

Ecrit par le 31 janvier 2026

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



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

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

« Nous voulons faire vivre la LEO. »

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

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

« Il faut éviter le tracé dans la ceinture verte », poursuit-il avant de souligner la nouvelle position de

Ecrit par le 31 janvier 2026

l'Etat : « Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2x2 voies à 2x1 voie pour le brancher sur le rond-point des Amandiers ce n'est plus réaliste. Envoyer près 40 000 véhicules dont 3 000 camions vers un feu rouge cela ne va pas fonctionner et cela va engendrer des bouchons. »

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

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

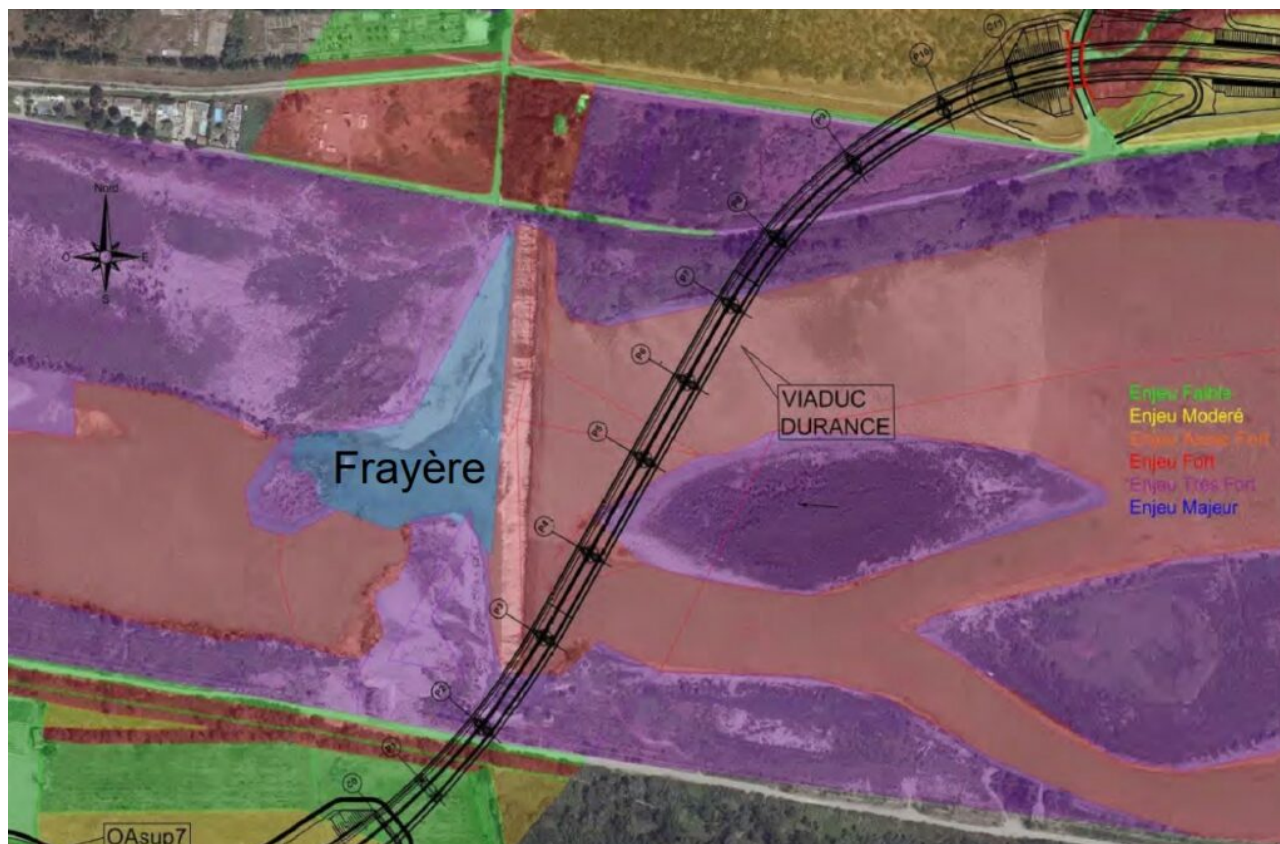
« Aujourd'hui, je mets aussi en cause les élus d'une certaine époque qui, pour des problèmes d'égo ou des raisons d'ambitions personnelles, ont travaillé pour retarder la LEO, dénonce le président du Grand Avignon. Il faut voir les quartiers des Amandiers et de la Cristole il y a 30 ans et aujourd'hui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

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

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

Avec un éventuel franchissement de la Durance pour rejoindre le rond-point du parc des expositions et « se connecter à Bonpas où le Département de Vaucluse a débuté les travaux de réaménagement afin de fluidifier la zone. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

« Des moyens, il y en a. »

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026





Ecrit par le 31 janvier 2026

Joël Guin. Crédit : Grand Avignon

Ecrit par le 31 janvier 2026



Ecrit par le 31 janvier 2026

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

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

Et la tranche 3 ?

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

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

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

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

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

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

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

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

Quelles autres solutions d'aménagement pour la mobilité

Ecrit par le 31 janvier 2026

Evoquant plus largement les problématiques de son bassin de vie, Joël Guin évoque également les autres solutions de mobilités qui pourraient soulager en partie le trafic sur Avignon et ses alentours comme l'interconnexion A7-A9 au niveau d'Orange. En effet à ce jour, les véhicules venant de l'A7 par le du Sud doivent sortir de l'autoroute pour y rentrer à nouveau afin de rejoindre l'A9 en direction de l'Espagne. La réalisation de cette bretelle d'accès, dont le coût serait estimé à 60M€ environ, pourrait permettre de capter 4 000 véhicules par jour afin de désengorger la cité des papes.

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

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

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

Un bassin de vie si particulier

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

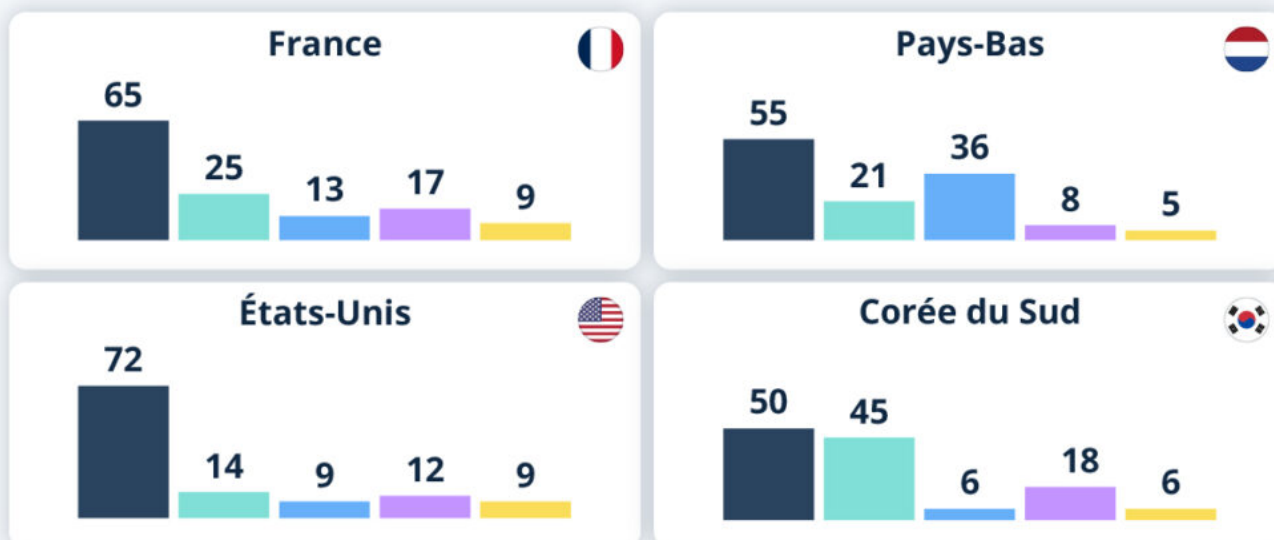
Mobilité : les modes de transport les plus utilisés au quotidien

Ecrit par le 31 janvier 2026

Mobilité : comment se déplace-t-on au quotidien ?

Modes de transport utilisés pour le trajet domicile-travail/ lycée/université en 2025, en % d'utilisateurs

■ Voiture personnelle ■ Transports publics ■ Vélo personnel ■ À pied
■ Véhicule partagé en libre-service*



* Vélo, trottinette, scooter ou voiture.

Base : 1 500-7 500 adultes (18-64 ans) qui se déplacent quotidiennement interrogés par pays entre avril 2024 et mars 2025.

Source : Statista Consumer Insights



statista

Bien que la part modale de l'automobile dans les transports ait globalement diminué au cours des dernières décennies, la voiture personnelle reste indispensable pour les déplacements quotidiens dans de nombreux pays. C'est en tout cas ce qui ressort des résultats d'une étude menée par Statista dans le cadre des Consumer Insights. Dans les 21 pays étudiés, plus de 60 % des usagers interrogés indiquaient utiliser leur voiture pour effectuer les trajets domicile-travail (ou école/université).

Ecrit par le 31 janvier 2026

Si la voiture individuelle reste bien souvent indispensable dans certaines localités, son usage est en revanche de plus en plus contesté dans les villes, où vit désormais plus de la moitié de la [population mondiale](#). Notre graphique donne un aperçu des modes de transport plébiscités au quotidien à travers le monde.

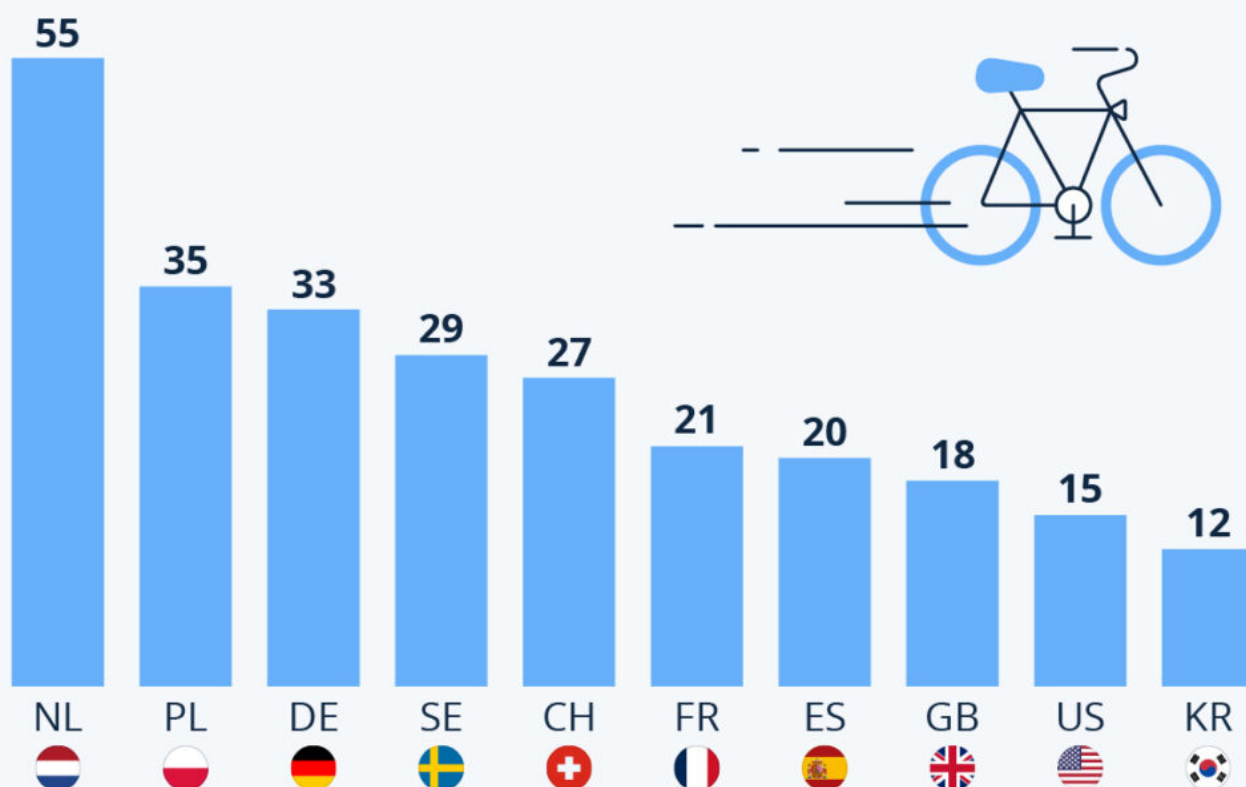
C'est aux États-Unis, pays dont l'infrastructure reste très centrée autour de l'automobile, que la part de la voiture personnelle dans les déplacements domicile-travail est la plus élevée : 72 %. En revanche, son taux d'utilisation est beaucoup plus faible en Corée du Sud et aux Pays-Bas (50 % à 55 %). Très développés en Corée du Sud, les transports en commun (métros, bus et trains) représentent l'alternative la plus utilisée, cités par 45 % des sondés, tandis qu'au [Pays-Bas](#), c'est le vélo personnel qui arrive en deuxième position des modes de transport favoris, avec 36 %.

Dans l'Hexagone, la voiture personnelle reste assez loin devant pour la mobilité domicile-travail, utilisée par 65 % des Français interrogés, contre 25 % pour les transports en commun et 13 % le vélo personnel. Les véhicules partagés en libre service (vélo, trottinette, scooter ou voiture) sont quant à eux mentionnés par 9 % des répondants, soit une hausse de six points de pourcentage par rapport à 2020.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Les Pays-Bas, royaume du vélo

Part des répondants qui se déplacent avec leur vélo plus d'une fois par semaine dans une sélection de pays (en %)



Base : 2 000-10 000 adultes (18-64 ans) interrogés par pays entre janvier et décembre 2024.

Source : Statista Consumer Insights



statista

Où fait-on le plus de vélo ?

Lorsque que l'on pense aux Pays-Bas, outre les moulins à vent, le gouda et les tulipes, on pense aussi inévitablement aux [vélos](#). Le pays est connu dans le monde entier pour être le paradis des cyclistes. Les

Ecrit par le 31 janvier 2026

amateurs de deux roues et de mobilité durable y disposent en effet d'un relief plat, d'un climat tempéré et d'infrastructures optimales qui les invitent à pédaler au quotidien. Il n'est donc pas surprenant que ce pays soit celui qui affiche la part d'utilisateurs fréquents la plus élevée. Ainsi, aux Pays-Bas, plus de la moitié des personnes interrogées (55 %) dans le cadre des [Consumer Insights](#) ont affirmé se déplacer avec leur vélo personnel deux fois ou plus par semaine cette année. Parmi les pays sélectionnés dans notre graphique, la Pologne et l'Allemagne se distinguent également en matière d'enthousiasme pour la bicyclette, avec plus de 30 % d'utilisateurs fréquents. La Corée du Sud et les États-Unis, en revanche, figurent parmi les pays les plus réticents à enfourcher un vélo, avec une part respective de 12 % et 15 %. Malgré une hausse de la pratique observée depuis la pandémie, la [France](#) reste encore assez loin derrière les « pays du vélo ». Lors de la dernière vague d'enquêtes conduite en 2024, un peu plus d'un Français interrogé sur cinq (21 %) a déclaré se déplacer avec ce [mode de transport](#) au moins deux fois par semaine.

De Valentine Fourreau pour [Statista](#)

Le Medef & la CGT de Vaucluse : une vision commune pour le département ?



Ecrit par le 31 janvier 2026

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

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

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

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

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

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

« Il faut veiller à ce que nos entreprises, qui créent la richesse dans notre pays, ne croulent

Ecrit par le 31 janvier 2026

pas sous les charges et puissent rester compétitives. »

Roland Paul, président du Medef 84

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



Frédéric Laurent

Après avoir fait une formation d'infirmier psychiatrique à l'hôpital de Montfavet, Frédéric Laurent 'est tombé dans la marmite' du syndicalisme quelques années après. Celui qui est arrivé sur Avignon à l'âge de 3 ans, a ensuite occupé plusieurs fonctions départementales ou nationales au sein de la CGT, notamment dans le domaine la santé. Durant ce parcours, il a été secrétaire départemental de la CGT 84 durant 30 ans avant de prendre, il y a 3 ans, la responsabilité de secrétaire général de l'union départementale de la CGT Vaucluse qui compte près de 7 000 adhérents dans le département. Une fonction qu'il va quitter d'ici une quinzaine de jours. « Je retourne dans mon hôpital, pour exercer le

Ecrit par le 31 janvier 2026

métier que j'aime en attendant la retraite. Le plus tôt possible, je l'espère », dit-il malicieusement avec un sourire pour le président du Medef 84 assis à ses côtés.

Justement, comment concilier tout cela ?

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

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

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

comme une machine, on se trompe complètement. Et au plus on ira dans cette direction, plus on fera fausse route. »

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

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

Frédéric Laurent : « Je suis entièrement d'accord. D'abord, il y a la question salariale qui est essentielle. Le salaire, c'est ce qui permet de pouvoir faire vivre sa famille, de pouvoir s'émanciper, se cultiver, etc. Aujourd'hui, la hauteur des salaires dans beaucoup d'entreprises n'est pas suffisante pour pouvoir parer aux besoins fondamentaux. Oui, je pense que les salaires sont nettement insuffisants dans le pays et plus particulièrement en Vaucluse où l'on dénombre beaucoup de personnes en dessous du salaire médian. Ensuite, il y a la question des conditions de travail et du bien-être au travail. On le constate dans toutes les entreprises et les administrations où nous sommes implantés : quand les conditions de travail sont mauvaises, quand il n'y a pas ce respect des salariés, il faut qu'il y ait cet échange, ce dialogue social à tous les échelons. Il y a quelques années, on avait des groupes de travail entre organisations syndicales, le Medef, la CPME... On arrivait à avancer, en évitant notamment les conflits. Peut-être qu'il n'y en a pas beaucoup dans votre entreprise, mais nous voyons une recrudescence de conflits dans beaucoup d'entreprises de tout type, des très grosses, des petites, des artisans... Cela est souvent lié au fait qu'il n'y a pas la volonté d'appliquer les conditions de travail : 'c'est bosse et tais-toi'. Alors que le respect du salarié, c'est la base des bases, comme le respect des patrons et des cadres. Pourquoi avons-nous des viviers d'entreprises où il y a autant de conflits qui partent aux prud'hommes ? Où il y a impossibilité de discuter. Est-ce parce qu'il n'y a pas de syndicats et de délégué syndical qui peuvent jouer ce rôle de tampon ? La citoyenneté au travail est un manque crucial dans notre pays. Salariés et employeurs ne sont pas les pires ennemis du monde même si nous sommes dans une société où l'on cherche plus à se quereller qu'à essayer de construire ensemble. Même si nous avons des exemples de répression syndicale dans quelques entreprises, nous devons favoriser le dialogue en construisant des passerelles afin d'éviter les conflits surtout dans toutes ces entreprises qui sont privées de représentants ou qui sont privées de volonté de dialogue de part et d'autre. »

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

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

Frédéric Laurent : « C'est clair qu'il y a eu un grand mouvement de bascule avec une prise de conscience de vouloir 'vivre autrement', de donner 'une chance' à sa vie. On l'a constaté dans la tête des

Ecrit par le 31 janvier 2026

salariés. Certains ont complètement changé de métier, parfois par dégoût, comme les professionnels des hôpitaux par exemple. On nous applaudissait tous les soirs, mais derrière cela a été une catastrophe. A l'inverse, dans les entreprises où on était bien, je pense qu'il y a eu un véritable attachement. L'adaptation au télétravail a été aussi un bon point pour les salariés et pour les entreprises qui en avaient besoin. Par contre, il est nécessaire que l'on réinstalle des liens au travail pour améliorer les conditions de travail. Tout ça, cela passera par le dialogue que nous essayons d'avoir ensemble. Car il est clair que les rapports sociaux au travail, c'est primordial. »

Roland Paul : « Effectivement, avec le confinement il y a les gens qui se sont aperçus qu'ils ne pouvaient plus être dans le métier dans lequel ils étaient avant. Ils sont allés dans d'autres secteurs d'activité et se sont aperçus que c'était mieux. Pour le télétravail, moi je l'ai pris avec précaution car chez GSE notre boulot on ne pouvait pas l'arrêter. En plus, je pensais que si le pays complet se mettait au chômage, à la fin on en crèverait car on ne peut tirer sur la bête indéfiniment. Sur le télétravail, je suis convaincu qu'une société c'est autre chose que plein de gens qui travaillent. C'est avant tout des personnes qui travaillent en commun sinon tu n'as pas de société. Nous, nous arrivons à faire projets car nos collaborateurs 'bossent' ensemble, ils confrontent les idées. Cela ne marche pas seul devant un écran car nous sommes des 'bêtes à sang chaud'. Nous avons besoin de nous sentir. Là où il y a un problème, notamment de climat social, c'est quand les gens n'ont pas envie d'aller au travail. Quand ils y sont malheureux. Chez nous, en moyenne il y a 1 jour de télétravail autorisé. Nos salariés l'utilisent seulement à 40%. »



Roland Paul

Originaire de Beaumont-du-Ventoux, Roland Paul est le président de GSE. Après avoir travaillé quelques

Ecrit par le 31 janvier 2026

années à Lyon, puis à Nice, il a intégré il y a 28 ans les équipes de GSE en tant qu'ingénieur de projet. « J'y ai fait à près tous les boulots » avant d'en devenir président il y a une dizaine d'années.

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

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

Roland Paul : « Je peux en parler en toute connaissance de cause puisque c'est mon métier. Chez GSE, nous avons construit un certain nombre d'usines et je peux vous affirmer que ces projets voient le jour là où il y a du foncier et des terrains disponibles ainsi que là où tous les acteurs économiques locaux sont alignés : le maire, le président de la communauté de communes, le préfet, le patron de la Région, les services de l'Etat... Si tout le monde est là en disant 'on va construire ici', on peut aller assez vite même si nous sommes en France où cela est parfois un peu compliqué. Moi, j'ai connu un certain nombre de gens qui arrivaient dans le Vaucluse et qui voulaient s'installer. On n'a pas trouvé de terrain et ils sont repartis sans créer d'emplois pour les Vauclusiens. Je discute aussi avec des entreprises du département qui veulent s'agrandir pour répondre à leurs besoins de développement. Ils ne peuvent pas non plus car il n'y a pas de place. Nous avons donc un vrai problème de foncier économique dans le Vaucluse. Il est impératif d'y travailler, là aussi, avec tous les acteurs économiques à développer ce foncier économique. Tout cela, c'est pour créer de l'emploi et de la richesse pour les habitants de ce territoire. Dans cette optique, nous travaillons avec la CCI 84, le Département, la Région ou bien encore l'Etat sur ce sujet dans le cadre des assises du foncier qui se tiendront le 19 juin prochain au campus de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaucluse. On doit donner la priorité à la réindustrialisation. »

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

Roland Paul

Frédéric Laurent : « Le foncier industriel est une problématique majeure dans le département. Surtout lorsque l'on constate que 10% de l'économie vauclusienne est générée par l'industrie, 52% par le secteur tertiaire et 30% par le commerce. Certes, cela est dû au positionnement de notre département, au carrefour de l'Italie, de l'Espagne et de la Vallée du Rhône, qui favorise l'implantation du commerce, des services et des plateformes logistiques. Oui, il y a besoin d'une réindustrialisation et il faut que tous acteurs locaux y participent. Pour cela, il faut débloquer du foncier pour pouvoir agrandir des entreprises ou en accueillir de nouvelles. Cela doit aussi passer par un nouvel aménagement du territoire, intégrant tout particulièrement la problématique des transports. Moi, je viens de Courthézon. C'est à seulement 21 km, mais ce matin j'ai encore mis 58 minutes pour venir travailler. Si j'habite à Courthézon et que je veux y travailler, je ne vois pas où je pourrais le faire. Pourquoi, n'y a-t-il pas d'entreprises dans certaines localités ? Parce qu'il n'y a pas de services publics à la hauteur, parce qu'il n'y a pas d'écoles qui répondent aux besoins. Parce que l'employeur, s'il implante une usine quelque part, il veut que ses

Ecrit par le 31 janvier 2026

salariés puissent avoir un hôpital pas trop loin, qu'ils puissent mettre ses enfants à l'école sans avoir à faire trop de route pour les y emmener parce qu'il n'y a pas ou peu de transports collectifs. Tout ça pour éviter que les gens arrivent fatigués et énervés. La question du retour des industries dans notre département est liée à tous ces facteurs-là. Créer du foncier pour pouvoir réimplanter des industries et renforcer notre attractivité avec des services publics qui répondent aux besoins autant des salariés que des employeurs. Il faut enfin prendre en compte les besoins de formations. Les métiers du cartonnage, qui était une industrie phare du département, ont tous disparu. Il n'y a plus de formation au métier du cartonnage alors que nous avons encore des savoir-faire colossaux sur Valréas, sur tout le bassin de l'Isle-sur-Sorgue avec les industries du papier aussi. Il y a des choses à travailler ensemble sur ces questions. Quand on voit également que le Vaucluse est un important producteur de fruits et légumes qui partent être transformés dans d'autres départements voire d'autres pays, alors que l'on sait faire tout cela ici. Il nous faut des industries qui permettent à nos salariés d'atteindre d'autres niveaux de qualification et de rémunération. »

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

Frédéric Laurent : « Produire et traiter les produits ici, cela impacte favorablement l'environnement quand on voit le nombre de camions qui traversent ce département, ne serait-ce que sur la rocade, par exemple. »

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

Frédéric Laurent

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

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

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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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

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

Frédéric Laurent

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

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

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

Frédéric Laurent : « Ce sujet est également fondamental dans un territoire où certaines communes n'ont pas la volonté d'élargir la capacité d'accueil en logement social. Certains maires préfèrent payer des amendes plutôt que de construire ce type de logements. Alors que malheureusement, 75% des populations sont éligibles au logement social dans notre département. Un département où dans certaines zones, la plupart des habitations sont fermés la moitié de l'année, parce que ce sont des lieux dédiés au

Ecrit par le 31 janvier 2026

tourisme. Avec la recrudescence, dans certaines communes comme Avignon, de la présence de location de type Airbnb. Ce qui fait que le salarié qui veut continuer à travailler près d'Avignon, il ne peut plus s'y loger. L'accès au logement devient très compliqué. Les loyers sont très chers par rapport au revenu. Il y a un manque crucial de logements dans le département. Il y a beaucoup de salariés pauvres qui, faute de moyens, vivent dans leur voiture. Les questions de mobilité et de logements impactent directement les possibilités d'emploi. Il y a peut-être 30 000 postes disponibles et 60 000 chômeurs dans le département. Mais certains de ces postes restent vacants car on ne peut pas s'y rendre ou on ne peut pas se loger à proximité, donc on ne les prend pas. »

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

Roland Paul

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

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

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

Le Grand Avignon et la Ville défendent une

Ecrit par le 31 janvier 2026

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 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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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 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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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. »

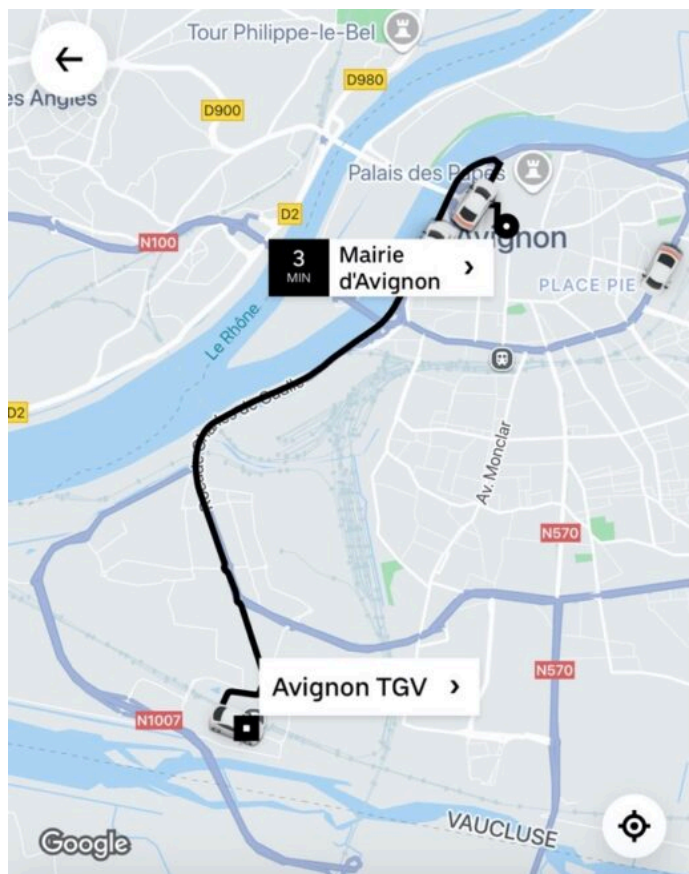
Trouver un terrain d'entente

« 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.

Le service Uber Taxi désormais disponible à Avignon

Ecrit par le 31 janvier 2026



Présente en France depuis 2012, [Uber](#), application de mise en contact d'utilisateurs et principalement de voitures de transport avec chauffeur (VTC), a déployé Uber Taxi en 2022. Un service qui est disponible à Avignon depuis ce mercredi 14 mai.

C'est une première en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le service Uber Taxi débarque à Avignon dès aujourd'hui. Les Avignonnais et visiteurs de la Cité des papes peuvent désormais commander un taxi via l'application Uber, selon la disponibilité des chauffeurs à proximité.

« Nous sommes heureux de permettre aux taxis indépendants de générer des revenus supplémentaires et de renforcer le choix pour nos passagers. »

[Laureline Serieys](#), general manager d'Uber en France

Implantée à Avignon depuis 2018, l'application Uber ne proposait jusqu'alors que des VTC aux Avignonnais. En 2024, plus de 430 000 personnes ont ouvert l'application Uber au sein de la Cité des



Ecrit par le 31 janvier 2026

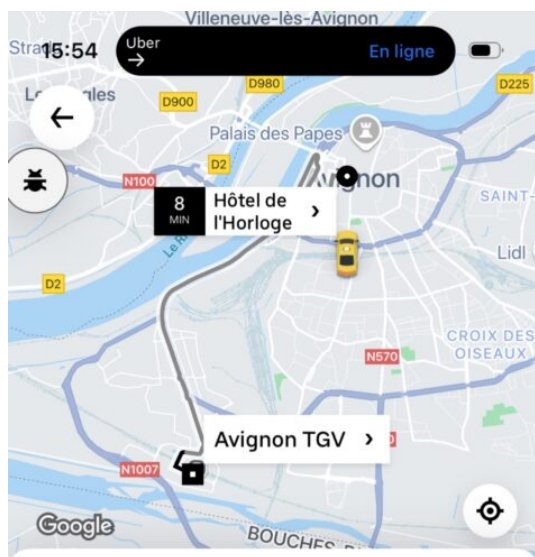
papes, contre 363 000 en 2023. Pourtant, selon Uber, 23% des demandes de trajets n'ont pas pu être satisfaites ces 30 derniers jours. Ainsi, le service Uber Taxi viendrait répondre à ce besoin non couvert.

Un taxi en un clic

En cliquant sur l'option Uber Taxi, les passagers seront mis en relation avec le taxi le plus proche de la même manière qu'ils sont mis en relation avec les options VTC déjà disponibles sur Uber. Si ces dernières affichent un prix fixe avant même la confirmation de la course, l'option Taxi, elle, donne une estimation de prix, sous forme de fourchette, basée sur le tarif réglementaire des taxis à Avignon, en fonction du trajet.

À travers le lancement du service Taxi en régions Uber souhaite contribuer au dynamisme des territoires et proposer une mobilité accessible au plus grand nombre. En parallèle d'Avignon, l'application déploie ce service dans trois autres villes françaises : Mulhouse, Poitiers et Rouen.

Ecrit par le 31 janvier 2026



Confirmez les détails



Taxi 4

18,00-23,00 €

Arrivée prévue à 16:13 · 8 min d'attente

Estimation tarifaire à titre indicatif. Des courses taxi au tarif indiqué par le taximètre ⓘ



Paieement test



Confirmez Taxi



©Uber

Uber déjà présent en Vaucluse via Uber Etats

Si Uber est présent en Vaucluse depuis plusieurs années via son service de transport VTC, et désormais via son option Taxi à Avignon, il est aussi présent via son service de livraison de repas et courses à domicile Uber Eats.

Les communes d'Avignon, Cavaillon, L'Isle-sur-la-Sorgue, Pertuis, Carpentras, Orange, Bollène, Apt, ou encore Vaison-la-Romaine bénéficient de ce service qui permet de se faire livrer des plats de ses restaurants locaux préférés à domicile en un rien de temps.

[Uber Eats s'implante à Vaison-la-Romaine](#)

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



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

Ecrit par le 31 janvier 2026

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.

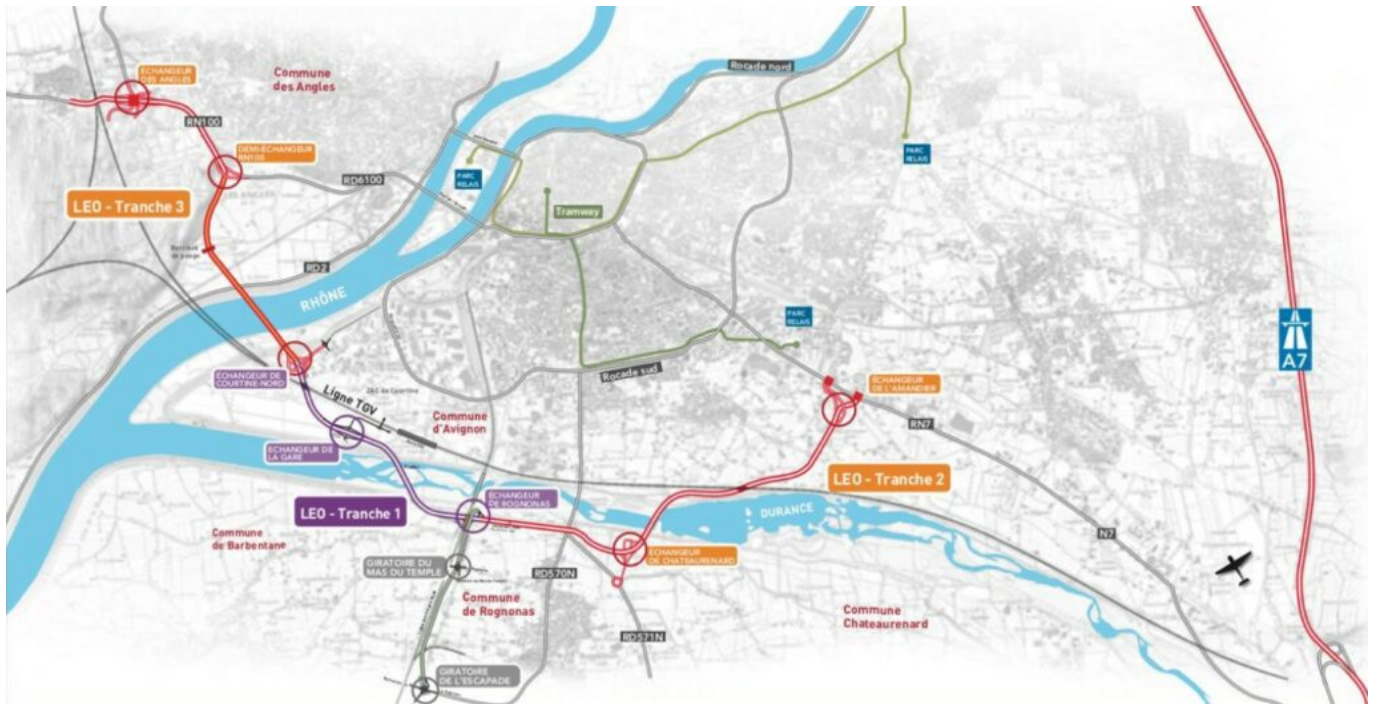
La tranche 2 ([la plus avancée, ou plutôt la moins en retard puisque le début du chantier avait été annoncé en... 2023](#)) prévoit 5,8km en 2x1 voies (éventuellement passés en 2x2 voies ultérieurement) de Rognonas aux Amandiers avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Depuis, [la Ville d'Avignon 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 2x2 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

Ecrit par le 31 janvier 2026



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 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.

Ecrit par le 31 janvier 2026

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.



Un seul franchissement de la Durance a été réalisé à ce jour sur les 3 prévus (un autre sur la

Ecrit par le 31 janvier 2026

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.

Grand Avignon, depuis 2022 l'agglomération a investi plus de 41M€ dans les bus Orizo et navettes de ville Cityzen

Ecrit par le 31 janvier 2026



Dans le cadre du renouvellement partiel de sa flotte de 159 bus [Orizo](#) et navettes [Citizen](#) au profit de véhicules plus écologiques, le Grand Avignon a investi 41,2M€ depuis 2022, accueillant 28 bus 100% électriques, 36 bus hybrides et 20 de plus dans le courant de l'année.

Les cinq dernières navettes reçues 100% électriques proposent une capacité d'accueil de 21 voyageurs -11 places debout et 10 assises-, une accessibilité UFR (usager en fauteuil roulant), une caméra de surveillance, et desserviront le centre-ville d'Avignon ainsi que le parking relais des Italiens via les lignes Cityzen République et Cityzen Italiens. Elles disposent de 210 km d'autonomie et se rechargent en moins d'1h30.

70% de la flotte sera renouvelée entre 2022 et 2026

En 3 ans, le Grand Avignon a renouvelé 53% de sa flotte, constituée de 159 bus et navettes dont bientôt 56 bus hybrides et de 28 autres 100% électriques. En 2024, 820 000 voyageurs ont emprunté la Cityzen Italiens et 170 000 la Cityzen République.

Promesse de mandat tenue

Joël Guin, président du grand Avignon a précisé : «Après les investissements lourds réalisés par le Grand Avignon dans le tramway et les Chron'hop, nous faisons progresser notre offre de transport de proximité. La stratégie retenue au cours de ce mandat porte ses fruits, avec une offre qui a recueilli l'adhésion de

Ecrit par le 31 janvier 2026

plus de 14 millions de voyageurs en 2024.»



Daniel Bellegarde, Fabrice Tocabens, Joël Guin et Jean-Firmin Bardisa

En savoir plus

Tecelys, société publique locale, est une société anonyme de droit privé dont les actionnaires sont les collectivités locales, le Grand Avignon, les villes d'Avignon, Les Angles, Le Pontet et Villeneuve lez Avignon. Tecelys assure le pilotage et la mise en œuvre de projets structurants pour l'ensemble des aménagements urbains. Elle exploite le réseau Orizo.

Projets et réalisations

Les grands projets portés par la Société Publique Locale Tecelys : Le Tram du Grand Avignon ; Les 2 lignes Chron'Hop du Grand Avignon ; La création du centre de Maintenance du Tramway du Grand Avignon ; La création du P+R Saint Chamand ; La création du P+R Agroparc ; L'aménagement et la végétalisation de la voie verte sur l'avenue du Général de Gaulle pour la Ville d'Avignon ; La requalification des rues Carnot et Carreterie pour la Ville d'Avignon.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Organisation de la mobilité

Depuis le 1^{er} juillet 2022, le Grand Avignon qui a la compétence transport, a délégué sous la forme d'un contrat d'obligations de service public des services de mobilité, l'exploitation du réseau Orizo à la SPL Tecelys pour une durée de 6,5 ans. La société Tecelys est dirigée par Joël Guin, président directeur général et Daniel Audibert directeur.

Avignon : le Parti communiste se mobilise pour les habitants de la Rocade



Les militants de la section PCF (Parti communiste français) d'Avignon-Morières-Le Pontet vient de lancer une pétition pour améliorer les conditions de vie des riverains de la Rocade et des quartiers d'Avignon. L'initiative a déjà recueilli près de 1 000 signatures. Dans le même temps, la section locale du parti a adressé un courrier au préfet afin d'évoquer ses enjeux de santé publique.

Plus de 40 000 trajets par jour dont des milliers de poids-lourds

Ecrit par le 31 janvier 2026

Dans cette lettre au représentant de l'Etat en Vaucluse, le PCF Avignon-Morières-Le Pontet rappelle que « la situation des populations et plus particulièrement des nombreux enfants sur l'avenue Général de Gaulle est particulièrement inquiétante ».

Les militants communistes locaux précisent également que « cette avenue concentre plus de 40 000 trajets par jour. Des milliers de poids-lourds y génèrent des moyennes annuelles de dioxyde d'azote dépassant la valeur de 40 µg/m³. Selon un rapport de l'institut de politique énergétique de l'université de Chicago, la pollution aux particules représente la plus grande menace pour la santé publique. Par ailleurs, la pollution aux particules fines augmente le risque de développement de maladies pulmonaires, cardiaques, d'AVC et de cancers. Les particules et le NO₂ provenant des moteurs diesels et surtout des poids lourds sont les principaux tueurs par atteinte cardio-vasculaire et pulmonaire. Les nuisances sonores et olfactives devenant insupportables, les habitantes et les habitants de la Rocade n'ouvrent plus leurs fenêtres. Ce manque d'aération contraint à pour conséquence une accumulation des polluants. Cette pollution interne a des effets sur la santé : allergies, irritations des voies respiratoires, maux de tête voire intoxications. »

Demande d'une étude d'impact et urgence de solutions alternatives

Citant en exemple la ville d'Atlanta, où la stratégie alternative des transports a eu pour effet une réduction de circulation ayant entraîné une réduction de 48% des crises d'asthme chez les enfants et la diminution des concentrations d'ozone de 28% (sources : JAMA 2001 ; 285: 897-905), le PCF demande une véritable étude d'impact sur la santé des familles de la Rocade dans des conditions réelles.

« Vu les insuffisances de prospective sur les transports, on ne peut que prévoir une augmentation de la mortalité et des hospitalisations si un plan global de diminution de la circulation motorisée et d'un plan pour développer toutes les solutions alternatives n'est pas mise en œuvre en urgence. »

« Seule, la réponse sécuritaire ne répondra pas aux immenses attentes. »

« A ce jour, cette lettre est restée sans réponse, regrette le PCF Avignon-Morières-Le Pontet. Pour ajouter à cet abandon, il faut faire face à une montée alarmante de la violence liée aux trafics de drogue. Les drames récents et de plus en plus réguliers nous obligent à affronter le vécu et les conséquences subies par la population et en particulier les enfants. Nous portons, par l'appel de Marseille, des propositions visant à rétablir la justice sociale et la tranquillité publique dans les territoires touchés par les trafics et les violences : soutien et accompagnement des familles des victimes, mesures visant à endiguer les flux de drogue et à garantir la sécurité des habitants. Les habitants de la périphérie n'ont-ils pas le droit de vivre en Paix, dans des quartiers vivables et apaisés ? Nous demandons des réponses concrètes et urgentes, que l'Etat doit mettre en œuvre. Seule, la réponse sécuritaire ne répondra pas aux immenses attentes. Le silence du Préfet ne peut être une réponse à cette question ! »

Ecrit par le 31 janvier 2026

Orizo : reprise progressive du réseau de transport en commun du Grand Avignon



Après avoir exercé leur droit de retrait suite à l'agression hier d'un de leur collègue, les chauffeurs du réseau [Orizo](#) vont progressivement reprendre leur poste aujourd'hui. Le réseau de transport en commun de l'agglomération du [Grand Avignon](#) devrait donc être à nouveau pleinement opérationnel d'ici le début de l'après-midi du mercredi 26 février.

Le président du Grand Avignon condamne l'agression

« Je tiens à apporter mon entier soutien à tout le personnel d'Orizo, et en particulier aux conducteurs qui travaillent 7 jours sur 7 pour permettre aux habitants de notre Agglomération de se déplacer pour aller étudier, travailler ou pour leurs loisirs », a tenu à réagir Joël Guin, le président du Grand Avignon qui a la compétence transport sur son territoire via l'exploitation du réseau Orizo par la SPL (Société publique locale) [Tecelys](#).

« J'ai bien sûr une pensée particulière pour le conducteur agressé hier de manière gratuite par un



Ecrit par le 31 janvier 2026

passant à un terminus, poursuit le président du Grand Avignon. Il déposera plainte dans la matinée aux côtés de la direction d'Orizo. Je condamne de la manière la plus ferme cette violence, totalement inadmissible vis-à-vis d'un salarié dévoué pour apporter un service public, aux publics. Je salue également le grand esprit de responsabilité de tous les agents, qui acceptent de reprendre le travail. »

L.G.

[Orizo Grand Avignon, de plus en plus d'usagers pour les transports en commun](#)