Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Argent de poche : les adolescents de PACA disposent en moyenne de 28€ par mois



28€ d'argent de poche par mois en Provence-Alpes-Côte d'Azur, une première épargne et des missions rémunérées à la maison. Loin du cliché du consommateur impulsif, l'adolescent de 2026 s'impose en gestionnaire lucide. Mais derrière cette maturité naissante s'opère un basculement plus profond. Deux paiements sur trois se font désormais par smartphone. La nouvelle étude réalisée par le Teenage Lab de Pixpay dessine le portrait d'une génération charnière : la dernière à avoir appris la valeur de l'argent par le billet, la première à la mesurer dans la mémoire immédiate de la donnée.

L'argent de poche ne se résume plus à la « petite pièce pour acheter un bonbon ». Il est devenu un véritable outil d'éducation financière. Plus d'un adolescent sur deux (52%) reçoit désormais une somme fixe, versée chaque mois dans l'immense majorité des cas (95%). Les parents posent un cadre prévisible.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

L'adolescent sait combien il recevra et à quel moment. C'est le point de départ de tout apprentissage budgétaire.

Le montant de l'argent de poche repart à la hausse après deux années de baisse consécutive : 27€ par mois, contre 26€ en 2025. Cette moyenne cache toutefois de fortes disparités selon les régions, et plus encore selon l'âge. De 23€ pour les 8-10 ans à 35€ pour les 16-18 ans. La quête d'un juste équilibre. Une trentaine d'euros permet de financer quelques sorties au cinéma, un fast-food et de constituer un début d'épargne, mais oblige aussi à faire des choix.

« L'argent de poche est une école à double sens. Les enfants apprennent à gérer un budget, à patienter et à faire des choix. Les parents apprennent à faire confiance, à lâcher prise et ajustent progressivement leur façon d'accompagner leurs enfants. Au sein d'une même fratrie, le troisième enfant reçoit son premier argent de poche à 9 ans, soit près de deux ans plus tôt que l'aîné. » explique Caroline Ménager, CEO de Pixpay.

En PACA, les ados perçoivent 28€ par mois, soit 1€ de plus que la moyenne nationale. Les jeunes d'Occitanie, quant à eux, reçoivent 29€ par mois.

Self-made ados

Recevoir de l'argent de poche n'est que la première étape. C'est l'autonomie qui responsabilise.

64% des adolescents ont aujourd'hui de l'argent sur leur coffre-fort. Ce premier capital progresse avec l'âge : 6€ en moyenne pour les 8-10 ans, plus de 45€ pour les 16-18 ans. Les adolescents épargnent plus volontiers qu'on ne l'imagine. Lorsqu'ils peuvent agir concrètement sur leur argent, la majorité choisit spontanément la prudence et la projection plutôt que la consommation impulsive. Au total, près de 3,5 millions d'euros ont été placés sur les coffres-forts Pixpay.

Tout aussi révélateur : les ados ont formulé 37 208 demandes de « missions » rémunérées à leurs parents, proposant leur aide en échange d'un complément d'argent de poche. Chaque mission rapporte en moyenne 11€. L'argent n'est plus seulement un dû ou un don. Il devient aussi la contrepartie d'un effort. Comme tout apprentissage, la gestion d'un budget passe aussi par quelques faux pas : 35% des adolescents de 14 ans et plus sollicitent une rallonge une fois leur argent de poche épuisé.

De l'argent liquide à l'argent lucide

Enfin, l'étude menée par Pixpay met en lumière un bouleversement majeur, peut-être le plus important : l'extinction progressive de la pièce de monnaie au profit du tap-to-pay et du paiement mobile. Apple Pay, Google Pay, PayPal… Plus de deux paiements sur trois (68%) sont aujourd'hui réalisés via smartphone.

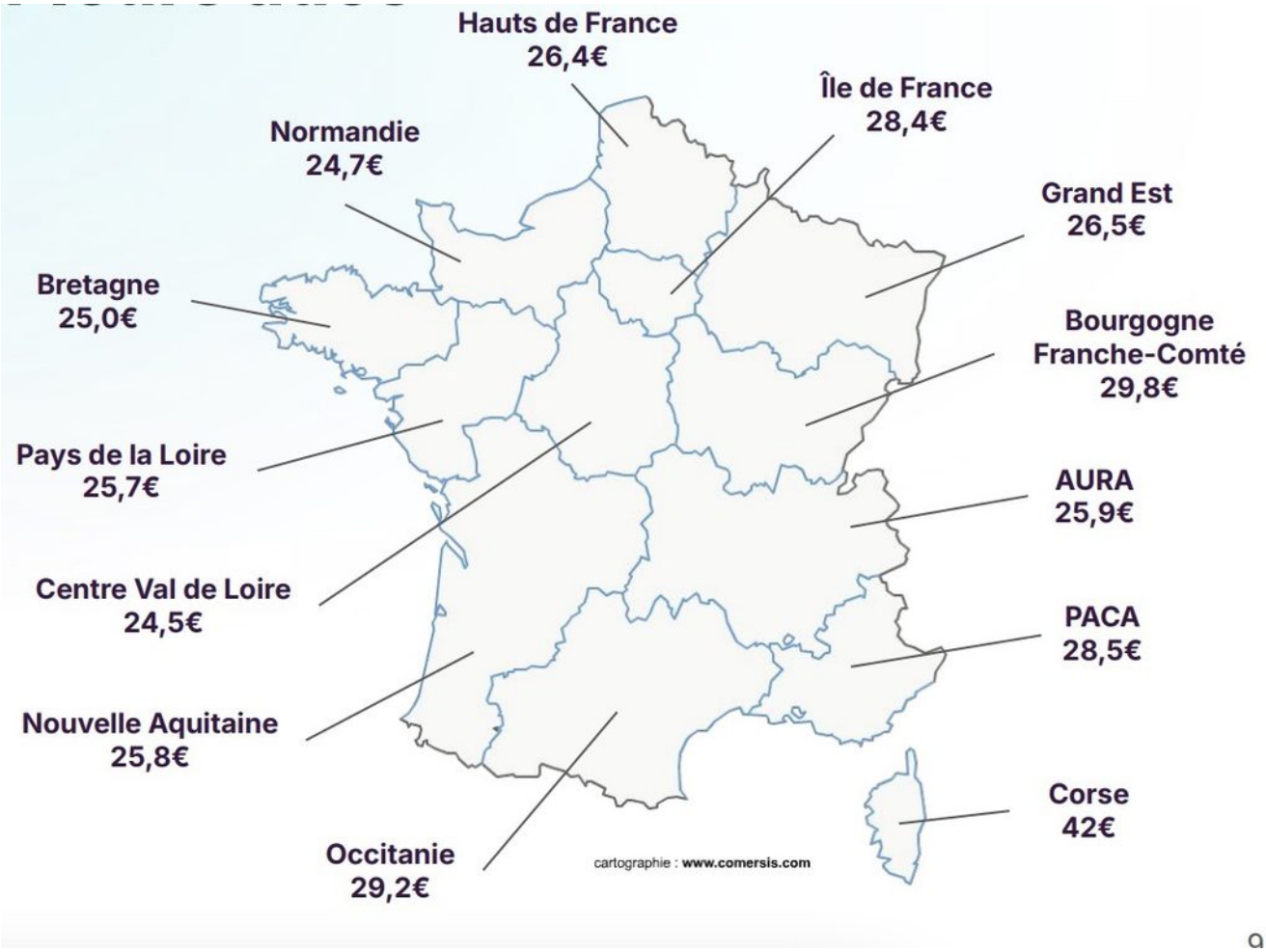
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Un bond de 45% en un an.

Au-delà de la simple facilité technologique, l'adoption massive du paiement mobile transforme profondément la relation que les adolescents entretiennent avec leur argent. Un porte-monnaie peut être lourd de centimes ou léger d'un billet. Le numérique, en revanche, impose une clarté radicale. Chaque paiement est enregistré, catégorisé et daté. Là où le cash autorisait l'oubli – un trou noir –, le numérique impose la mémoire. Une notification. Une ligne dans l'historique. Une fiche détaillée. C'est la fin d'un monde et le début d'un autre : le passage d'une pédagogie du toucher à une pédagogie de la donnée.

« Le paiement mobile est souvent perçu comme une fuite hors du réel. Il marque peut-être au contraire l'entrée dans un cadre de contrôle bien plus strict et omniprésent que celui du cash. Le smartphone ne rend pas la dépense invisible, il la rend inoubliable », précise Caroline Ménager



Les adolescents français reçoivent en moyenne entre 24,5€ et 42€.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Inégalités d'argent de poche : PACA parmi les régions les plus égalitaires de France



L'égalité s'apprend-elle… ou se chiffre-t-elle ? Derrière les tirelires des adolescents, une réalité demeure : les filles et les garçons ne sont pas logés à la même enseigne. À l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, le 8 mars, la 6e édition du baromètre 'Argent de poche et inégalités' du Teenage Lab by Pixpay révèle une disparité encore bien ancrée année après année.

Une volonté d'égalité… mais une réalité différente

Les inégalités commencent dès l'enfance, et se creusent d'année en année. Bien que les parents

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

prévoient des montants d'argent de poche régulier équivalents entre les filles et les garçons, des écarts apparaissent au niveau des extras perçus par ces derniers. Les filles reçoivent en moyenne 9€ en moins par mois par rapport aux garçons. Une différence plus importante que l'année précédente où l'écart était de 6,7€ en faveur des garçons. Cette tendance se creuse chez les 16-17 ans : les garçons perçoivent en moyenne 141,1€, soit près de 19€ de plus que les filles (122€). Un écart annuel moyen de 229€ (vs 186€ en 2025).

Les filles demandent, les garçons empochent

Derrière les chiffres de l'argent de poche, une dynamique intéressante se reconfirme entre filles et garçons. 58% des demandes de rallonges proviennent des filles, mais les garçons (42% des demandes de rallonges) demandent des montants légèrement plus élevés à leurs parents (34€ contre 32€). Une tendance similaire à l'année précédente au niveau des demandes de rallonges, mais avec une légère augmentation des montants demandés (29,7€ pour les filles, 31,1€ pour les garçons en 2025). Ces données montrent ainsi que, même s'ils sollicitent moins souvent leurs parents, les garçons se montrent plus audacieux dans les montants qu'ils demandent.

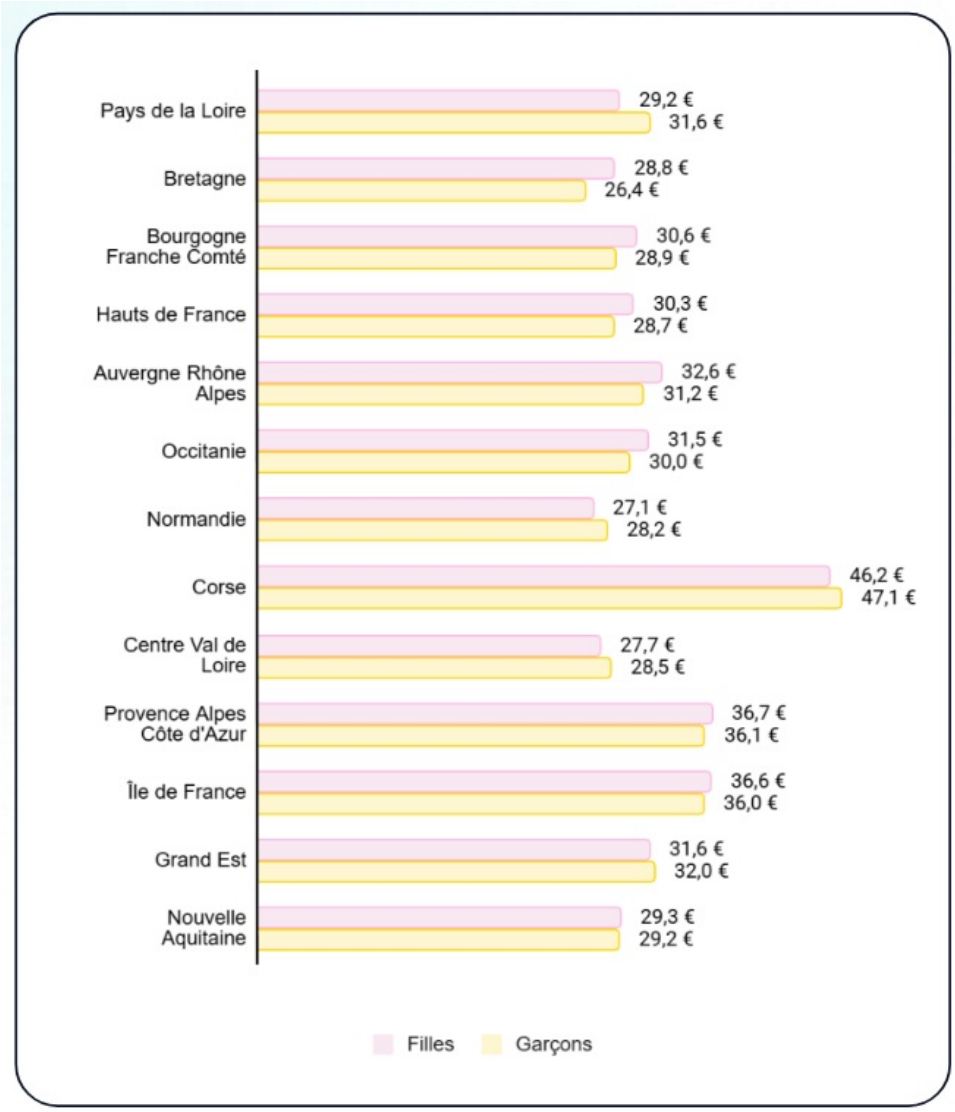
Les filles prennent les devants pour gagner davantage

La fonctionnalité « Missions » de l'application révèle une tendance : cette année, 59% des adolescents ayant demandé une mission rémunérée sont des filles, contre 41% de garçons. Un signal fort qui montre qu'elles n'hésitent pas à s'engager activement pour compléter leur argent de poche.

« Pour cette 6e édition, le constat est clair : malgré des intentions parentales équitables, les écarts d'argent de poche entre filles et garçons persistent et se creusent à l'adolescence. Ces différences, en apparence anodines, constituent en réalité les premières marches d'inégalités qui se prolongent à l'âge adulte. L'argent de poche façonne le rapport à l'autonomie, à la négociation et à la valeur que l'on s'accorde. Si nous voulons une société plus égalitaire demain, c'est dès l'adolescence qu'il faut agir pour corriger ces écarts », souligne Caroline Ménager, cofondatrice de Pixpay.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Argent de poche mensuel moyen reçu par genre et par région de l'écart le plus grand à l'écart le plus faible. ©Pixpay

---

31 décembre 2025, Comment a-t-on réveillonné ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Une nouvelle étude basée sur plus de 55 000 additions payées dans les restaurants partenaires de Sunday -solutions de paiements- révèle les grandes tendances du dîner du réveillon du 31 décembre dernier. Voici de quoi observer la géographie des palais assorties des dépenses moyennes.

Les Français ont dépensé 68€ en moyenne par convive, légèrement plus qu'en 2024 où la moyenne s'élevait à 65€. Cette progression, observable malgré un contexte économique marqué par une inflation persistante qui pèse sur le pouvoir d'achat, traduit une volonté de maintenir la tradition festive culinaire même lorsque les budgets sont serrés.

Le coût de la satisfaction

L'Île-de-France se détache comme la région la plus dépensière (79€), tandis que Nouvelle-Aquitaine (70€) et Auvergne-Rhône-Alpes (65€) complètent le haut du classement. La note la plus élevée de la soirée a été enregistrée en Île-de-France avec une addition à 6 417€, signe que certains repas festifs ont conservé un standing gastronomique exceptionnel (même si ce montant reste en retrait par rapport à l'an dernier).

Pourboires, convivialité et diversité des pratiques

Plus d'une table sur trois a laissé un pourboire, une proportion en nette progression comparée à 2024.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Les Bretons figurent parmi les plus généreux, avec 42% de transactions accompagnées de pourboire, tandis que les Pays de la Loire enregistrent le plus gros pourboire par convive (65€).

Le dîner de réveillon
Le dîner du réveillon est aussi un moment de convivialité renforcée : en moyenne 3,3 convives se retrouvent à table, mais c'est en Provence-Alpes-Côte d'Azur que la fête culmine avec des tablées atteignant 34 personnes.

Durée du repas
L'attitude des convives à table diverge également selon les territoires. En Occitanie, les repas ont duré en moyenne 2h33, parmi les plus longs du pays, confirmant une culture du dîner pris avec lenteur et plaisir. À l'inverse, les convives du Centre-Val de Loire ont clôturé leur repas en 1h45, positionnant cette région comme la plus rapide.

Analyse des tendances gastronomiques
Les repas festifs restent au cœur des traditions françaises, malgré les pressions sur le budget. Les habitudes culinaires faisant la part belle au foie gras, aux huîtres, au champagne et aux desserts classiques restent, sans surprise, des incontournables du réveillon.
Source : Etude Sunday, solution de paiement au restaurant, en France, au Royaume Uni et aux Etats-Unis. Méthodologie : étude sunday réalisée sur plus de 55 000 additions payées entre le 31/12/2025 18h et le 01/01/2026 2h dans les restaurants partenaires.
Mireille Hurlin

La situation financière du département du Gard se dégrade

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Alors que la Chambre régionale des comptes de Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en avant la gestion maîtrisée du Conseil départemental de Vaucluse, dont notamment sa politique de déploiement du haut débit, celle d'Occitanie s'inquiète davantage pour les finances du Département du Gard. En effet, là où la capacité de désendettement du Vaucluse est de 2 ans, elle atteint 13 ans pour nos voisins d'outre-Rhône.

La chambre régionale des comptes Occitanie a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du département du Gard au titre de l'exercice 2022 jusqu'à la période la plus récente.
« Après deux années consécutives très favorables, la situation financière se dégrade fortement en 2023, tendance qui se confirme en 2024, explique la chambre régionale des comptes Occitanie dans la synthèse de son rapport de 55 pages. En 2023, la collectivité mobilise plus de 68,4% de ses crédits de fonctionnement à la réalisation de ses missions sociales. L'augmentation des dépenses de fonctionnement, essentiellement due à des facteurs exogènes (notamment, hausse du coût de l'énergie, mesures nationales concernant des charges de personnel, inflation,) et le fort recul des produits des droits de mutation à titre onéreux, dont le caractère est particulièrement volatile, réduisent de moitié la capacité d'autofinancement brute du département (77M€ contre 153 M€ en 2022). Avec un taux de croissance supérieur à 9%, les dépenses d'action sociale progressent plus rapidement que l'ensemble des charges de gestion (+7,8%). La rigidité des charges structurelles, particulièrement élevée en raison d'une proportion de 22 % de charges de personnel au sein des charges courantes, limite les marges de manœuvre du département. En dépit de ce contexte, la collectivité fait le choix de mener un programme d'investissements en progression (123,3 M€ en 2023 contre 111,2 M€ en 2022), financé, essentiellement,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

en puisant dans ses réserves (diminution d'un tiers de son fonds de roulement) et ne recourant qu'à la marge à de nouveaux emprunts. »

Quelle soutenabilité pour les investissements ?
« La dégradation de la situation financière se confirme en 2024 au point de compromettre à court terme la soutenabilité de la politique d'investissement, poursuit la cour des comptes. La capacité d'autofinancement brute est à nouveau réduite de moitié, elle ne permet plus de rembourser l'annuité en capital de la dette. Le recours à de nouveaux emprunts (60M€) met un terme à la tendance au désendettement amorcée en 2021. La capacité de désendettement atteint 13 ans en 2024 ce qui est au-delà du ratio prudentiel de 10 ans. Un budget 2025 dont l'équilibre repose sur un plan d'économies de 31M€ portant sur les politiques sociales. Le poids de la contrainte extérieure (évolution des rémunérations, augmentation du nombre de bénéficiaires d'allocations sociales, revalorisation des tarifications des prestations sociales) qui continue à peser sur les finances du département sous forme de dépenses nouvelles a conduit ce dernier à engager un plan d'économies de 31 M€. Ce plan repose sur une revue de gestion de l'ensemble de ses actions, objectif par objectif. Ainsi, par exemple, pour maîtriser les charges de personnel, une politique de réduction des emplois de non-titulaires se dessine. Un effort particulier est consacré au reclassement professionnel et à terme, de réallocation des emplois vers les politiques publiques majeures est envisagée. Ces économies ont vocation à permettre de maintenir la dynamique d'investissement. »

Recours à l'emprunt
« L'exécutif souhaite maintenir à un niveau élevé ses investissements en 2025 (124 M€) et au-delà, conclut le rapport. Le rétablissement d'un niveau d'épargne suffisant pour porter cette politique reste un objectif ambitieux au regard des capacités financières du département à soutenir de nouveaux emprunts (100M€). À défaut de rétablir un niveau d'épargne suffisant, il serait contraint d'ajuster son programme d'investissement. La réalisation du plan d'économies devant permettre de rétablir une capacité d'autofinancement suffisante pour couvrir l'annuité de la dette, est conditionnée aux moyens dont dispose la collectivité pour le mettre en œuvre, surtout dans un contexte de hausse du nombre des allocataires de prestations sociales. En matière de recettes, ses prévisions notamment fiscales, si elles sont appuyées par des données statistiques, restent fragiles. »

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 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 2×2 voies avec un pont sur la Durance, elle a été mise en service en 2010 pour un montant de 136M€. Elle permet de relier la gare TGV de la cité des papes au Nord des Bouches-du-Rhône. La tranche 2 prévoit 5,8km en 2×1 voies (éventuellement passés en 2×2 voies ultérieurement), de Rognonas aux Amandiers, avec un viaduc sur la Durance de 800 mètres. Enfin, la tranche 3 prévoit le franchissement du Rhône (3,7km à 2×2

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

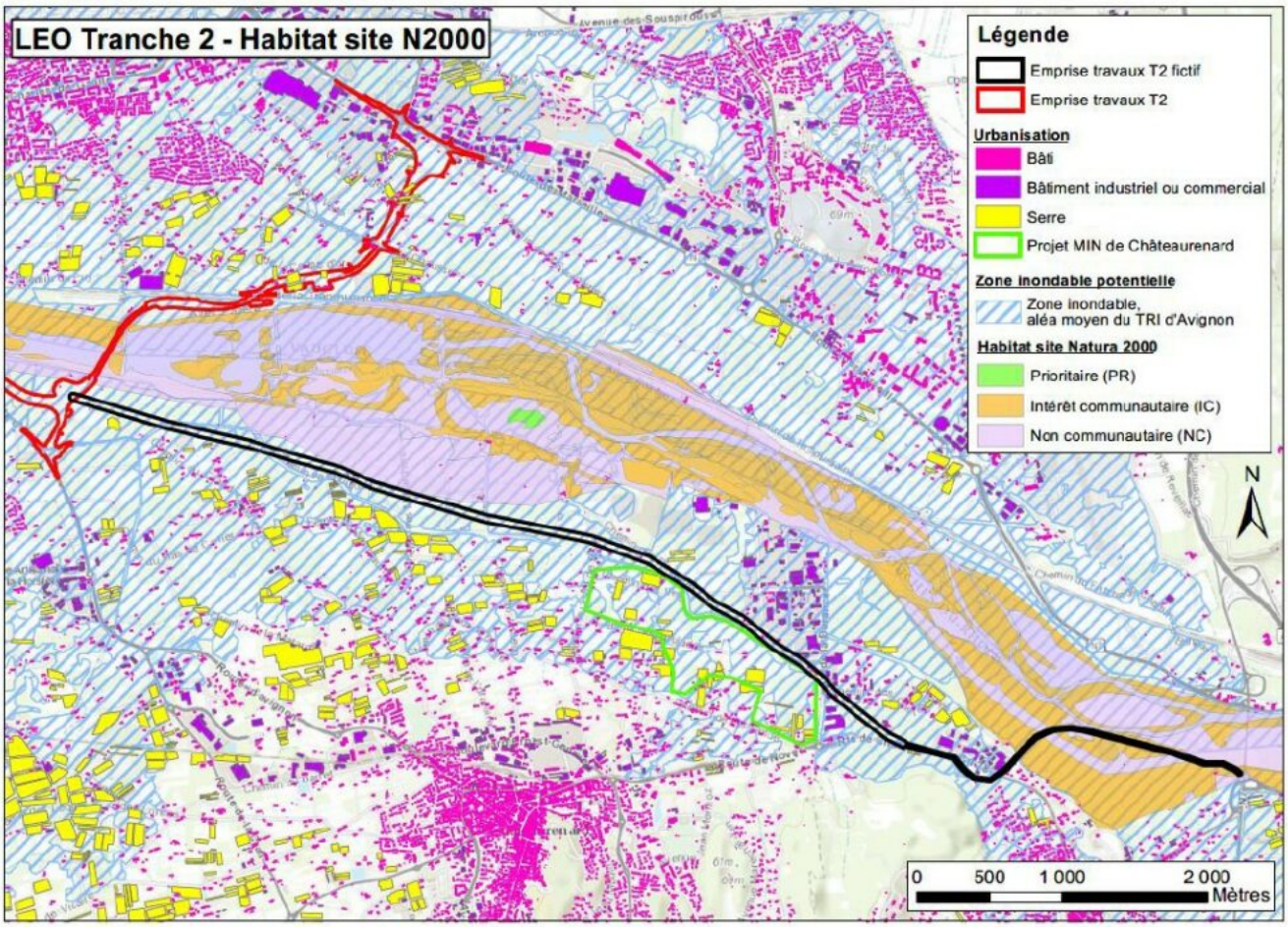
d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet. »
Cette 'sortie' notamment soutenue par Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Marcel Martel, maire de Châteaurenard, et Stéphane 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 ».

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 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.

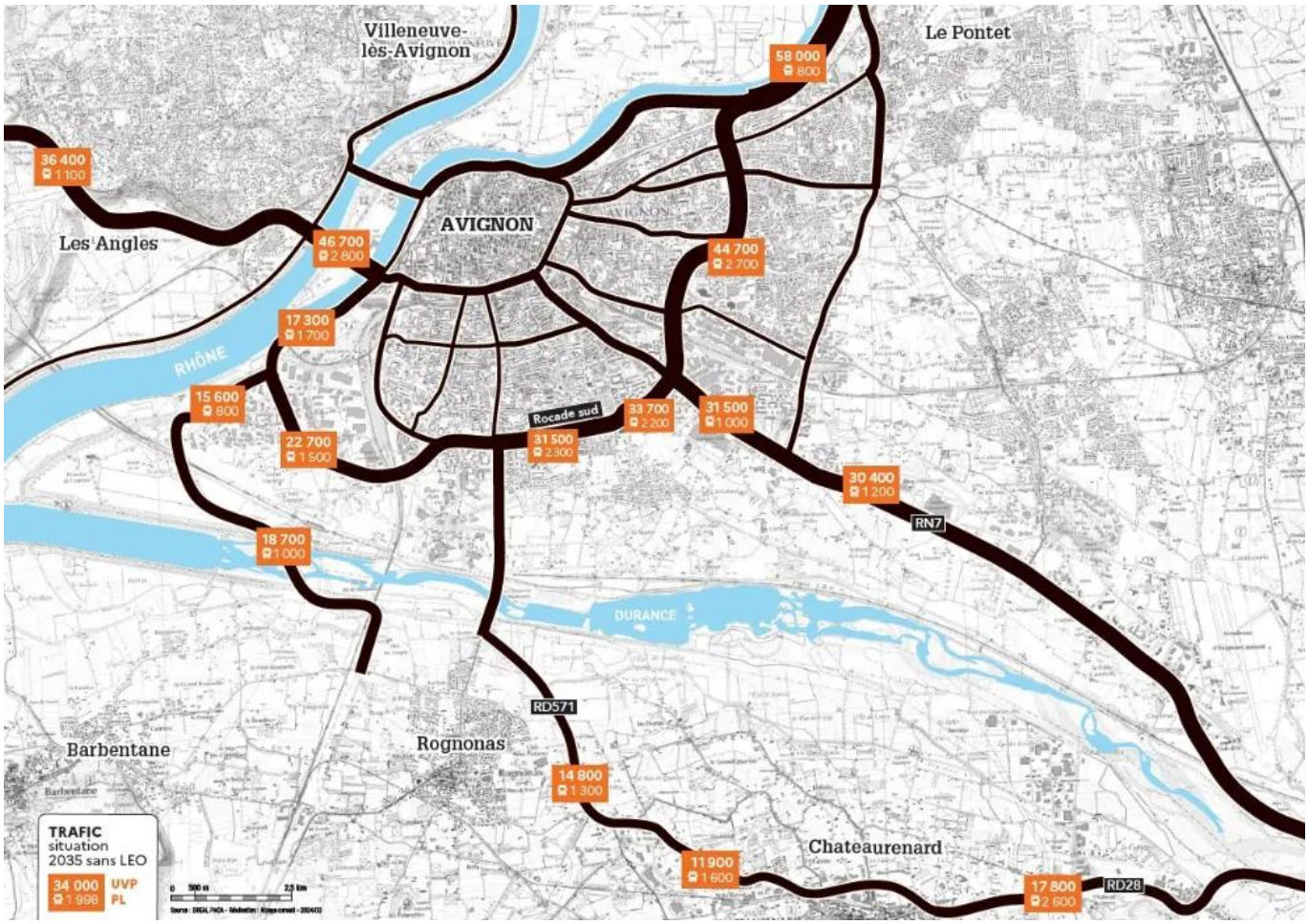
Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

Oui en 2019, non en 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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



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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

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

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

Du point mort à un état de mort cérébrale

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

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

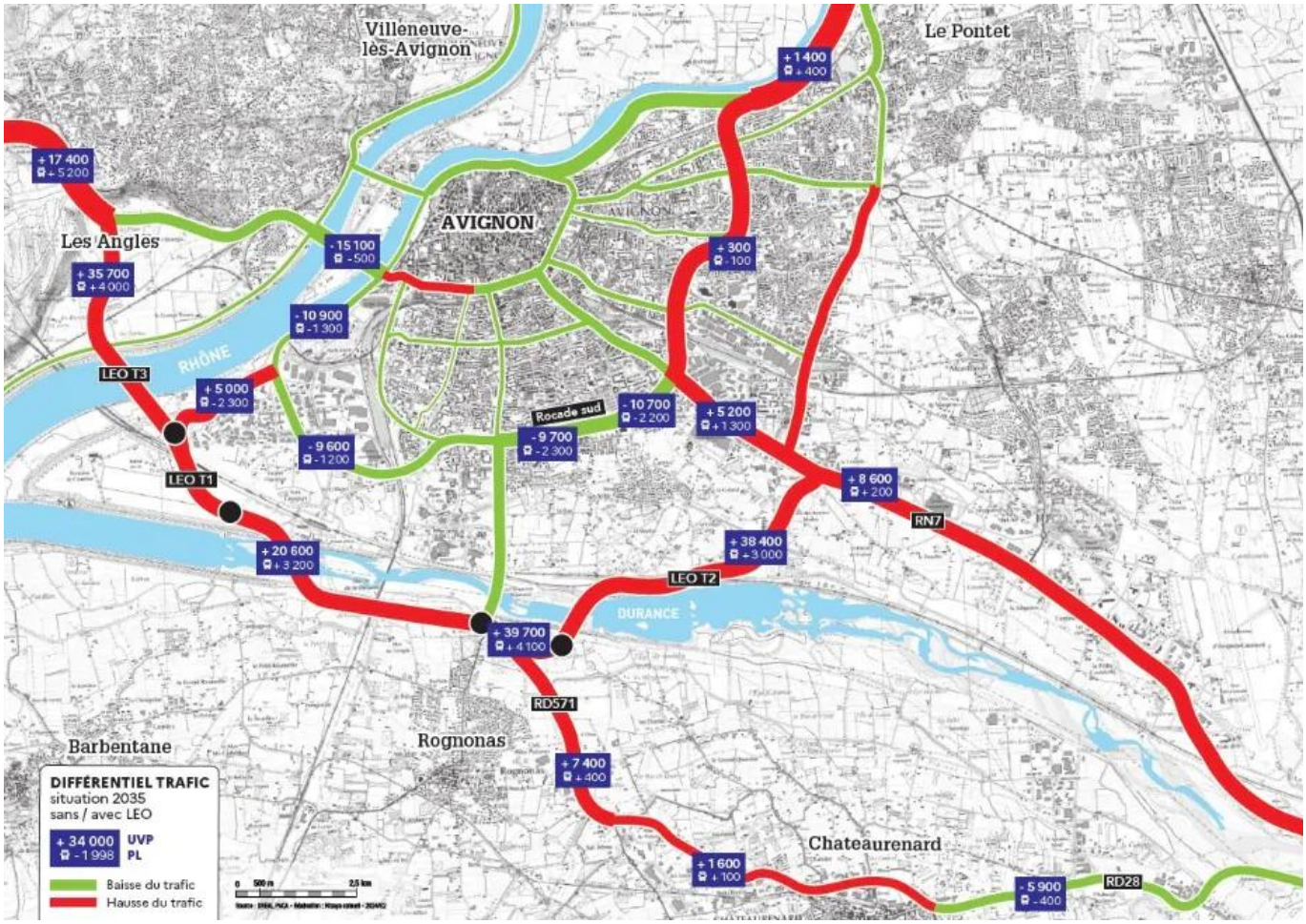
> **« Ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible. »**
>
> ***Gaby Charroux, maire de Martigues***

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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



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

Enjamber le Rhône plutôt que la Durance ?

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

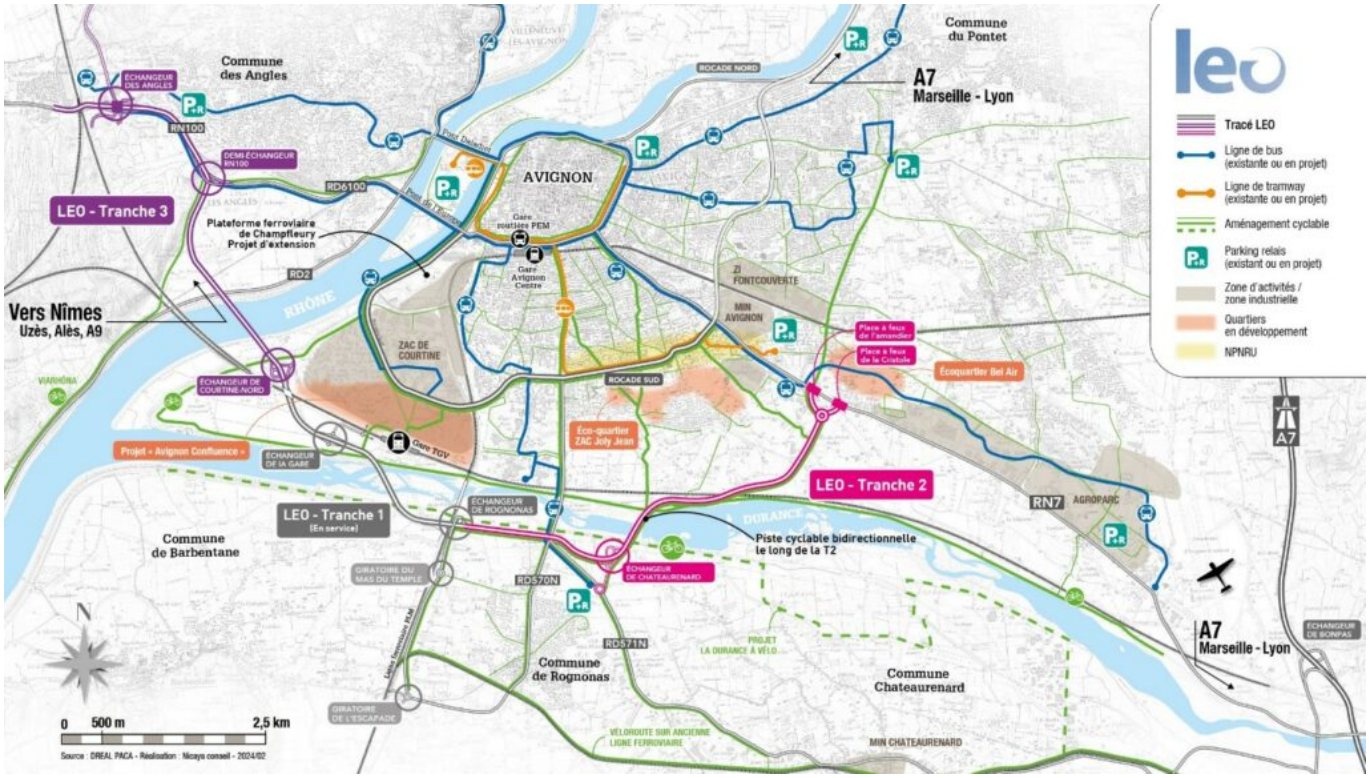
> **« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »**
>
> ***Les élus gardois du Grand Avignon***

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

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

LEO : « J'y suis complètement favorable. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

Tout le monde a un avis sur la LEO

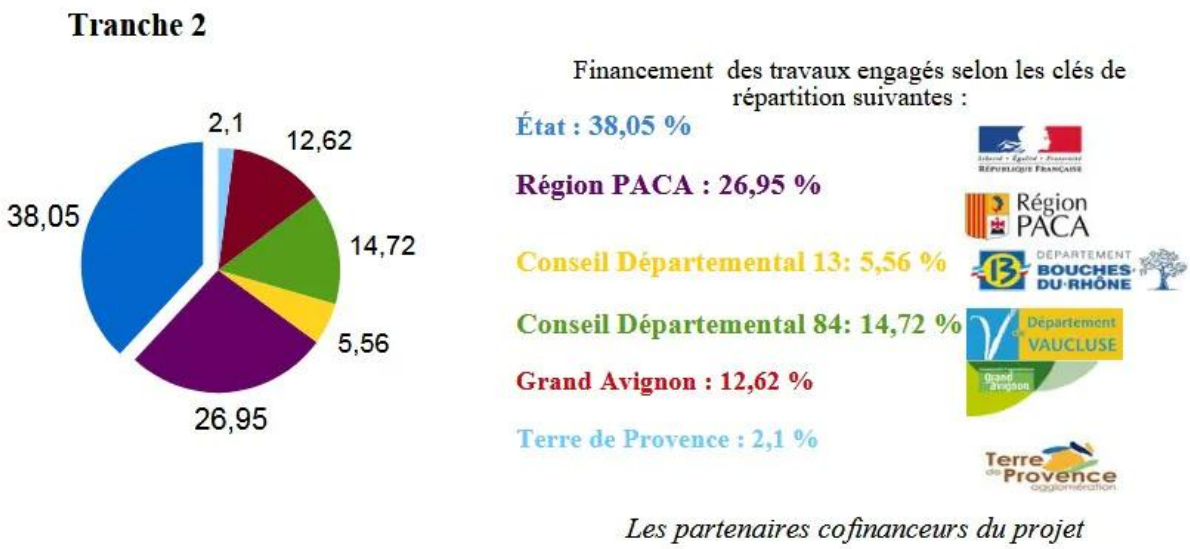
« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », expliquait déjà en 2021 Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc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

Mieux vaut tard que jamais

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Les partenaires cofinanceurs du projet

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

de la LEO. Crédit : Lavigne Cheron Architectes/Cerema

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

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

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

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

Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

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

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

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

Il existe des jurisprudences

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Si aujourd'hui personne ne sait qui sera le futur maire d'Avignon, une certitude cependant, les problématiques de mobilité seront au cœur de la campagne des municipales. Tramway, LEO, plan faubourg, étoile ferroviaire, liaison A7-A9, gratuité des transports, piétonnisation, circulation douce… Autant de sujets phares qui commencent déjà à accaparer l'actualité des différents prétendants, déclarés ou non. Parmi eux, Julien Aubert qui, même s'il n'est pas encore officiellement candidat au fauteuil de maire de la cité des papes, entend faire entendre sa voix au nom d'Avignon Passion, l'association dont il est président. Pour cela, l'ancien député de Vaucluse s'appuie sur une enquête menée par ce 'laboratoire d'idée' prônant une alternance à Avignon en 2026.

« Ce qui se dessine dans cette étude, c'est en fait l'histoire d'une ville qui est coincée entre un bras de rivière et un bras de fleuve, résume Julien Aubert. Et dont le maire décide à un moment donné de revoir le plan de circulation, piégeant toute la partie de la population qui se trouve vers l'ouest et qui veut aller vers l'est. Des gens qui se retrouvent aujourd'hui principalement bloqués sur la rocade. »
Dans le viseur de Julien Aubert : le plan faubourg. Sa consultation réalisée auprès de 504 participants (voir encadré en fin d'article) fait ainsi apparaître que 76% des personnes interrogées déclarent que leur itinéraire habituel a été allongé et que se sont les secteurs Sud de la ville qui sont les plus impactés (87%). Certains déclarent perdre de 15mn à 30mn lors de leur trajet (40%) et même au-delà de la demi-heure pour 26%. Et pour près des trois quarts (73,5%) l'accès à leur quartier est jugé 'difficile' ou très

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

Le plan Faubourg a accentué le dépérissement du centre-ville
Pour Julien Aubert, les difficultés à circuler entre l’Ouest et l’Est d’Avignon a aussi une autre conséquence pour la cité des papes : le dépérissement de son centre-ville.
« Comme on a coupé les sources d’approvisionnement extérieures naturelles, les habitant de la grande banlieue d’Avignon ou de la première et deuxième ceinture se sont mis à tourner le dos à l’intra-muros pour aller, en toute mobilité, vers les zones du Pontet ou vers l’intérieur du Vaucluse. »
Et bien qu’elles vivent à proximité immédiate du cœur de ville, près de 80% des personnes interrogées limitent leur déplacement à destination du centre-ville. Et plus on s’éloigne du centre-ville, plus cette tendance est forte.

Avignon, Plan faubourgs, la Ville persiste et signe !

Le trajet n’est pas qu’un simple déplacement
Cette enquête fait aussi apparaître qu’un trajet ne se limite pas à aller d’un point ‘A’ à un point ‘B’. Un déplacement peut ainsi cumuler les usages, c’est-à-dire qu’il peut avoir une fonction logistique (faire des courses pour 42% des répondants de l’enquête), familiale (récupérer les enfants à l’école pour 21%) ou même culturelle, sportive ou de loisirs (20%).
« Ce qui est intéressant avec cette étude, c’est qu’elle bat en brèche certaines idées reçues. Ainsi, on s’aperçoit que la plupart des répondants utilisent tous les modes de locomotion. Ils utilisent la voiture et aussi le vélo. Ils n’ont donc rien contre le vélo qu’ils utilisent pour d’autres usages », (75% des interrogés utilisent ‘souvent’ leur voiture personnelle contre 31% la marche, 20% le vélo, et 10% les transports en commun).
Ainsi sur les déplacements de courtes distances, les participants disent utiliser le vélo ou la marche à pied comme moyen de déplacement à 81%. Les secteurs du centre-ville et de la première couronne avignonnaise étant les plus actifs en ce domaine. Ces deux modes doux sont donc prisés à la fois pour les personnes qui travaillent à proximité de leur logement et pour des déplacements liés aux loisirs, mais toujours dans un périmètre très restreint.

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

« Selon nos besoins et nos contraintes, en fonction de notre vie familiale et professionnelle, des jours et des horaires, nous pouvons être piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun. Par

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

contre, comme il n'existe quasiment pas d'alternative en raison de l'absence d'une offre de transport adaptée à la réalité des besoins des habitants de notre territoire : inadéquation des infrastructures, organisation et offre trop limitée, ruptures de charge, mauvaise organisation etc (65% d'insatisfaits). Nous sommes donc très souvent condamnés à prendre notre voiture, notamment pour travailler, ce qui évidemment nous conduit à nous retrouver piégés dans les bouchons qui ont augmenté de 6% sur Avignon depuis 2019. L'usage de la voiture est donc une nécessité, quitte à perdre du temps, mais qui apporte de la souplesse et de la facilité. »
Ici, les Avignonnais passent en moyenne 67h dans les bouchons. Pas étonnant dans ces conditions que 96% des participants de l'étude d'Avignon Passion soient 'insatisfaits' ou 'très insatisfaits' concernant la fluidité du réseau routier.

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Côté solution, Julien Aubert est sans équivoque : « La priorité, c'est de faire la LEO (Liaison Est-Ouest) telle qu'elle est. Oui, le tracé est ancien ! Oui, il passe malheureusement par des espaces naturels ! Oui, il a été très long à débloquer ! Mais il faut être lucide, les gens qui expliquent qu'on va peut-être changer le tracé, en réalité ils enterrent le projet car nous n'avons pas le temps matériel de refaire l'étude avant la fin de validité de la DUP (Déclaration d'utilité publique). Le débat est donc clair, soit on fait la LEO telle qu'elle existe, avec toutes ses qualités et tous ses défauts, soit il n'y aura pas de LEO. Il est donc évident de faire de ce dossier une priorité afin de délester Avignon et ses habitants des excès de trafic et de permettre aux usagers extérieurs de la contourner le plus facilement possible. »
« La LEO est vitale pour l'avenir de notre territoire, insiste-t-il. Attractivité économique, emploi, santé des habitants, pollution atmosphérique…. Trop de temps perdu et trop de retard accumulé, Avignon et son agglomération doivent impérativement réagir sans quoi notre ville déclinera encore et toujours. »
Selon Avignon Passion : 80% des personnes interrogées sont favorables au projet de la LEO, le secteur de la rocade l'étant encore davantage (93%). Dans la continuité, ils sont 83% à considérer 'très prioritaires' de fluidifier le réseau routier, tout particulièrement dans les secteurs de la 1ère couronne avignonnaise, de la rocade Charles de Gaulle, du tour des remparts et de la route de Marseille.

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



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

Optimiser les réseaux de transport en commun

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

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

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

« Après, il y a sans doute une réflexion plus globale à mener, davantage au niveau national qu'au niveau local, qui consiste à se demander si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne. »
Prenant l'exemple de la LEO avec la récente demande des maires gardois du Grand Avignon de prioriser la tranche 3 (celle franchissant le Rhône) à la tranche 2 (celle franchissant la Durance) : « il ne faut pas reproduire les erreurs de Cécile Helle qui consiste à regarder par le petit bout de la lorgnette. C'est un projet global en trois parties. Et pour qu'il fonctionne, il les faut toutes. Il s'agit donc de remettre les choses dans l'ordre même si, effectivement, il est temps de trouver les financements pour la tranche 3. Là aussi, il serait bon que la région Occitanie se rappelle que le Gard fait bien partie de l'Occitanie. »

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

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

Laurent Garcia



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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

qui travaillent à l'extérieur, des gens qui vivent à l'extérieur et qui travaillent dans Avignon, et puis évidemment ceux qui font les circuits intérieurs. »
Crédit photo : Guillaume Samama-Photographe

Fête des mères et Fête des pères : quel budget ont les Provençaux ?



Alors que la Fête des mères et la Fête des pères se tiendront les dimanches 25 mai et 15 juin prochains, CEWE, leader européen de l'impression photo, dévoile les résultats de son étude 'Fête des mères et Fête des pères : au cœur des émotions des Français'.

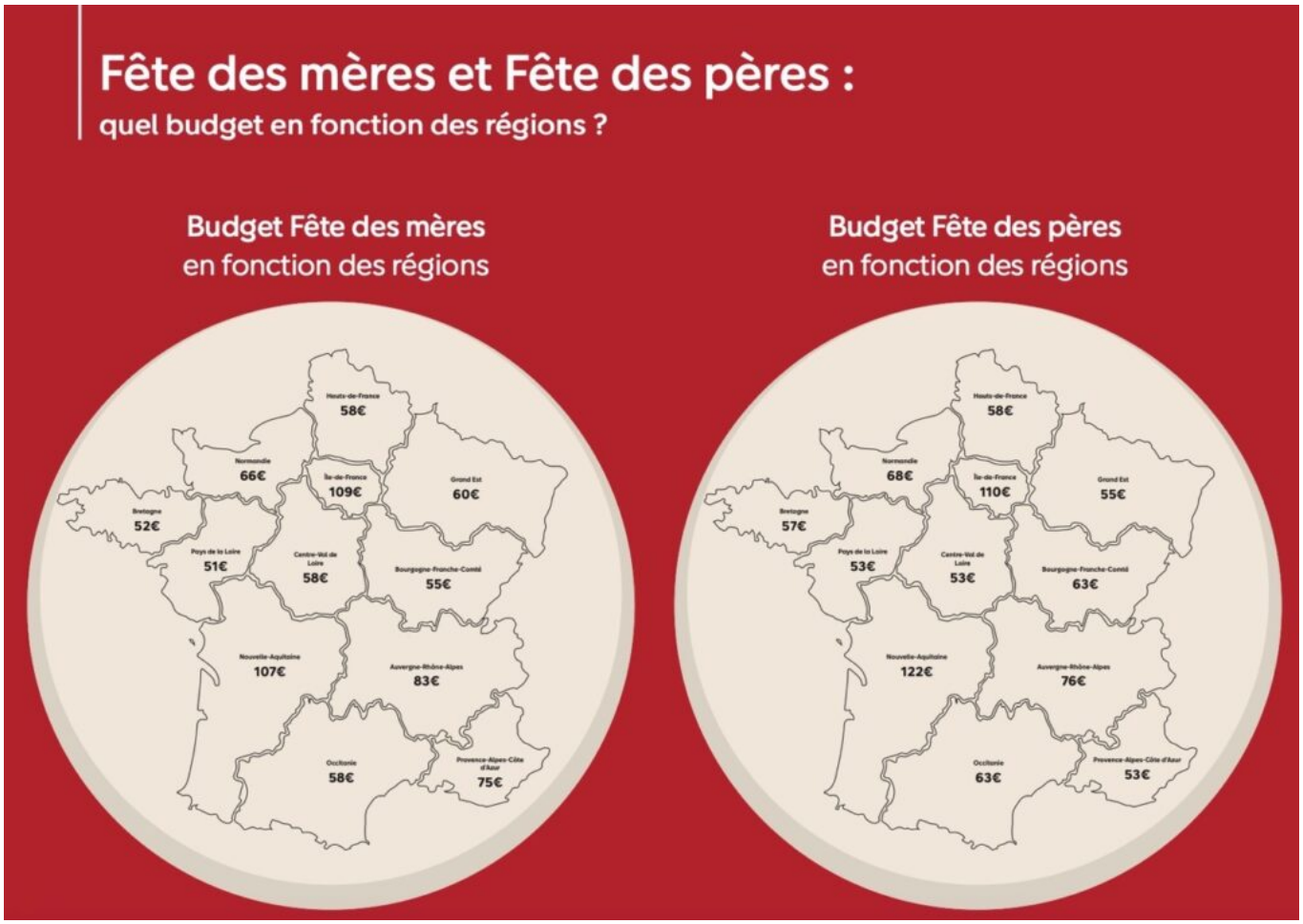
Cette enquête exclusive, menée par l'institut Discurv, met en lumière les émotions, les préférences et les

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

petits oublis qui entourent chaque année ces moments familiaux si particuliers. L'occasion également de faire un état des lieux des budget alloué par les Français pour ces fêtes et de mettre en avant des disparités régionales.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les habitants ayant prévu d'offrir un cadeau ont un budget de 75€ pour la Fête des mères et de 53€ pour la Fête des pères. Nos voisins d'Occitane, quant à eux, ont un budget de 58€ pour les mères et de 63€ pour les pères. Des budgets inférieurs à la moyenne nationale qui est 77€ pour la Fête des mères et 76€ pour la Fête des pères.



©Discurv / CEWE

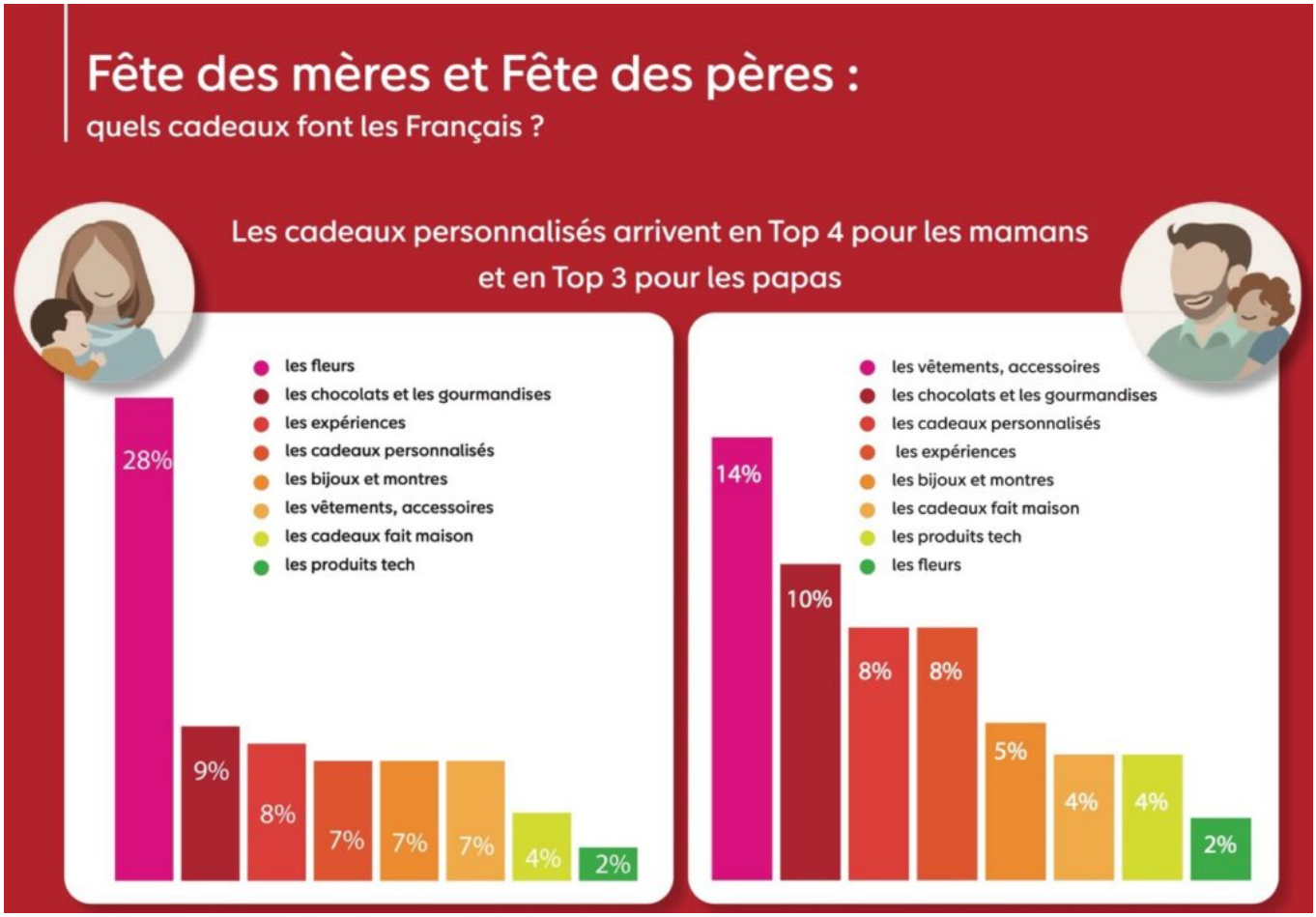
Quels cadeaux font les Français ?

L'étude révèle que 88% des Français offrent systématiquement un cadeau pour la Fête des mères, contre 67% pour la Fête des pères. 16% avouent avoir déjà oublié ces Fêtes, mais 75% affirment n'avoir jamais oublié.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Pour célébrer leurs mamans, les Français privilégient les fleurs à 26%. D'autres préfèrent les chocolats et les gourmandises les expériences, les cadeaux personnalisés, les bijoux et montres, les vêtements et accessoires, les cadeaux fait maison, ou les produits tech. À l'inverse, pour les papas, les fleurs sont le cadeau le moins offert (2%), 14% des Français se tournent plutôt vers les vêtements et accessoires pour la Fête des pères.



©Discurv / CEWE

Enquête menée par l'institut Discurv pour CEWE

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Grand Delta Habitat, la transparence bancaire levier de la croissance



Le bailleur social Grand Delta Habitat a réuni ses partenaires financiers, administrateurs et directeurs lors de la présentation annuelle de la transparence bancaire. L'enjeu ? Le profil financier de la coopérative face à la conjoncture politico-économique. Le défi ? Conduire une stratégie sécure et offensive dans l'environnement mouvant et chaotique du logement.

Michel Gontard, président de Grand Delta Habitat, Xavier Sordelet, directeur général et Jacques Denis, directeur financier ont présenté les résultats de l'année 2024 de la coopérative de logements : son ingénierie financière et l'analyse fine de la conjoncture politique, économique et sociale. Les managers ont ensuite étayé leur vision de l'avenir et, surtout, la stratégie de la maison, et son plan d'actions.

Devant eux
L'ensemble de leurs partenaires financiers : Arkéa (Crédit mutuel), la Banque de France, la Banque postale, la Caisse d'épargne, la Banque des territoires, le CIC, le Crédit Agricole, le Crédit coopératif, le Crédit Mutuel, la Société Générale et Action logement.

Prospective 2025

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

«Pour mémoire, GDH atteignait les 41 000 logements au 1er janvier 2025 et a prévu d'en vendre 225, d'en démolir 346, d'en acquérir 587, d'en livrer 490 pour obtenir un patrimoine de 41 506 logements à minima, expose Michel Gontard président de la 1ère coopérative de logement de France. A la fin de cette année, la structure prévoit de réaliser 1,2M€ de résultat, vise un autofinancement de 26,9M€, une plus-value financière de 19M€ et un très ambitieux budget d'investissement de 304,4M€ dont 65,8M€ en réhabilitations», ce qui, disons-le en passant, donne quelques sueurs froides aux membres du Copil (Comité de pilotage) et leur promet quelques nuits blanches.



Michel Gontard, président de Grand Delta Habitat Copyright MMH

Conduite de stratégie

Pour faire encore plus concis ? Grand Delta Habitat vise un patrimoine de 50 000 logements d'ici 2028 –«parce que le monde du logement n'est pas à l'abri d'une loi Elan 2 (Evolution du logement de l'aménagement et du numérique», prophétise le président, et un autofinancement de 30M€ -«pour garantir son indépendance».

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Développement du patrimoine
La coopérative s'engage dans le développement de son patrimoine sur l'axe Marseille-Toulon –avec l'implantation future d'une agence- et Nice ; relance celui de Nîmes et Montpellier et renforce la ligne Drôme-Rhône. Le Vaucluse, terre natale de la coopérative, sera quant à lui fortifié, notamment avec les opérations Anru (Agence nationale pour la rénovation urbaine- Npnru (Nouveau programme national de renouvellement urbain), Action cœur de ville et petites villes de demain.

Au chapitre sociétal
Au chapitre sociétal, GDH développe son offre à destination des primo-accédants, des familles et des seniors valides, en aménageant systématiquement, pour ceux-ci, les rez-de-chaussée des collectifs ou en bâtissant de petites villas, à ce propos, le pavillon individuel avec étage est très plébiscité par les familles.

Réponse au défi climatique
Les logements nouveaux ou réhabilités sont orientés vers la sobriété énergétique, notamment pour répondre aux défis climatiques et préserver les foyers lors de la hausse des températures en période estivale. L'aménageur continue également à travailler sur les centres bourgs, lors d'opérations de requalification urbaine et à leur revitalisation qui sont des opérations difficiles et coûteuses, souvent 'blanches' financièrement, mais qui ouvrent à la négociation de possibles nouvelles opérations, notamment pour loger les jeunes de la commune.

Perspectives et Intelligence artificielle
GDH accélère sa digitalisation et intègre l'intelligence artificielle au pilotage de la coopérative.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Copyright MMH

Les freins du logement social

Ce sont «La baisse du budget de Cohésion des territoires dans la loi de finances 2025 de 429M€ a détaillé Michel Gontard ; la Hausse des droits de mutation à +0,5% ; La diminution de la RLS (réduction du loyer de solidarité) de 200M€ en contre-partie de 100 000 agréments ce qui impactera GDH à hauteur de 1,6M€, correspondant à un manque de mise sur le marché de 70 logements ; Quelle sera la contribution d'Action logement au Fnap (Fonds national d'aide à la pierre) et les bailleurs sociaux pourront-ils en bénéficier ? interroge le président. Egalement que deviendront les 250M€ de l'Anru (Agence nationale de rénovation urbaine) en 2026 ? Car sur les 3 Anru du Vaucluse : Orange, Avignon, Cavaillon, qui représentent 570M€ d'aides, nous avons abondé 266,5M€, soit 47% du montant global. Il est donc important de rappeler que les bailleurs sociaux financent les opérations Anru –alors que cela n'est mentionné nulle part – ce qui nous questionne, également, sur la possibilité d'un Anru 3 –après 2027- développe Michel Gontard, égrenant la remise en cause de l'abattement TFPB (Taxe foncière sur les propriétés bâties) dans les QPV (Quartier prioritaire de la politique de la ville) qui pourrait impacter

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

GDH à hauteur de 3,5M€ ; La réduction de ma prime Rénov avec un budget réduit de 2,1 milliards € qui pourrait conduire à un ralentissement des rénovations énergétiques, notamment dans le parc privé ; Le changement du chèque énergie avec le recentrage du dispositif sur les ménages les plus précaires et un impact possible sur la hausse des impayés…»

L'actu

Les mesures d'actualité ? La revalorisation des plafonds des ressources de 2,47% et son élargissement aux classes moyennes ; L'extension du prêt à taux zéro (PTZ) jusqu'en 2027 et son extension à de nouvelles zones ; La réglementation énergétique 2020 qui risque d'introduire un surcoût sur la construction d'environ 10% ; La loi Zéro artificialisation nette dont un assouplissement est attendu ; Le contexte pré-électoral des municipales peu propice à la construction ; Enfin, les fusions, rapprochements, évolutions capitalistiques dus à nombre de bailleurs sociaux en difficulté et en recherche urgente de trésorerie. A ce propos, Xavier Sordelet, directeur général de GDH a expliqué que la coopérative allait au devant de ses confrères en difficulté afin de faire des propositions de rachat de logements sur les axes de développement des territoires visés par la coopérative.

La clôture

La soirée s'est clôturée sur les remerciements de Michel Gontard à son Conseil d'administration, pour les décisions prises ; au Comité de pilotage et aux directeurs pour les actions générées et leur qualité d'interventions ; aux financeurs pour leur confiance et leur soutien et 'sans lesquels rien n'est possible' et aux collaborateurs pour l'énergie déployée, l'efficience et la qualité du travail accompli.

Le patrimoine 2024

Grand Delta habitat possède un patrimoine de 41 000 logements dans trois régions : **Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Rhône-Alpes** et 7 départements : Le **Vaucluse** avec 29 520 logements dans 89 communes + 988 à venir ; Le **Gard** avec 3 328 logements dans 33 communes + 132 logements à venir ; Les **Bouches du Rhône** avec 4 311 logements dans 40 communes + 510 logements à venir ; Dans le **Var** avec 2 108 logements dans 22 communes + 1 004 logements à venir ; Les **Alpes-Maritimes** avec 1 263 logements dans 12 communes + 300 logements à venir ; Les **Alpes de Haute Provence** avec 222 logements dans 2 communes + 300 logements à venir et la **Drôme** avec 248 logements dans 2 communes. Le professionnel du logement et de l'aménagement est désormais présent dans 200 communes.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Résidence Villa d'Auréa à Vallauris (06) Copyright GDH Communication

Les chiffres clés 2024

Grand Delta Habitat ce sont : 2 milliards d'encours de crédit de GDH ; 381M€ investis ; 239M€ de chiffre d'affaires ; 101 076 personnes logées ; 41 000 logements ; 10 900 lots en gestion de copropriété ; 678 logements livrés **;** 652 collaborateurs ; 151 ventes réalisées ; 15 agences commerciales ; 99,61% de taux de recouvrement ; 1,99% logements vacants.

Au chapitre des finances

«Malgré la hausse des charges financières due à l'augmentation du livret A : 1% en février 2022 et 3% en

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

février 2023, -ce qui a laminé le résultat des bailleurs sociaux, GDH dégage un résultat net positif de 9,7M€, a détaillé Jacques Denis, directeur administratif et financier de GDH. Un bénéfice construit sur le dégrèvement de taxes foncières, les certificats d'économie d'énergie et les plus-values de cessions d'actifs mais qui met en exergue une difficulté importante : l'exploitation courante du logement social n'est pas rentable pour les bailleurs, dans l'environnement de taux et de coûts de construction 2024. Cependant, GDH dispose d'un autofinancement net HLM de 23,6M€. Une hausse de l'autofinancement portée par les éléments d'exploitation comme la hausse des recettes de loyers +6,2% supérieure à celle des dépenses d'exploitation +3,4% et +1,7M€ en hausse de charges d'intérêt plus modérée que la baisse du remboursement de capital. Enfin, GDH engage davantage de fonds propres –à hauteur de 61,8M€- que ses activités n'en génèrent -44,4M€-.

La recette des loyers

Près de 1 500 acquisitions portent le parc à 41 000 logements, tandis que celui-ci est passé de 1 184 logements vacants à 809. La croissance des loyers est soutenue par les livraisons et l'IRL (Indice de référence des loyers avec +6,2% de hausse des loyers). La recette des loyers –hors charges- est passée de 183,3M€ en 2023 à 194,6M€. Ces chiffres comprennent les démolitions, y compris le gel à la relocalisation, l'IRL, les livraisons de logements entre 2023 et 2024, la hausse de la RLS –Réduction du loyer de solidarité- et la baisse de la vacance.

Le livret A

La hausse du taux de livret A a érodé la marge brute passant de 89,9M€ en 2023 à 81,2M€ en 2024. Ce même mécanisme –taux du livret A- lié à la baisse de la marge brute, à la hausse des charges d'entretien, à la hausse de la taxe foncière, à la baisse des charges du personnel, a dégradé l'excédent brut d'exploitation passant de -0,9 M€ en 2023 à -11,4M€ en 2024. Ainsi, le résultat courant s'établit à -11M€ en 2024. Pourtant, la vente HLM a permis de dégager un résultat net de près de 10M€ avec un résultat exceptionnel de 20,8M€. Les dépenses engagées pour l'entretien et la réhabilitation ont représenté 56% des loyers en 2024. 1 267 réhabilitations ont été lancées en 202 contre 741 en 2023. Le patrimoine immobilier de GDH est estimé à 2,566 milliards € et son encours dette à long terme à presque 2 milliards €.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Résidence La Palmeraie à Hyères (83) Copyright GDH Communication

Standard & Poors Global ratings

Standard & Poors Global ratings a relevé la note long terme de la coopérative Grand Delta Habitatde A à A+ témoignant de sa confiance à remplir ses obligations financières sur le long terme.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Ils ont dit

Michel Gontard, président de GDH, a pris le parti de présenter une météo métaphorique générale et locale pour évoquer le climat politico-économico-social : «Au niveau national, la tempête est en cours avec une demande extrêmement pressante et exponentielle avec 2,8 millions de demandeurs dont 70 000 demandes supplémentaires, toujours au niveau national et pour les seuls mois de janvier et février 2025. Ils étaient 221 000 demandeurs en Région Sud Paca, fin 2024. En Vaucluse ils sont 21 000 demandeurs et 12 000 pour le Grand Avignon dont 20 à 30% dans le cadre de mutations, selon les quartiers. Nous allons devoir faire face au tryptique 2026, 2027, 2028 avec les élections municipales en 2026 et les EPCI (Etablissements publics de coopération intercommunale), avec les changements de majorité, avec une frilosité concernant les projets dans le territoire ; puis les présidentielles en 2027.»

Xavier Sordelet, directeur-général de GDH, «Il y a eu beaucoup de fusion sur Paca : L'Office départemental de Vaucluse avec GDH ; Le Girem et Erilia ; L'Office HLM Pays d'Aix avec Famille et Provence ; Toutes les structures de 1001 vies Habitat; il y a quelques années les deux offices de Toulon et de la Seyne, on pense que cela va continuer. On observe que financièrement cela devient très compliqué. La hausse du taux de livret A a massacré les résultats de beaucoup de bailleurs sociaux qui se retrouvent en négatif. Les bailleurs sociaux qui n'ont pas diversifié leurs activités se retrouvent en grande difficulté. Ce regard sur les organismes HLM appelle à ce que nous demeurions attentifs. Nous avons été les premiers à nous lancer dans le BRS (Bail réel solidaire) avec de vrais sachants : La maison familiale de Provence. Aujourd'hui ces opérations sortent et se financent bien.»

Jacques Denis, directeur administratif et financier de GDH : «Malgré la hausse des charges financières, GDH a dégagé un résultat net positif de 9,7M€ grâce à un bénéfice construit sur des éléments exceptionnels -Dégrèvements de taxe foncière et certificats d'énergie, hausse des recettes de loyers +6,2%, hausse des charges d'intérêt plus modérée que la baisse du remboursement de capital de la dette de la Caisse des dépôts… ainsi l'autofinancement net HLM s'est redressé à 23,6M€.»

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



Les Amandiers à Mirabeau (84) Copyright GDH Communication

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

682 chefs d'entreprise vauclusiens ont perdu leur emploi en 2024



Chaque année, l'Observatoire de l'emploi des entrepreneurs Altares/GSC publie ses chiffres sur le nombre de chefs d'entreprises ayant perdu leur emploi en région. En 2024, 682 entrepreneurs vauclusiens sont concernés, soit +1,6% par rapport à l'année précédente.

Le nombre de chefs d'entreprise s'étant retrouvés en situation de « chômage » augmente chaque année et a atteint un niveau record en 2024 (depuis la création du baromètre en 2015) pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et sa voisine l'Occitanie.

Forte progression des pertes d'emploi des entrepreneurs sur l'ensemble du territoire de PACA

L'Observatoire de l'emploi des entrepreneurs révèle que 6 243 chefs d'entreprise de la Région Sud ont perdu leur emploi en 2024, soit une hausse de +19,5 % sur un an. Cela signifie que plus de 17 chefs d'entreprise ont perdu leur emploi chaque jour dans la région. Un niveau record depuis la création du

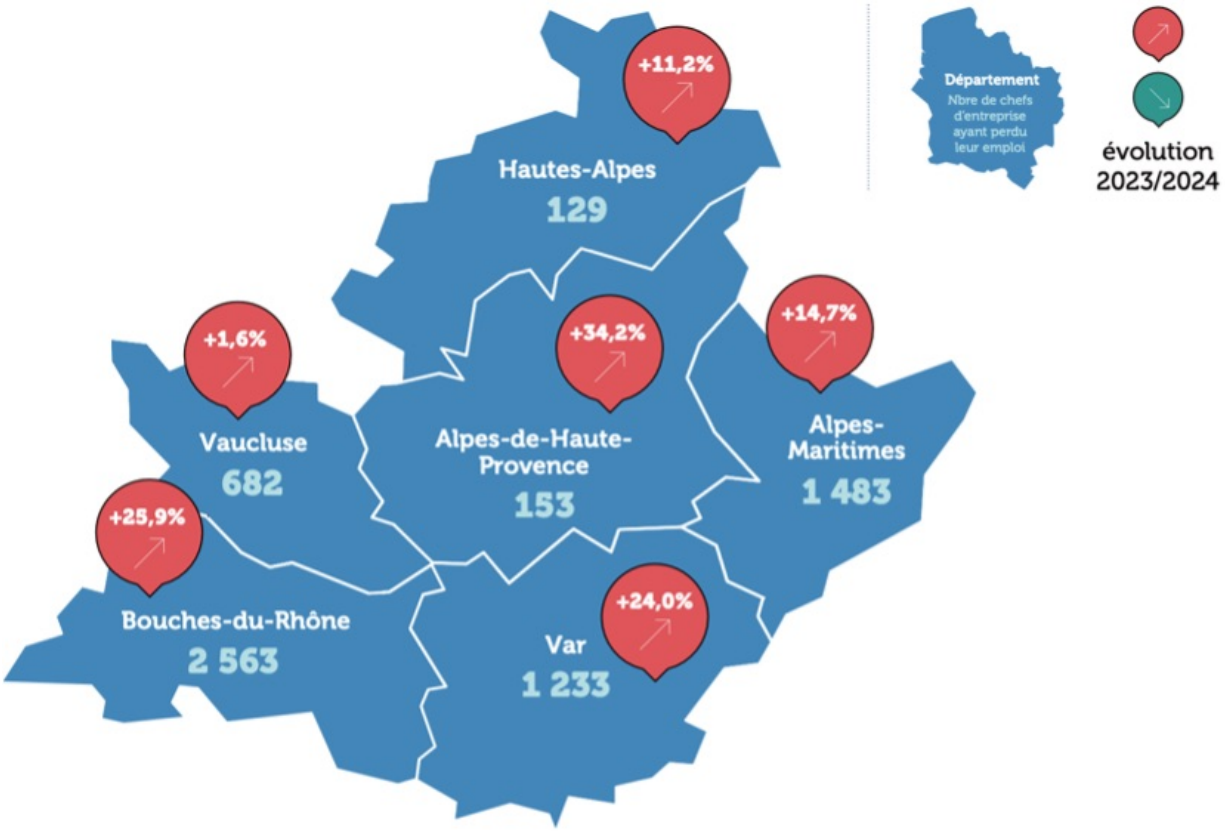
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

baromètre en 2015.

> « Souvent confrontés à des difficultés de rentabilité, les entrepreneurs peinent à maintenir leur activité. *Le début de l'année 2025 sera crucial pour beaucoup.* »
>
> *Hervé Kermarrec, président de l'association GSC*

Et cette augmentation, elle concerne les six départements de la Région, avec une très forte augmentation du taux de chômage chez les chefs d'entreprise des Alpes-de-Haute-Provence (+34,2%), des Bouches-du-Rhône (+25,9%) et du Var (+24%), une forte augmentation dans les Hautes-Alpes (+11,2%) et les Alpes-Maritimes (+14,7%). En Vaucluse, ce taux a augmenté de seulement +1,6%. Si cette augmentation semble moindre, 682 entrepreneurs vauclusiens sont tout de même concernés par une perte d'emploi en 2024, contre 671 en 2023.



©Altares/GSC

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

Les petites entreprises de la région sont les plus touchées

Sans grande surprise, ce sont les petites entreprises qui subissent le plus de difficultés. Près des trois quarts des entrepreneurs de la Région Sud en situation de perte d'emploi sont à la tête d'une TPE (Très petite entreprise) de moins de 3 salariés. L'âge moyen des entrepreneurs qui ont connu une perte d'emploi dans la région est de 48,3 ans. Ce constat soulève la question des difficultés de transmission d'entreprise pour les entrepreneurs « seniors. »

« Les liquidations judiciaires directes ou post redressements judiciaires sont prédominantes supprimant l'emploi de plus de 60 000 dirigeants en 2024 et probablement davantage encore en 2025, explique Thierry Millon, directeur des études Altares. Un nombre particulièrement élevé qui tend à militer pour une gestion très proactive des risques qu'ils soient de nature professionnelle ou personnelle. Un défi administratif parfois, ou financier souvent, mais un impératif à tout âge, même fort d'une solide expérience. En illustration, la perte d'emploi de dirigeants de plus de 60 ans accélère fortement (+33%) ; un constat qui résonne à l'heure des discussions sur l'employabilité des seniors. »

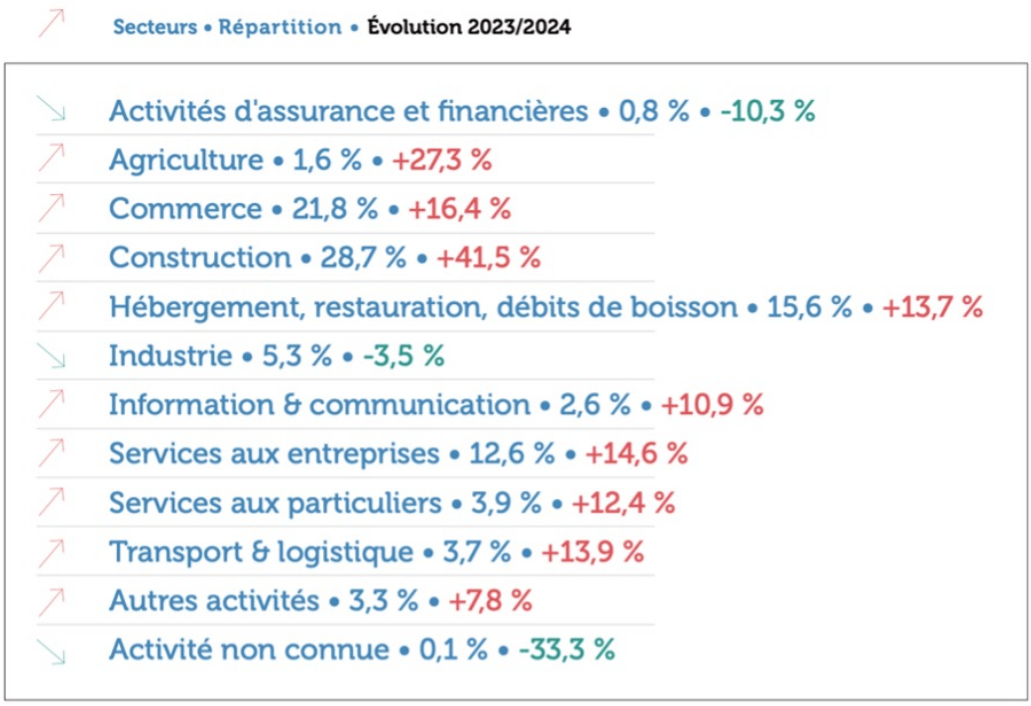
Les secteurs les plus fragiles

Parmi les secteurs dont les chefs d'entreprise sont les plus touchés par la perte d'emploi, on trouve la construction, notamment en raison de la hausse des prix des matériaux. 1 790 femmes et hommes de la région ont perdu leur emploi (+41,5 %), en particulier dans le bâtiment. Le commerce, notamment le commerce de détail, est lui aussi touché avec 1 360 entrepreneurs de la région qui ont perdu leur emploi (+16,4%) en 2024.

Les secteurs de l'hébergement, restauration et débits de boissons, et des services aux entreprises sont eux aussi fragilisés, avec, en regroupant les deux secteurs, 1 762 entrepreneurs qui se sont retrouvés en situation de chômage.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



©Altares/GSC

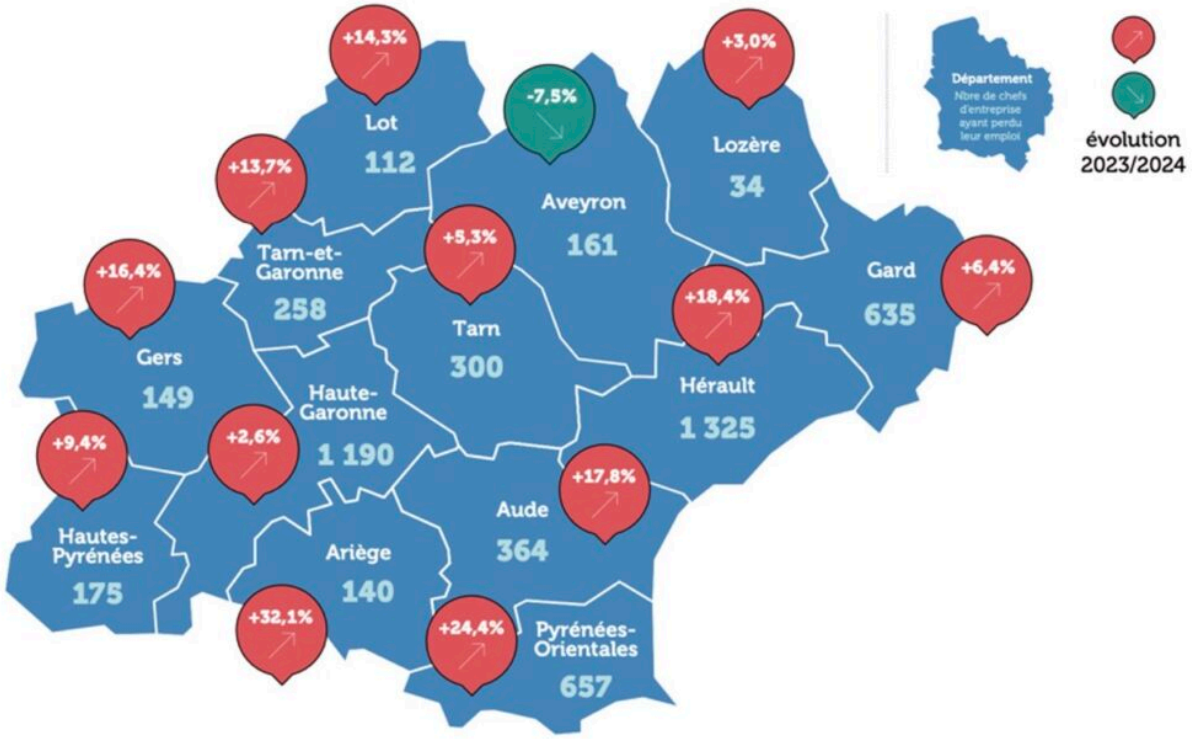
Et en Occitanie ?

Nos voisins occitans observent les mêmes tendances qu'en Région Sud, avec un niveau de perte d'emploi record depuis la création du baromètre en 2015 pour les chefs d'entreprise en 2024. 5 500 entrepreneurs sont concernés, avec une forte augmentation en Ariège (+32,1%) et dans les Pyrénées-Orientales (+24.4%). Sur les 13 départements de la région Occitanie, seul un a vu une amélioration, l'Aveyron avec une baisse de -7,5%.

Le Gard, quant à lui, observe une hausse de +6,4%, soit 635 dirigeants qui se sont retrouvés en situation de « chômage. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026

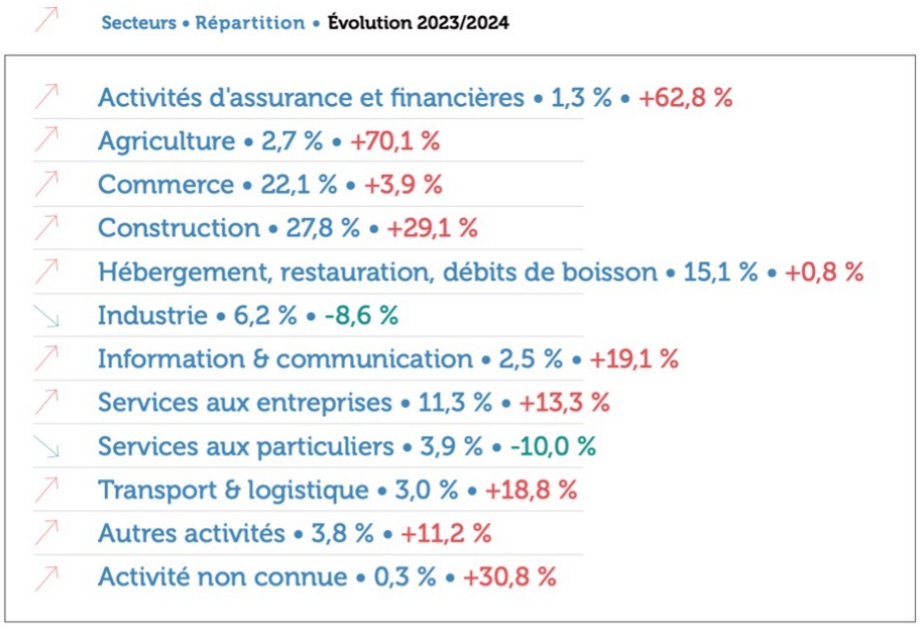


©Altares/GSC

Comme en PACA, près des trois quarts des entrepreneurs de la région en situation de perte d'emploi sont à la tête d'une TPE de moins de 3 salariés. Les secteurs les plus touchés sont les mêmes, à savoir la construction, le commerce, l'hébergement, restauration et débits de boissons, ainsi que les services aux entreprises.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 6 novembre 2026



©Altares/GSC