanier-SARL DSCC.** Saint-Laurent-des-Arbres. 4,9/5. 323 avis. Nommé en 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.

Bouches-du-Rhône

Ecrit par le 31 janvier 2026

- **Salomon Automobiles.** Graveson. 4,9/5. 550 avis. Nommé en 2022, 2023, 2024 et 2025.



Crédit : BF Services/DR/Allogarage

« Les avis sur allogarage.fr et nos réseaux sociaux nous permettent cette année encore de recevoir le badge des Meilleurs Garages de France 2025, pour la 4^e fois - et la 3^e fois consécutive », se félicite BF Services à Monteux.

« Cette récompense nous a permis de renforcer notre réputation et notre image de marque. »

Garage Flavmotor à Bédarrides.

« Recevoir la reconnaissance des Meilleurs Garages de France pour la cinquième année consécutive a été une immense fierté pour toute notre équipe, explique le garage Flavmotor à Bédarrides. Cette récompense nous a permis de renforcer notre réputation et notre image de marque, mais surtout elle nous a apporté une clientèle toujours plus nombreuse et fidèle. Cela nous a également motivés à continuer d'améliorer nos services pour offrir la meilleure expérience possible à nos clients. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



Crédit : Garage Oliviers Expert et services/DR/Allogarage

: « Notre priorité absolue est de garantir la satisfaction totale de nos précieux clients. »

Garage Oliviers Expert et services à Cadenet

Même satisfaction pour le garage Oliviers Expert et services à Cadenet : « Notre priorité absolue est de garantir la satisfaction totale de nos précieux clients. Nous nous efforçons constamment d'atteindre cet objectif en mettant en place plusieurs engagements : transparence explicative, excellence en matière de propreté et disponibilité totale. Depuis notre ouverture il y a un an et demi, nous sommes ravis de constater que nos clients nous ont attribué des évaluations très positives. Cette marque de confiance témoigne de notre engagement continu à fournir des services de qualité supérieure. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



Crédit : Salomon Automobiles/DR/allogarage

« Nous sommes dans une relation à long terme. »

Salomon Automobiles à Graveson

« On personnalise un maximum, nos services avec des règlements en plusieurs fois, 10 véhicules de prêt, aller chercher les véhicules, assumer nos erreurs éventuelles, nous sommes dans une relation à long terme, nous appliquons le principe de conseil et l'obligation de résultat... », conclut pour sa part Salomon Automobiles à Graveson.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Pour les Provençaux la voiture est devenue un luxe dont ils ne peuvent se passer



Selon la dernière étude de [l'assurance en ligne Leocare](#), près de 8 habitants sur 10 de Provence-Alpes-Côte d'Azur estiment que la voiture est devenue un bien de luxe. Un luxe dont une très grande majorité ne peut absolument pas se passer.

79% des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur estiment que la voiture est devenue un luxe. Dans le même temps, 69% la jugent indispensable, et 58% déclarent ne pas pouvoir s'en passer au quotidien. Une contradiction apparente, qui cache une vérité plus profonde : cette dépendance n'est pas d'ordre affectif, mais vitale.

Un mode de transport vital

Ainsi pour 52%, la voiture reste le mode de transport le plus vital ; et pour 38%, il n'existe tout simplement aucune alternative crédible. Impossible d'y renoncer pour aller travailler, faire ses courses, chercher ses enfants ou se rendre à un rendez-vous médical.

Ce paradoxe d'une voiture à la fois jugée financièrement inaccessible et ressentie comme essentielle au quotidien ne relève pas d'un simple déséquilibre économique. Il révèle une fragilité systémique : celle d'un pays qui repose sur la mobilité... sans en garantir l'accès.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Un renoncement subi, et non choisi

Loin d'un désintérêt volontaire, l'étude révèle que les habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur renoncent par nécessité. 46% d'entre eux ont déjà renoncé à acheter ou remplacer un véhicule faute de moyens. Ce chiffre témoigne d'une tension budgétaire forte, dans un contexte où l'automobile reste perçue comme indispensable à la vie quotidienne.

Parmi les dépenses les plus lourdes :

1. Entretien / réparation : 28%
2. Carburant : 32%
3. Achat / financement : 23%
4. Assurance : 14%
5. Stationnement / péage : 4%

Ainsi, un objet autrefois symbole de liberté et de réussite sociale est devenu un facteur d'endettement contraint pour des millions de foyers.

Une liberté sous crédit : une auto coûte un à trois mois de salaire par an

Un véhicule n'est pas simplement cher à l'achat. 56% des répondants indiquent que leur auto représente entre 5 et 20% de leurs dépenses mensuelles, une part qui a augmenté au fil des années pour 58 % d'entre eux. Le revenu médian français étant d'environ 2 000€, une voiture engloutit donc près d'un à trois mois de salaire chaque année.

Les coûts sont même aujourd'hui tels que près d'1 conducteur sur 5 (15%) a déjà dû contracter un crédit pour faire face à une réparation. La voiture n'est donc plus seulement un investissement ponctuel. C'est une ligne de dépense pesante, fixe, étirée dans le temps.

L'assurance automobile comme marqueur de précarité

Dans ce contexte, l'assurance apparaît comme le seul poste ajustable. 39% des assurés ont déjà réduit leurs garanties, 7% ont renoncé à leur couverture, 16% y songent.

Ce renoncement n'est plus marginal : c'est un marqueur de précarité. Il s'accompagne d'un décalage entre prix perçu et prix payé. 53% jugent qu'une assurance raisonnable se situe entre 41 et 60€/mois. Or, 32% paient plus de 60€, dont 11% plus de 80€.

Le renoncement à l'assurance prend les traits d'un phénomène social émergent, à l'image de ce qui s'est produit sur la santé ou l'énergie : on s'exclut d'un droit que l'on ne peut tout simplement plus payer.

« Ce désalignement entre la norme perçue et la réalité vécue n'a rien d'anodin, constate [Christophe Dandois](#), co-fondateur de Leocare.. Il traduit une tension croissante entre ce que les assurés considèrent comme juste... et ce qui est nécessaire pour leur couverture chaque mois. C'est la définition même d'un choc de défiance. Y répondre, c'est remettre l'assuré au centre du contrat, restaurer l'équité perçue dans la relation et proposer des offres ajustées, au bon prix. C'est le défi de l'assurance pour la prochaine décennie pour conserver l'équilibre entre protection et budget. »

Ecrit par le 31 janvier 2026

Des Français sans alternative crédible

Loin d'un choix de confort, le recours à la voiture individuelle est souvent une absence de choix. Si 38% des sondés évoquent les transports en commun et 30% des mobilités douces comme le vélo ou la trottinette, 38% déclarent n'avoir aucune alternative crédible à disposition.

« L'automobile ne sera pas moins utile demain, elle sera simplement moins accessible. »

Garantir l'accès à la mobilité, un enjeu à venir

L'étude révèle une tension qui ne cesse de monter : celle d'un accès à la voiture qui ne disparaît pas, mais qui s'efface peu à peu derrière des barrières économiques. 58% des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur ne s'imaginent pas vivre sans véhicule personnel d'ici cinq ans.

Ce sentiment est renforcé par une défiance croissante envers les politiques publiques. Un peu plus d'un tiers des sondés de Provence-Alpes-Côte d'Azur (28%) les jugent trop centrées sur l'électrique (et donc financièrement inaccessible), et 27% estiment qu'elles ne prennent pas suffisamment en compte les réalités de pouvoir d'achat. Derrière ces chiffres, un constat s'impose : l'automobile ne sera pas moins utile demain, elle sera simplement moins accessible.

« Le filtre, aujourd'hui, ce n'est plus seulement le prix. C'est le basculement d'un droit d'usage universel vers un accès sous conditions. Restaurer la confiance, c'est repenser ce contrat implicite : remettre chacun en capacité d'avoir des alternatives, d'accéder, de se déplacer, de se protéger. Ces chiffres ne disent pas qu'il est trop tard. Ils disent qu'il est temps de se (re)mobiliser. » conclut Christophe Dandois.

L.G.

Réseau de transport CmonBus à Cavaillon : quels changements pour la rentrée ?

Ecrit par le 31 janvier 2026



Créé en 2016, le réseau de transport CmonBus, qui couvre la ville de Cavaillon grâce à cinq lignes de bus, subit quelques changements et améliorations en cette rentrée 2025, dans le cadre du renouvellement du marché Mobilité, attribué pour 5 ans au groupement Pastouret - SUMA - Telleschi.

Depuis ce lundi 1er septembre, des modifications ont été appliquées au réseau de transport cavaillonnais CmonBus. Nouveaux itinéraires, nouveaux arrêts, et nouveaux horaires sont de mises pour cette rentrée dans le but de rendre le réseau davantage performant et adapté aux besoins des usagers.

Les nouveaux arrêts

Plusieurs arrêts ont été créés afin de faciliter le quotidien des Cavaillonnais. Désormais, le terminus (ou le départ selon le sens) de la ligne A se fait devant le collège Rosa Parks en période scolaire et non plus à l'arrêt 'Les Vergers'. Cette ligne circule du lundi au samedi, hors jours fériés.

Ecrit par le 31 janvier 2026

La ligne B, quant à elle, compte trois nouveaux arrêts : 'Craponne' dans la zone d'activités des Hauts Banquets, 'Albin Durand' près du collège Clovis Hugues et 'Follereau' devant l'Espace France Services. Cette ligne circule du lundi au vendredi, hors jours fériés.

La ligne C, qui circule du lundi au vendredi, hors jours fériés, permet désormais d'atteindre l'office de tourisme, le terminus n'étant plus le parking du Grenouillet.

Un nouvel arrêt 'Hôpital' a été créé pour la ligne E (uniquement en direction de 'Clinique Saint Roch'), qui circule du lundi au vendredi, hors jours fériés.

Les nouveaux itinéraires

Désormais, la ligne B dessert les arrêts 'Camille Claudel', 'Elsa Triolet', 'Georges Ferrieres' et 'Coulon', mais plus les arrêts 'Paul Gauthier', 'Dr Brun' et 'Clinique Saint Roch' qui sont pris en charge par la ligne E.

La ligne C passe par le Nord de la ville au travers des arrêts 'Hôpital' (seulement en direction de l'office de tourisme), 'Clémenceau', 'CCAS', 'Centre de loisirs', 'Kennedy' et 'Bellevue', avant de continuer vers le Sud comme c'était déjà le cas.

La ligne D dessert désormais les arrêts 'Kennedy', 'Albin Durand' et 'Ravaou', mais ne passe plus par l'arrêt 'La Clede', qui est desservi par les lignes A et E.

La ligne E interverti donc son itinéraire avec la ligne B et dessert les arrêts 'Route de Pertuis', 'La Clede', 'Ravaou', 'Follereau', 'Paul Gauthier', 'Dr Brun', et 'Clinique Saint Roch'.

Les nouveaux horaires

Les lignes A et D sont les deux seules lignes à bénéficier de nouveaux horaires. La ligne A a maintenant un premier départ à 6h59 de l'arrêt 'Parcs du Luberon' et un dernier retour à 19h54 à ce même arrêt, et la ligne D prend maintenant son premier départ à 6h58 de l'arrêt 'La Canaù' et un dernier retour à 19h57 à ce même arrêt.

Ecrit par le 31 janvier 2026



©LMV Agglomération

Pour en savoir plus sur les abonnements et horaires, [cliquez ici](#).

Vélo : comment les entreprises peuvent-elles

Ecrit par le 31 janvier 2026

soutenir concrètement cette mobilité propre et active ?



À Paris comme dans la plupart des grandes villes, le vélo s'impose. Selon une enquête de l'Institut Paris Région réalisée entre octobre 2022 et avril 2023, 11,2% des déplacements intra-muros se font désormais à vélo, tandis que la voiture ne représente plus que 4,3% des trajets. Au-delà de ses bénéfices écologiques, cette pratique favorise aussi le bien-être et la santé des salariés : les entreprises ont tout intérêt à accompagner cette mobilité durable et efficace. Mais comment peuvent-elles la soutenir concrètement ? En cette rentrée 2025, [Tiphaine Mollier](#), juriste aux [Éditions Tissot](#), spécialiste du droit du travail, fait le point sur les avantages et les prises en charge possibles.

Si elle n'est pas obligatoire, la prise en charge des trajets à vélo peut se faire via le Forfait mobilités durables, un dispositif fiscalement avantageux.

Ecrit par le 31 janvier 2026

- En 2025, ce forfait est exonéré de cotisations sociales jusqu'à 900€ par an et par salarié, si l'employeur prend aussi en charge 50% des abonnements de transport.
- Le plafond est réduit à 600€ (dont 300€ de prime carburant) si ce cumul n'existe pas.

Notez que depuis 2025, en cas de cumul forfait mobilités durables / prise en charge d'un abonnement aux transports publics ou de location de vélos / prime carburant : alors la prime carburant ne sera pas exonérée de cotisations sociales.

Le forfait est ouvert à tous les salariés (CDI, CDD, temps partiels, stagiaires, intérimaires, apprentis), sans distinction de contrat ou de temps de travail. Il est cumulable avec la prime transport et le remboursement obligatoire des abonnements de transports publics. Ce forfait peut être mis en place :

- Par accord collectif (d'entreprise, interentreprises ou de branche),
- Par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du CSE.

Il peut être versé sous forme de remboursement, d'indemnité sur bulletin de paie, ou via une carte prépayée « titre mobilité », évitant au salarié l'avance de frais. Dans tous les cas, le montant de la prise en charge doit apparaître sur les bulletins de paie des salariés concernés.

Ce forfait concerne l'utilisation d'un vélo personnel et ne concerne pas le vélo de fonction.

Quels sont les avantages d'un vélo de fonction ?

Proposer un vélo de fonction (classique ou électrique) constitue un avantage en nature... mais exonéré de charges sociales et d'impôt, s'il est également utilisable pour les trajets personnels.

Les entreprises qui mettent gratuitement à disposition des vélos bénéficient d'une réduction d'impôt équivalente à 25% des coûts engagés (achat ou location), prorogée jusqu'au 31 décembre 2027.

Le temps de trajet des salariés à vélo est-il rémunéré ?

Le Code du travail est clair : le temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail n'est pas considéré comme du temps de travail effectif, quel que soit le mode de transport (art. L.3121-1). Il n'est donc pas rémunéré.

Tiphaine Mollier, juriste aux Éditions Tissot

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

Ecrit par le 31 janvier 2026



Le serpent de mer aurait-il fini par se noyer ? Dossier initié officiellement dès 1987, la LEO (Liaison Est-Ouest), ce fameux contournement par le Sud de l'agglomération avignonnaise, verra t'il le jour ? Rien n'est moins sûr, car si une des 3 tranches est opérationnelle depuis 2010, les 2 autres tronçons sont toujours dans les cartons. Aujourd'hui, la tranche 2 focalise toutes les attentions car son avis de décès n'est pas loin d'être prononcé. De quoi mobiliser l'ensemble des acteurs de ce dossier qui s'inquiètent dans l'urgence des conséquences de l'abandon du projet. Problème : si tout le monde est à l'unisson sur le fait qu'il faut faire quelque-chose, personne n'est d'accord sur la manière de le faire. Entre 'pas de décision' et 'mauvaise décision', les politiques locaux s'écharpent sous l'œil agacé des services de l'Etat. L'enjeux ? le désenclavement de la cité des papes. Et si face à ces blocages sur la tranche 2, la solution passait par la réalisation de la tranche 3 ? Celle sur le Rhône qui justifie, à elle seule, l'ensemble du tracé. L'arrivée enfin d'Occitanie dans la danse pourrait rebattre la donne.

Devant les multiples atermoiements de ce projet dont la première évocation officielle remonte à 1987, avec une inscription au Conseil général de Vaucluse sous le vocable 'Déviation Sud d'Avignon par les bords de Durance', la LEO semble aujourd'hui dans l'impasse. En effet, sur les 3 tranches du projet, seule la première (entre Courtine et Rognonas) a été réalisée. D'une longueur de 3,8km, en 2x2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un montant de 136M€. Elle permet de relier la gare TGV de la cité des papes au Nord des Bouches-du-Rhône. La tranche 2 prévoit 5,8km en 2x1 voies (éventuellement passés en 2x2 voies ultérieurement), de Rognonas aux Amandiers, avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2x2

Ecrit par le 31 janvier 2026

voies) avec un pont de 1 000 mètres enjambant le Rhône entre l'actuel viaduc TGV et le pont ferroviaire Eiffel.

Calendrier : un jeu de DUP

L'ensemble du tracé ayant été reconnu d'utilité publique par l'Etat en octobre 2003, le projet voit donc sa Déclaration d'utilité publique (DUP) arriver à échéance en 2027. Une perspective qui a incité [Georges-François Leclerc](#), nouveau préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à convoquer l'ensemble des acteurs publics concernés par l'avancée du dossier lors d'un comité de pilotage qui s'est tenu le 19 mai dernier. Un coup de pression du représentant de l'Etat afin de mettre tout le monde autour de la table pour savoir 'qui paie quoi' et surtout relancer définitivement la phase 2 avant que la fin de validité de la DUP ne la rende caduque. Peine perdue semble-t-il puisque la Ville d'Avignon et le Grand Avignon, ont campé sur leurs positions en défendant [une reconfiguration de la LEO](#) dont « le tracé a été imaginé il y a plus de 30 ans » regrettent en chœur Cécile Helle, maire d'Avignon, et Joël Guin, président du Grand Avignon.



Montage du Collectif anti-LEO afin de montrer l'impact du projet routier de la LEO au niveau de La Grande Chaussée dans la Ceinture Verte d'Avignon. Crédit : DR/Collectif anti LEO

Déception pour Terre de Provence, agacement de la Ville et de l'Agglo

[Une position particulièrement mal perçue par Corinne Chabaud](#), présidente de Terre de Provence agglomération où devrait se situer une partie de la tranche 2.

« Nous sommes surpris et déçus par cette posture. Agir ainsi c'est oublier la complémentarité de nos territoires Bouches-du-Rhône, Vaucluse et Gard. C'est oublier l'enjeu autour de ce projet majeur structurant devenu indispensable. C'est oublier la perte de confiance exprimée ces dernières années par notre population. Ça suffit, nous ne pouvons plus attendre ! Malheureusement, Avignon et le Grand

Ecrit par le 31 janvier 2026

d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet. »

Cette 'sortie' notamment soutenue par Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Marcel Martel, maire de Châteaurenard, et Stéphane Paglia, président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Arles, a eu le don d'irriter particulièrement la maire d'Avignon.

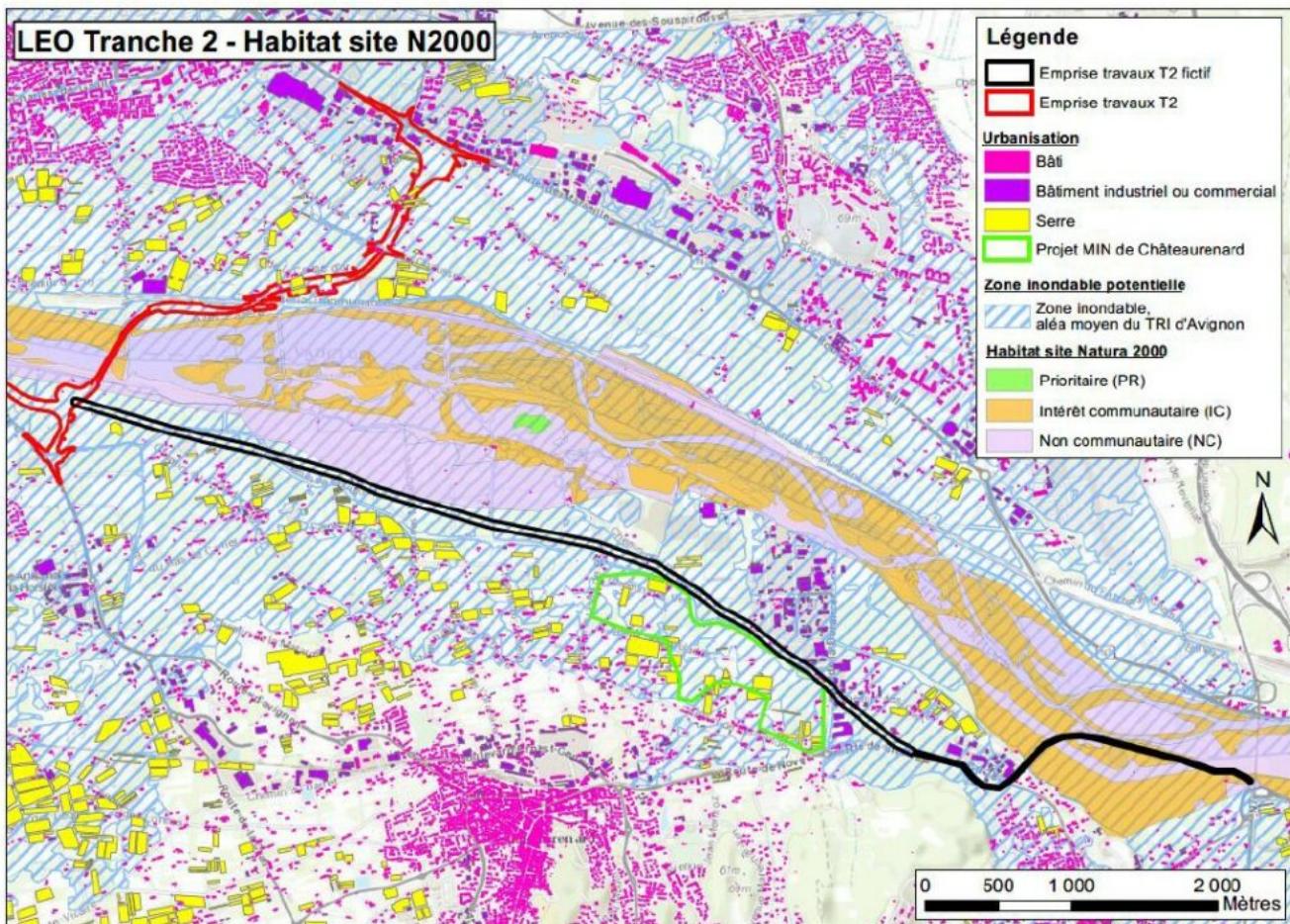
« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »

Cécile Helle, maire d'Avignon

Lors du conseil municipal du jeudi 26 juin, Cécile Helle a ainsi dénoncé le fait que « le président du Grand Avignon et la maire d'Avignon se fasse injustement attaquer via un communiqué de presse, limite outrancier, de la part d'une présidente d'une collectivité du nord des Bouches-du-Rhône ayant assisté à la même réunion que nous et qui n'a quasiment rien dit face au préfet de région. »

Et l'élue de la cité des papes d'ajouter qu'elle avait eu du mal à accepter de « se faire 'aligner' pour avoir défendu une autre vision de ce que peut-être la voie de contournement qu'attendent effectivement tous les avignonnais, en particulier les habitants de la rocade ». Une voie qualifiée de route de 'grande circulation' par les services de l'Etat. Pour la maire, la LEO « c'est une vraie bataille d'opinion qui se conduit aujourd'hui car cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises ».

Ecrit par le 31 janvier 2026



En rouge, le tracé du projet initial de la tranche 2 de la LEO. En noir, le tracé alternatif voulu par la Ville d'Avignon et le Grand Avignon. Crédit : DR/Préfecture de région Paca

Plus 'soft', Joël Guin, le président du Grand Avignon rappelait récemment dans nos colonnes : « Nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse ». Il pointe ainsi du doigt la nouvelle mouture de l'Etat, « il faut éviter le tracé dans la ceinture verte. Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2×2 voies à 2×1 voie pour le brancher sur le rond-point des Amandiers ce n'est plus réaliste. Envoyer près 40 000 véhicules dont 3 000 camions vers un feu rouge cela ne va pas fonctionner et cela va engendrer des bouchons. »

« J'ai bien peur que le projet ne soit enterré. »

Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération

De l'autre côté de la Durance, forcément la lecture n'est pas la même : « On a passé quand même deux heures en réunion avec le préfet de région, [a répondu la présidente de Terre de Provence sur les ondes](#)

Ecrit par le 31 janvier 2026

de nos confrères d'Ici Vaucluse. Chacun a évoqué ses points de vue et on peut l'entendre. Madame la maire d'Avignon, Cécile Helle, défend la santé de ses habitants comme nous on défend les nôtres. La santé publique est pour tout le monde sur tous les territoires. Nous, on a demandé à faire quelques ajustements. On pensait qu'en faisant nous, un pas, la maire d'Avignon et le président du Grand Avignon en feraient un également. Bon, ce n'est pas le cas. C'est dommage. »

« La saturation du réseau routier depuis de nombreuses années déjà entre Avignon et le Nord des Bouches-du-Rhône est devenue insupportable pour notre population, poursuit toujours sur Ici Vaucluse celle qui est également maire de Mollégès. Cette situation impacte très fortement l'attractivité, l'économie et l'emploi notamment. Il est donc impératif que nous trouvions un consensus mais j'ai bien peur que le projet ne soit enterré. »

Qu'il semble bien loin, le temps où les deux rives de la Durance saluaient leurs volontés communes d'avancer main dans la main dans ce dossier.

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

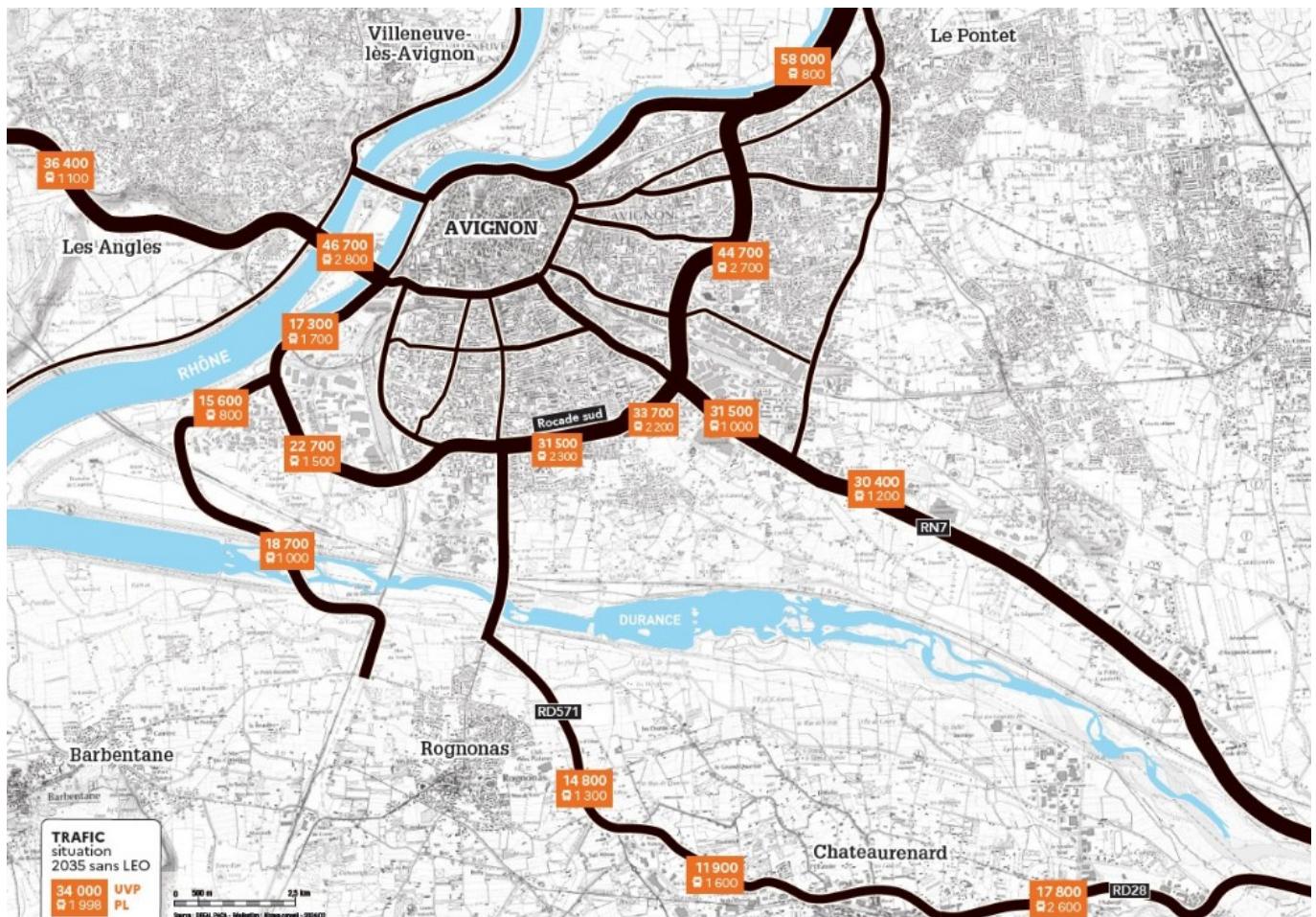
Projet alternatif ou projet utopique ?

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

Même levée de bouclier au sein des professionnels de la route avec Norbert Zoppi, président de l'Union TLF Méditerranée et aussi vice-président du groupe avignonnais Berto : « Cette approche ponctuelle, purement territoriale, reporte le problème sur les territoires voisins au lieu de le résoudre. »

« La solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance », ironisait d'ailleurs il y a peu dans nos colonnes Jean-Yves Astouin, président pour la Région Sud de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) et dirigeant de Provence Astouin à Eyragues.

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

Oui en 2019, non en 2025

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

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

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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



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

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

Ce dernier propose ainsi désormais de longer le Sud de la Durance « avec une route en partie en encorbellement » pour limiter l’impact environnemental et permettre les usages agricoles. « Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d’arriver par l’arrière de la zone des Iscles et du MIN », avant un éventuel franchissement de la Durance pour rejoindre le rond-point du parc des expositions et « se connecter à Bonpas où le Département de Vaucluse a débuté les travaux de réaménagement afin de fluidifier la zone. »

Pour les deux élus, il faut donc prioritairement utiliser les voies de circulation existantes et impérativement réaliser la jonction entre l’A9 et l’A7 à Orange pour favoriser l’usage de l’autoroute et y renvoyer le plus de camions

Un enjeu pour les municipales

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

Joël Peyre assure être celui « règlera le problème de la Rocade pour les habitants » mais constate que le projet c'est « une bonne idée, bloquée par l'Etat, mais désormais datée. Conçu dans les années 80 et validé en 2003, ce projet a 20 ans de retards. Déplacer les bouchons à Saint-Chamand et engorger encore davantage le carrefour de l'Amandier. Installer une voie express près de l'écoquartier, de la plaine des sports et des zones commerciales, c'est condamner un secteur déjà saturé par le trafic des voitures et des poids lourds. »

« Le tracé aujourd'hui proposé pour la tranche 2 de la LEO, entre Rognonas et le rond-point de l'Amandier, est une aberration fonctionnelle. Il ne désengorge pas la ville », estime pour sa part Paul Roger Gontard. « Oui pour une LEO repensée au sud de la voie TGV, longeant la Durance et connectée à Bonpas, poursuit-il. L'urgence est un nouveau pont sur le Rhône. »

« Il faut relancer le débat sur la LEO, insiste plus Sibyllin David Fournier. Nous avons besoin de bouger mieux, de respirer mieux. Avignon mérite un plan de mobilité du XXI^e siècle qui prenne en compte la situation de la cité des papes : son insularité, la totalité du périmètre de son aire urbaine, son positionnement stratégique sur l'axe PLM (Paris, Lyon, Marseille) et celui de l'Espagne et de l'Italie... Bref, avoir une vision pour demain en accord avec les territoires qui nous entourent. »

Enfin, du côté du collectif Voix d'Avignon réussissant notamment les partis Renaissance et Horizons en vue du prochain scrutin le constat est sans appel : « On me parle de la LEO depuis que je suis gamin. Combien de fois on m'a dit : 'laisse tomber', 'ce projet ne verra jamais le jour', 'ce n'est pas pour ta génération'... Mais justement, c'est parce que ça dure depuis trop longtemps qu'il faut enfin le faire. La LEO n'est pas un sujet technique : c'est un choix politique », déclare Julien Paudoie, porte-parole de Voix d'Avignon.

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

« Avec le Grand Avignon, nous sommes les seuls à défendre un projet alternatif, rappelle Cécile Helle. Et parce que nous prônons une vision différente, on veut nous faire croire que nous ne comprendrions rien aux enjeux de circulation et de mobilité. C'est assez insupportable, y compris de la part de l'Etat. Je pense qu'il y a effectivement un bras de fer à introduire afin de nous faire entendre plus fort que ce que l'on fait aujourd'hui. »

Un 'chantage' qui ne passe vraiment pas puisque la maire d'Avignon disait déjà en décembre 2023 lors d'un conseil communautaire : « L'Etat a tôt fait de nous dire : soit c'est ce projet-là, soit ce n'est rien du tout. Ça c'est le pire qui puisse nous arriver, car il nous faut quand même une solution. »

Du point mort à un état de mort cérébrale

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

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

On l'aura donc compris, la tranche 2 de la LEO est au point mort. « Par expérience quand depuis 20 ans un sujet d'intérêt national ne se fait pas, c'est qu'en fait ce n'est pas un sujet d'intérêt national », observe sobrement Thierry Suquet, l'actuel préfet de Vaucluse. Du point mort à l'état de mort cérébrale, il semblerait qu'il n'y ait qu'un pas.

L'Etat ne s'y trompe d'ailleurs, tout heureux de remettre la main sur le 'magot' afin de l'orienter vers les projets des JO 2030 dans la région.

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

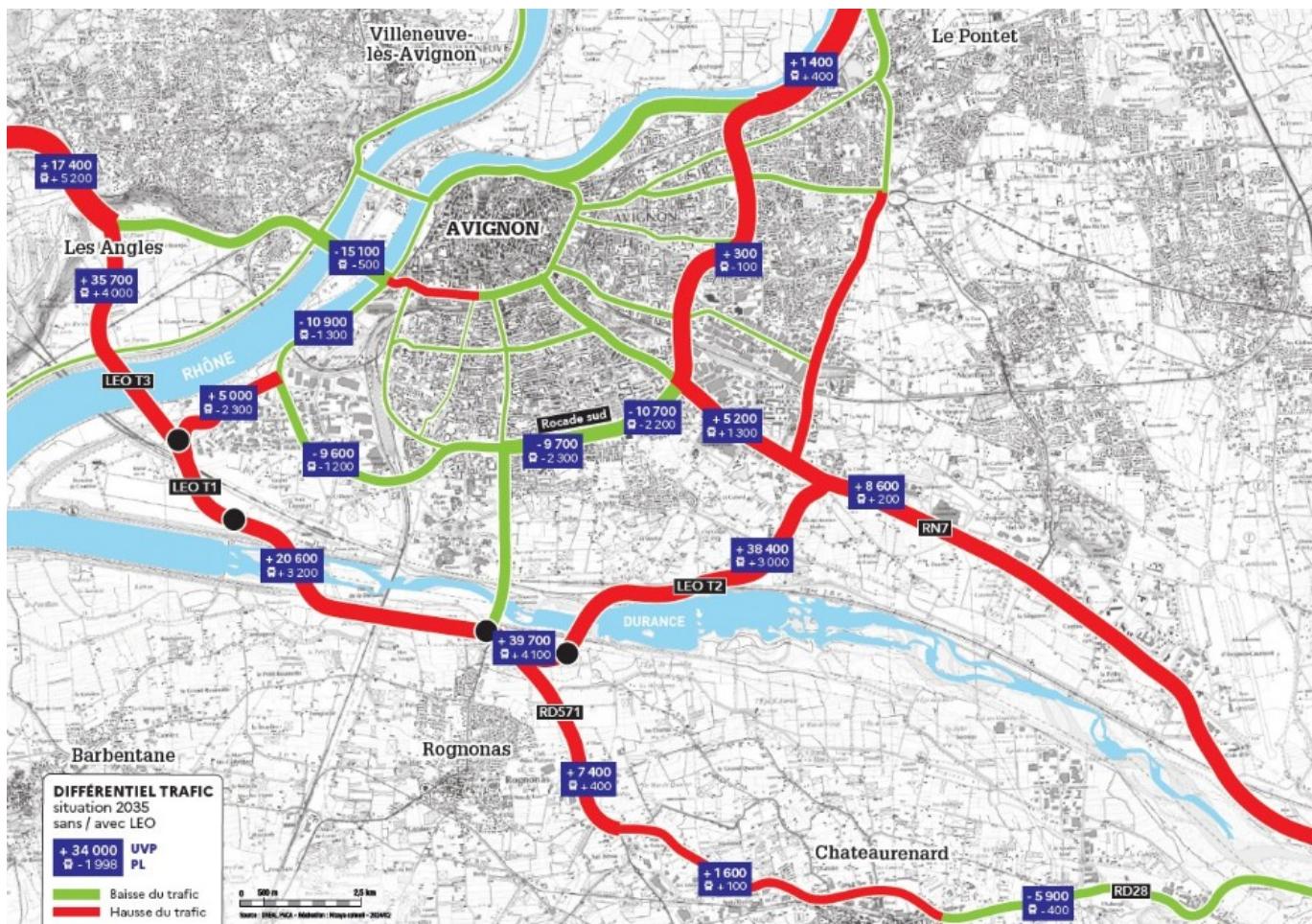
Gaby Charroux, maire de Martigues

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

financer le contournement autoroutier de Martigues et de Port-de-Bouc. Une nouvelle infrastructure routière qui ne semble donc pas effrayer les deux maires communistes, respectivement Gaby Charroux et Laurent Belsosa, qui se félicitent de passer un cap essentiel pour l'avenir de leurs communes.

« C'est une reconnaissance d'attractivité et d'intérêt. C'est ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible », souligne le maire de Martigues [chez nos confrères de Maritima Médias](#).



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

Enjamber le Rhône plutôt que la Durance ?

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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

« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »

Les élus gardois du Grand Avignon

« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire, pour réduire la pollution de l'air et pour le développement de son attractivité économique », rappellent les cosignataires qui demandent dans la foulée que « les crédits étant disponibles, nous vous serions donc grés d'officialiser une inversion des tranches 2 et 3 de la LEO afin de lancer, enfin, la construction de ce troisième pont sur le Rhône attendu de façon unanime par l'ensemble des habitants et des collectivités. »

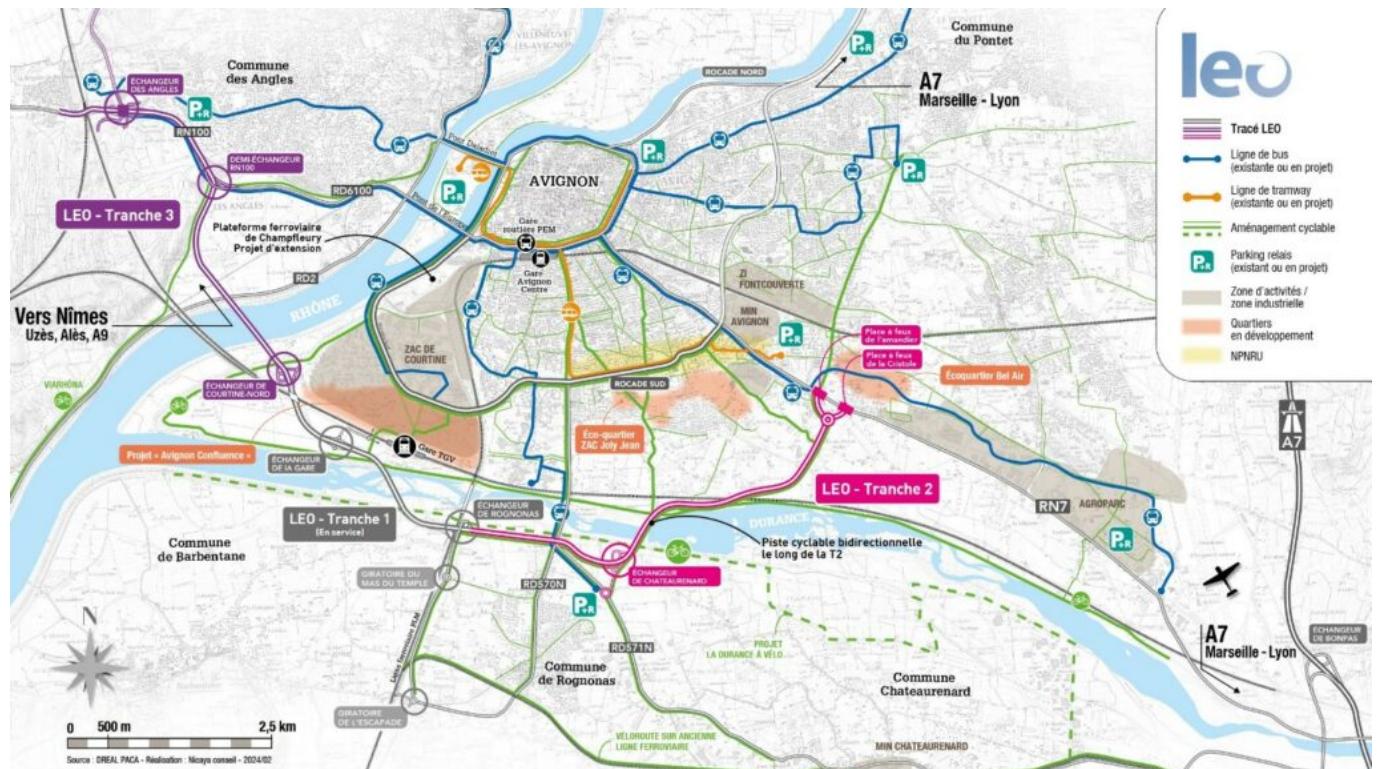
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des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

Dans la foulée, les 7 maires gardois ont aussi réclamé que la DUP de la tranche 2 soit prolongée au-delà de 2027 et que la tranche 3 soit intégrée au prochain contrat de plan Etat-Région renouvelé, lui-aussi, en 2027.

En début d'année, Pascale Bories, aussi présidente [du Scot \(Schéma de cohérence territoriale\) du bassin de vie d'Avignon](#) avait déjà interpellé le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le sujet : « La réalisation des tranches 2 et 3 de la LEO est aujourd'hui une urgence absolue à l'heure d'une crise écologique majeure pour permettre le désengorgement du bassin de vie avignonnais de part et d'autre du Rhône. »

Auparavant, celle qui est aussi conseillère départementale du Gard avait également précisé, lors d'une consultation réalisée en 2021 par la préfecture du Gard sur la LEO que « L'aménagement de notre territoire (était) toujours coincé dans le siècle dernier. (...) Habitants du bassin de vie avignonnais, nous avons le privilège de vivre à la croisée de trois axes majeurs de notre pays. Ce positionnement doit être une chance pour notre économie et notre développement, il ne doit pas être un fardeau. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

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

LEO : « J'y suis complètement favorable. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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

Tout le monde a un avis sur la LEO

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

Mieux vaut tard que jamais

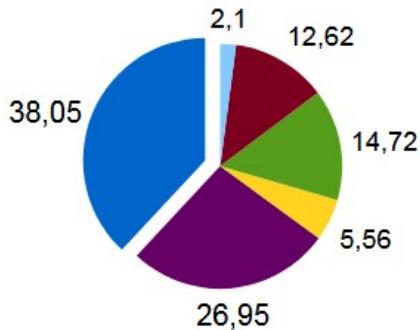
Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département du Gard. En 2014, le coût de la tranche 3 s'élevait à 216M€ avant d'être réévalué à 241M€ vers 2020.

Mieux vaut tard que jamais cependant puisque la Région s'est largement mobilisée pour [la remise en service de la ligne voyageur entre le Gard Rhodanien et Avignon](#). A ce titre, elle vient de débloquer plus de 5M€ d'investissements pour la réouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon.

Un premier pas néanmoins insuffisant dans ce territoire chroniquement sous doté en matière d'investissement depuis des dizaines d'années. A moins que Carole Delga ne soit venue éteindre le feu des velléités d'expansion du Vaucluse sur ce délaissé de Languedoc-Roussillon puis d'Occitanie.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Tranche 2



Financement des travaux engagés selon les clés de répartition suivantes :

Etat : 38,05 %



Région PACA : 26,95 %



Conseil Départemental 13 : 14,72 %



Conseil Départemental 84 : 12,62 %



Grand Avignon : 5,56 %



Terre de Provence : 2,1 %

Les partenaires cofinanceurs du projet

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

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

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

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

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

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

de la LEO. Crédit : Lavigne Cheron Architectes/Cerema

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

Une offensive tous azimuts qui n'est certainement pas passée inaperçue du côté de Toulouse, capitale occitane située à plus de 3 heures de route, là où Marseille (1h) et même Lyon (2h) sont plus proches. Et ce d'autant plus que vu leur niveau de revenus moyen, les habitants du canton de Villeneuve figurent parmi les principaux contributeurs fiscaux du Conseil départemental du Gard et d'Occitanie. Une manne qui permet de financer des aménagements dans le Lot, l'Ariège ou bien encore le Gers... mais rarement dans le Gard Rhodanien pourtant très largement peuplé.

« Quelle que soit la majorité politique, le canton de Villeneuve-lès-Avignon n'a jamais été bien doté. Nous sommes les oubliés, dénonçait d'ailleurs Patrick Vacaris. Même à l'époque de Languedoc-Roussillon nous n'avons jamais été pris en compte alors que les habitants de notre canton participent très largement aux recettes fiscales. »

« Une erreur stratégique historique. »

Renaud Muselier, président de la Région Sud

En attendant, ce projet cristallise les agacements liés à ce territoire des occasions manquées perpétuelles.

Renaud Muselier, le président de la Région Sud [constatait déjà en 2023 en séance plénière](#) : « Ce dossier date presque de la nuit des temps. Il a cristallisé des oppositions mais à un moment le projet a fait l'objet d'un consensus politique qui faisait que la LEO pouvait avancer. Ce consensus politique a été financé, validé et organisé. »

Conscient que la fenêtre de tir était étroite, Renaud Muselier veut alors que Pierre Dartout, le préfet de région d'alors, lance le chantier. Ce dernier hésite et veut lancer une nouvelle étude. Le créneau de lancement vient de se refermer...

Pas tendre, le président de la Région Sud poursuit : « J'ai Avignon qui est contre, mais le Grand Avignon qui est pour. Je leur dit : 'entendez-vous entre vous, nous on finance'. Joël Guin me dit qu'il n'en veut plus et bien on ne fait plus. L'argent qui est disponible pour cette opération partira sur d'autres opérations. La Région a provisionné 38M€ et l'Etat 54M€. C'est plus de 90M€ qui vont partir de là et qui, mécaniquement, vont aller ailleurs parce que la volonté politique de l'action territoriale sur Avignon fait en sorte qu'ils ne les veulent pas. Je trouve que c'est une erreur stratégique historique. Moi, je pense que la LEO c'était nécessaire. C'est un dossier qui va poser d'énormes difficultés dans l'avenir. »

Laurent Garcia

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

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

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

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

Il existe des jurisprudences

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

lancer la 'machine' à calquer les frontières administratives à la réalité des attentes des concitoyens de leur bassin de vie.

Là encore pourtant, il existe des jurisprudences. La plus récente : depuis le 1er janvier 2018, le village de Pont-Farcy, dans le Calvados, a changé de département pour intégrer celui de la Manche.

Une première en France pour ce village de 550 habitants qui a, en fait, rejoint la commune nouvelle de Tessy-Bocage vers laquelle son bassin de vie se tournait (commerces, établissements scolaires, emploi...). Un transfert validé sans difficulté par le Conseil d'Etat. « Il y a un lien naturel évident », expliquait alors le maire Christian Baude pour justifier cette démarche entérinée par [un décret en date du 26 décembre 2017](#). Ce que les Normands sont capables de faire, des Provençaux ne le pourraient pas ?

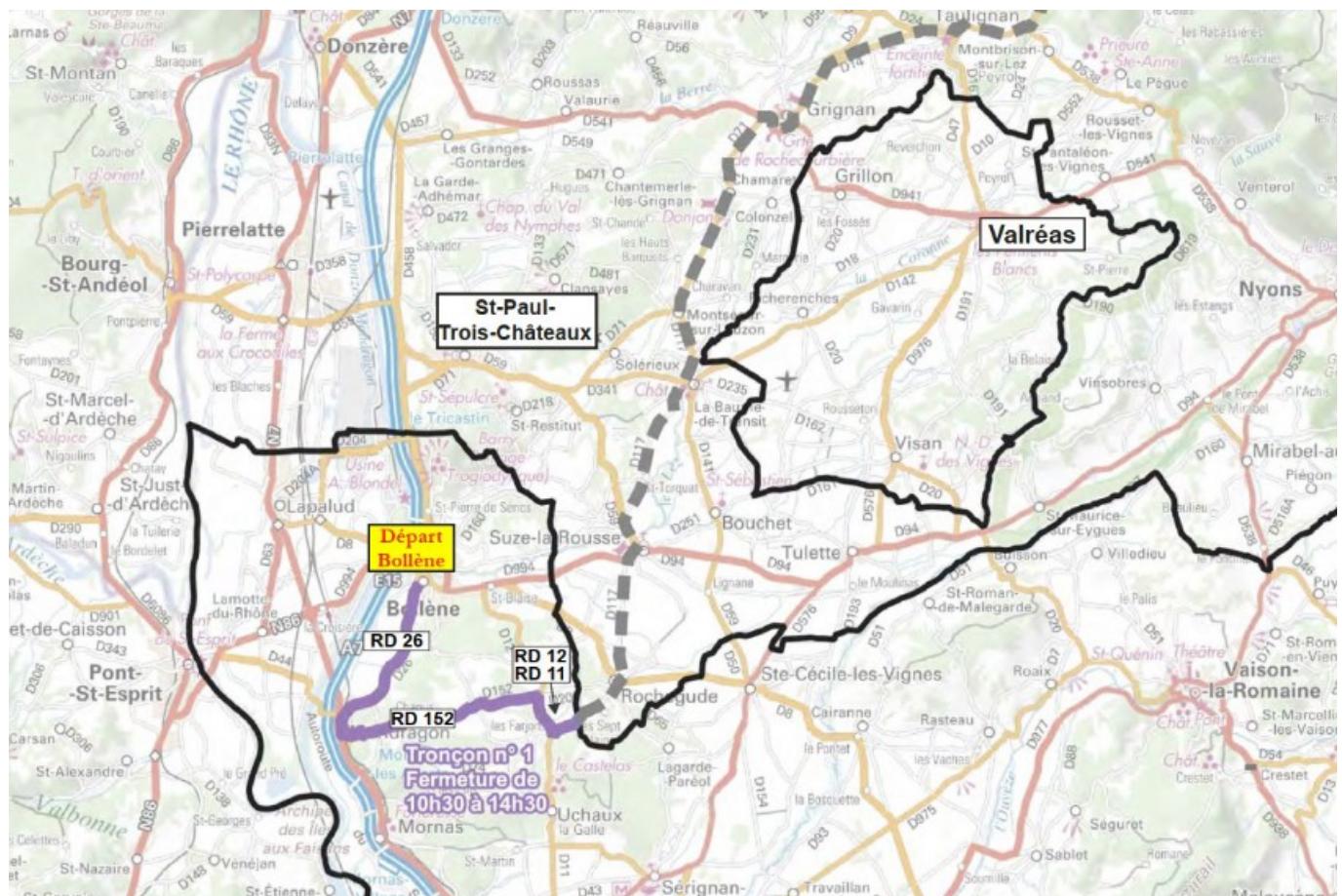
La loi permet aux habitants de s'exprimer par référendum

« Pour modifier un tracé régional, il faut une décision législative car les périmètres ont été fixé par [la loi de 2016](#) », éclaire Thierry Suquet, préfet de Vaucluse. C'est donc au parlement que se trouve la clef de cette décision. Pas forcément impossible donc, pour peu qu'il y ait la volonté d'y arriver. Ou simplement d'essayer.

Et si finalement, la réponse se trouvait tout simplement dans ce qui fait l'essence de notre République : la démocratie. « La possibilité de laisser les intercommunalités et leurs habitants s'exprimer par référendum existe, rappelait avec bon sens l'ancien président du Conseil départemental de Vaucluse Maurice Chabert. Elle est prévue par la loi. Pourquoi ne pas l'utiliser alors sur ces questions ? » Effectivement, on peut s'interroger : pourquoi ?

Tour de France : comment circuler lors du départ de l'étape de Bollène ?

Ecrit par le 31 janvier 2026



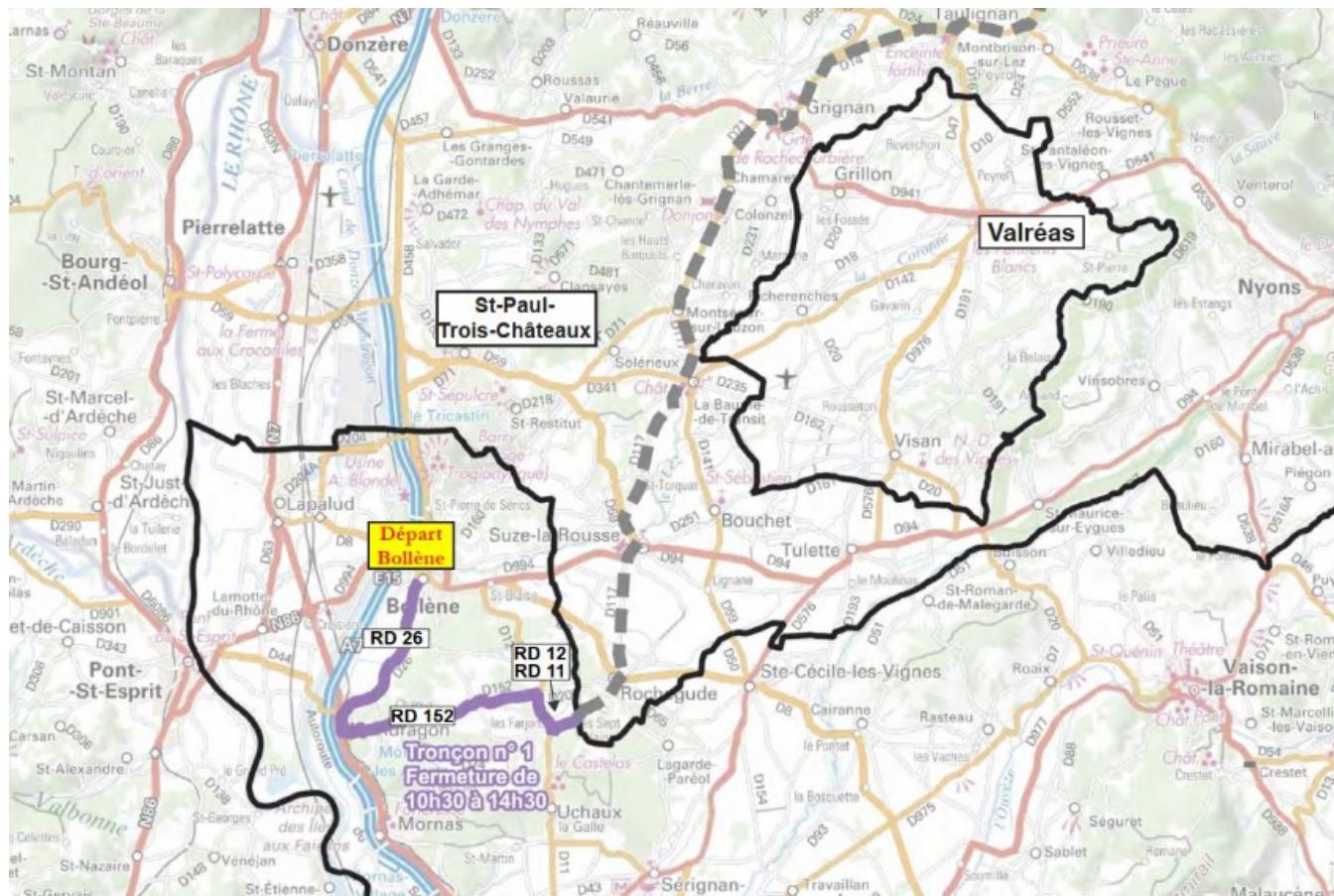
Afin de garantir la sécurité pendant le passage du Tour de France en Vaucluse, des mesures de circulation, de stationnement et de restrictions d'accès sont mises en œuvre à l'occasion de l'étape au départ de Bollène le mercredi 23 juillet.

Pour cette 17^e étape, la caravane publicitaire prendra le départ à 11h35 depuis la commune de Bollène, où le village du Tour sera installé sur la place du 18 juin 1940.

La grande boucle s'élancera à 13h35 depuis Bollène, puis traversera les communes de Mondragon et d'Uchaux, en direction du département de la Drôme.

Afin de permettre le passage de l'épreuve, des mesures de circulation et de stationnement ont été prises : les routes départementales 26, 152, 12 et 11 seront fermées à la circulation de 10h30 à 14h30.

Ecrit par le 31 janvier 2026



Crédit : DR

Le préfet de Vaucluse invite les usagers de la route à anticiper leurs déplacements en raison des importantes difficultés de circulation sur et à proximité de la ville de Bollène le jour du passage du Tour. Par ailleurs, en raison de sa sensibilité au risque incendie particulièrement élevé sur cette période, l'accès au massif de Bollène-Uchaux sera interdit au grand public sur l'ensemble de la journée du 23 juillet.

Pour rester informé :

- Les services de l'État | <http://www.vaucluse.gouv.fr/>
- Conseil départemental du Vaucluse | <https://www.vaucluse.fr/>
- Bollène → <https://ville-bollene.fr/fr/agenda/317/tour-de-france>
- Uchaux → <https://uchaux.fr/arretes-municipaux/am-manifestation-sportive-tour-de-france-cycliste/>
- <https://mondragon.fr/information-circulation-et-stationnement-passage-du-tour-de-france-mercredi-23-juillet-2025/>

Mondragon →

- Tour de France 2025 | www.letour.fr

L.G.