

Ecrit par le 3 juillet 2026

Le Grand Avignon en mode communauté de destin fait le choix d'Olivier Galzi



« L'essence d'une agglomération, c'est d'agglomérer ». Ainsi s'exprime l'ancien journaliste et nouveau président de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon qui a le sens des punch-lines! Avec 63 voix sur 73 conseillers communautaires contre 6 pour Mouloud Rezouali (écologiste) et 3 Mathilde Louvain (LFI) qui se sont présentés contre lui, la messe est dite. Olivier Galzi agrège une très large majorité des élus et enlève sans discussion la présidence.

« Ce score (86%) est une réponse claire et nette aux défis, aux administrés qui réclament de l'efficacité, pas de l'idéologie, aux acteurs économiques qui savent que l'union fait la force comme nos partenaires, Etat, Région, département, EPCI. Une division aurait été mortelle, nous devons tourner la page, faire tomber les remparts. Hégémonie de la ville-centre? Non-sens. Les Gardois font et défont les majorités? Non-sens encore. Ostracisme politique? Non sens toujours, répond-t-il fermement. »

Écrit par le 3 juillet 2026



Le maire de Vedène, Joël Guin, ancien président du Grand Avignon et maintenant simple conseiller communautaire

Le successeur de Joël Guin - qui finalement n'a pas présenté sa candidature à la présidence - a insisté sur la dynamique. « J'y crois. Elle doit nous conduire à relever les défis. Ceux de la transition écologique et je compte sur vous, mon projet de territoire, c'est le vôtre, il porte votre vision et je la partage. Chaque maire sera vice-président et le bureau sera une table ronde de pairs qui servent tous notre communauté

Ecrit par le 3 juillet 2026

de destin ».

Malgré ses 3 voix sur 73, l'élue de LFI a pris la parole pour rappeler -comme elle l'avait fait au conseil municipal d'Avignon, qu'elle serait là pour défendre l'intérêt général. Ce à quoi Olivier Galzi a rétorqué « Je suis un démocrate, je viens d'être élu avec 87,5% des voix, je sais rassembler ». "En écho", Mouloud Rezouali a lui aussi pris le micro pour parler d'indépendance énergétique, de la LEO et de la gratuité des transports. Réponse du président : « Rien n'est gratuit, il y a toujours quelqu'un qui paye. Quant à la LEO dont on parle depuis 40 ans, c'est un projet extrêmement structurant et je ferai ce que j'ai dit. Pour le défendre, j'ai déjà rendez-vous à Paris pour évoquer les 17 000 riverains de la Rocade d'Avignon qui ont des problèmes pulmonaires à cause de la pollution engendrée par la circulation routière ».

Ensuite se sont déroulés les votes pour les 15 vice-présidences. A commencer par la 1ère : Pascale Bories, la conseillère départementale du Gard et maire de Villeneuve-lès-Avignon a obtenu 98,5% des suffrages. Pour la 2ème vice-présidence, c'est Joris Hébrard maire RN du Pontet qui a été élu (84%) face à Jean Firmin Bardisa (16%) « désavoué lors des 3 dernières municipales » a résumé le vainqueur. Pour la 3ème, a été élue avec 98,5% Martine Durieu de Vedène, puis à la 4ème on retrouve Grégoire Souque (78,9%) maire RN du Morières en duel avec Annick Dubois, opposante de gauche. 'Bis repetita » a-t-il dit. « J'ai été réélu avec 70% des suffrages, les électeurs se seraient demandé pourquoi notre démocratie locale n'aurait pas sa place au Grand Avignon ». Place au nouveau maire d'Entraigues pour la 5ème vice-présidente, Wiliam Bouquet (97,1% des suffrages). Réélection du maire des Angles, Paul Mély (97%), puis place à celui de Rochefort-du-Gard, Patrick Sandevor (98,5%) et celui de Roquemaure, Philippe Inderbitzin (97,1%).

Ecrit par le 3 juillet 2026



Olivier Galzi, président du Grand Avignon

Autre réélection, celle de Claude Morel (98,6%) maire de Caumont pour la 9ème vice-présidence. Suivront sur la liste Lionel Fischer (96,8%) pour Saint-Saturnin-les-Avignon, Sandrine Soulier (98,5%) pour Pujaut, Philippe Armengol (97%) pour Velleron, Yvan Bourelly (98,5%), maire de Saze, Jacques Demanse (98,6%) maire communiste de Sauveterre et enfin Dominique Ancey (97,1%), la maire de la plus petite commune de l'agglomération, Jonquerettes (1 606 habitants) pour la 15ème vice-présidence. 4 femmes, 15 hommes en tout.

Après avoir félicité les nouveaux élus, le président Galzi a conclu : « L'unité du territoire se vérifie par les scores massifs que vous avez tous obtenus. Nous devons être unis pour faire face aux immenses défis qui nous attendent » avant de lever la 1ère séance de sa mandature au Grand Avignon où il succède à Marie-Josée Roig alors présidente de la COGA (2001-2014), puis Jean-Marc Roubaud qui a été élu président avant de démissionner tout à trac en 2019. Ont suivi Patrick Vacaris pendant un an et demi puis en 2020, Joël Guin, le maire de Vedène qui entend désormais se consacrer entièrement à sa ville pour le mandat qui vient.

Le Président : **Olivier Galzi**, maire d'Avignon

Première vice-présidence : **Pascale Bories**, maire de Villeneuve-lès-Avignon

Deuxième vice-présidence, **Joris Hébrard** maire du Pontet

Troisième vice-présidence, **Martine Durieu** de Vedène

Ecrit par le 3 juillet 2026

Quatrième vice-présidence, **Grégoire Souque**, maire de Morières-lès-Avignon
Cinquième vice-présidence, **William Bouquet**, maire d'Entraigues
Sixième vice-présidence, **Paul Mély**, maire de Les Angles
Septième vice-présidence, **Patrick Sandevour**, Rochefort-du-Gard
Huitième vice-présidence, **Philippe Inderbitzin**, Roquemaure
Neuvième vice-présidence, **Claude Morel**, maire de Caumont-su-Durance
Dixième vice-présidence, **Lionel Fischer**, Saint-Saturnin-lès-Avignon
Onzième vice-présidence, **Sandrine Soulier**, maire de Pujaut
Douzième vice-présidence, **Philippe Armengol**, maire de Velleron
Treizième vice-présidence, **Yvan Bourelly**, maire de Saze
Quatorzième vice-présidence, **Jacques Demanse**, maire de Sauveterre
Quinzième vice-présidence, **Dominique Ancey**, maire de Jonquerettes

Grand Avignon : le 3e tour a déjà commencé

Ecrit par le 3 juillet 2026



Qui pour succéder à Joël Guin, le président sortant ? Si le résultat d'Avignon sera déterminant afin de désigner le futur 'patron' de l'agglomération de la cité des papes, on y voit plus clair depuis le 1^{er} tour de ces municipales 2026. En effet, on connaît déjà le nombre de représentants pour 14 des 16 communes membres de l'intercommunalité.

Président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, Joël Guin, maire de Vedène, avait déjà annoncé depuis quelques mois qu'il ne briguerait pas un nouveau mandat à la tête de l'intercommunalité. Réélu dimanche dernier dès le 1^{er} tour avec 52,36% des suffrages exprimés, il se consacrera donc principalement à sa commune comme il l'avait promis. Sa succession est donc ouverte.

14 communes sur 16

S'il est encore trop tôt pour connaître l'identité du futur président ou présidente de cette agglomération de près de 200 000 habitants, les résultats du premier tour des élections municipales de mars 2026 permettent déjà toutefois de dresser les profils potentiels du futur patron de l'agglomération. En effet, on connaît déjà la répartition des conseillers communautaires dans 14 des 16 communes membres constituant le territoire du Grand Avignon. Seules manquent à l'appel les villes d'Avignon et Saint-Saturnin-lès-Avignon qui revoteront dimanche prochain pour élire leur maire, mais surtout leurs représentants au sein du Grand Avignon.

37 conseillers communautaires déjà élus

Ecrit par le 3 juillet 2026

A ce jour donc, 37 conseillers, sur les 73 que comptent le futur conseil communautaire du Grand Avignon, ont déjà été désignés. Cela représente plus de la majorité des élus de l'agglomération : 6 pour Le Pontet, 4 pour Villeneuve-lès-Avignon et Vedène, 3 pour Entraigues-sur-la-Sorgue, Les Angles, Morières-lès-Avignon et Rochefort-du-Gard, 2 pour Caumont-sur-Durance, Pujaut, Roquemaure et Velleron ainsi que 1 pour Jonquerettes, Sauveterre et Saze.

Par ailleurs, dans les communes où plusieurs listes se sont présentées, le quota des conseillers communautaires intègre les élus d'opposition ayant réalisé les meilleures scores. C'est le cas au Pontet où la majorité RN du maire sortant Joris Hébrard recueille 5 des 6 sièges, le dernier siège étant attribué à la liste de Jean-Firmin Bardisa (DIV).

Même cas de figure à Morières-lès-Avignon (2 sièges pour la liste RN de Grégoire Souque et 1 pour son opposante la DVG Annick Dubois) et Vedène avec 3 sièges pour la majorité de Joël Guin (DVD) et 1 pour la liste RN. Pour les autres villes, la liste arrivée en tête rafle la totalité des sièges attribués à la commune.

Quels clefs de répartition pour l'agglomération ?

A l'instant 'T' (voir tableau ci-dessous), si l'on se réfère à la couleur politique des élus de l'agglomération, l'assemblée communautaire est constituée de 13 représentants divers droite (DVD), 8 RN (Rassemblement national), 6 divers gauche (DVG), 5 divers (DIV) ainsi que 5 sans étiquette (SE).

Si l'on prend en compte les frontières administratives, le Grand Avignon dispose déjà de 17 élus provenant de communes vauclusiennes et 15 issus des villes gardoises. Pour ces dernières, ce nombre n'augmentera plus puisque les deux seules communes 'manquantes' sont vauclusiennes.

Les représentants des communes déjà élus au conseil communautaire du Grand Avignon*

Commune	Nombre de siège	Répartition
Caumont-sur-Durance	2	2 DIV
Entraigues-sur-la-Sorgue	3	3 DVG
Jonquerettes	1	1 SE
Le Pontet	6	5 RN + 1 DIV
Les Angles	3	3 DVD
Morières-lès-Avignon	3	2 RN + 1 DVG
Pujaut	2	2 DIV
Rochefort-du-Gard	3	3 DVD
Roquemaure	2	2 DVG
Sauveterre	1	1 SE
Saze	1	1 SE
Vedène	4	3 DVD + 1 RN
Villeneuve-lès-Avignon	4	4 DVD
Velleron	2	2 SE

*A l'issue du 1^{er} tour des élections municipales du dimanche 15 mars 2026. Crédit : Echo du mardi

Ecrit par le 3 juillet 2026

A Saint-Saturnin-lès-Avignon, le retrait de Josiane Coste (DIV) et son ralliement à la liste de Sylvain Penalva (DIV) arrivée en tête au 1^{er} tour avec 40,63% des voix, décante cette triangulaire. Quoi qu'il arrive de toute façon dans ce duel avec Chantal Bonnefoux (45,60% des suffrages dimanche dernier), la commune de plus de 5 200 habitants ne disposera que 2 sièges à l'agglomération. Cela pourrait toutefois être déterminant si le scrutin pour la présidence du Grand Avignon s'avérait particulièrement serré. Sans faire injure à 'Saint-Sat' cependant, c'est plutôt du côté d'Avignon que se jouera le sort de cette élection intercommunale que l'on qualifie souvent de '3^e tour des municipales'. Et ce d'autant plus que les 3 candidats encore en lice dans la cité des papes avaient confirmé [lors du débat de 1^{er} tour de nos confrères de La Provence](#), qu'ils ambitionnaient tous de briguer la présidence de l'agglomération.

Combien d'élus communautaires pour les oppositions ?

Dans la cité des papes plusieurs scénarii sont envisageables concernant la répartition des futurs conseillers communautaires. En effet, celui qui remportera [la triangulaire de dimanche prochain](#) se verra automatiquement attribuer 17 des 34 sièges de la ville au sein du Grand Avignon.

Ensuite, selon [l'article L262 du code des collectivités territoriales](#), « les autres sièges sont répartis entre toutes les listes à la représentation proportionnelle suivant la règle de la plus forte moyenne ».

Par exemple, si l'on prend pour base [les résultats du sondage](#) Ifop pour La Provence en partenariat avec Ici Vaucluse et L'Echo du mardi que nous avons publié dans nos colonnes le 20 février dernier pour calculer cette répartition, avec 39% la liste Fournier-Louvain obtiendrait 7 sièges supplémentaires, celle d'Olivier Galzi (créditée de 35%) aurait 5 ou 6 sièges et celle de la RN Anne-Sophie-Rigault 4 ou 5 sièges.

La cité des papes isolée ou faiseur de roi ?

Dans tous les cas, la future majorité municipale pourrait tabler sur 24 sièges au sein du Grand Avignon alors que ses opposants compteraient 5 élus environ chacun. Une répartition qui pourrait légèrement fluctuer dans un sens ou dans l'autre si les résultats sont plus ou moins serrés.

Premier cas de figure : si Anne-Sophie-Rigault est élu, le RN pourrait potentiellement mobiliser ses 24 élus avignonnais ainsi que les 8 conseillers Rassemblement national déjà élus. Avec 32 élus, cela ne serait pas suffisant pour prendre la présidence mais le parti de Marine Le Pen constituerait tout de même la première force politique de l'agglomération.

Deuxième cas de figure : le duo du Socialiste David Fournier et de la LFI Mathilde Louvain l'emporte. Même si le contingent des 24 conseillers communautaires avignonnais représentera un tiers de l'assemblée intercommunale, la majorité de gauche devrait avoir du mal à rallier la totalité des 6 élus divers gauche ainsi qu'une frange de la dizaine de maires et d'élus sans étiquette ou divers.

Comme en 2020, où le 'tout sauf Cécile Helle' l'avait emporté, prouvant que cette élection se joue davantage dans l'opposition 'ville centre vs ruralité' que sur les étiquettes politiques, le rejet de la conflictualisation permanente voulue par LFI devrait renforcer encore se fossé avec les communes périphériques.

Troisième cas de figure : victoire du divers droite Olivier Galzi. Avec 24 élus au Grand Avignon, c'est certainement lui qui disposerait du plus grand potentiel concernant un éventuel soutien avec les 13 élus DVD déjà désigné. Ni extrême droite, ni extrême gauche, il pourrait également séduire d'autres élus sans

Ecrit par le 3 juillet 2026

étiquette ou divers. Dans tous les cas, c'est assurément lui qui a le plus de chance de remettre Avignon au centre de l'agglomération.

Pas sûr que cela soit néanmoins suffisant. En effet, comme nous l'écrivions plus haut cette élection intercommunale échappe bien souvent au logique politique. Pour preuve, c'est d'un DVD qu'est venu l'une des attaques les plus virulentes contre l'ancien journaliste-candidat. Comme le relate Jean-François Garcin dans les colonnes de Vaucluse Matin, Joël Guin venu soutenir David Fournier la semaine dernière lors du meeting du candidat socialiste, aurait fait part de sa volonté de s'opposer à Olivier Galzi s'il devenait maire d'Avignon. Suffisamment pour revenir sur sa parole et tenter reprendre les rênes de l'agglomération ? L'idée ne semble pas exclue confirme également notre confrère Florent de Corbier du quotidien La Marseillaise dans son édition du 12 mars.



Qui pour succéder à Joël Guin à la présidence de l'agglomération ? Crédit : Grand Avignon

Les outsiders

Parmi 14 maires déjà élus, personne ne s'est encore ouvertement positionné : c'est 'wait and see' en attendant la fumée blanche qui s'élèvera de l'hôtel de ville d'Avignon dès dimanche soir prochain pour savoir qu'elles sont les chances que la cité des papes reprenne le Grand Avignon.

Ce n'est qu'à ce moment-là que nous saurons si Joël Guin repartira pour un tour. Le tour de trop ? Peut-être qu'après Jean-Marc Roubaud, c'est du côté du Gard qu'il faudra se tourner à nouveau pour désigner le nouveau patron de l'agglomération, ou plutôt une patronne ? Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon et présidente du Scot du bassin de vie, est évoquée mais là-encore, pas sûr qu'elle fasse le plein de voix y compris côté gardois.

A moins que ce ne soit un maire consensuel, tout aussi efficace que discret, qui sans faire campagne

Ecrit par le 3 juillet 2026

s'impose pour prendre les rênes de ce territoire où se joue notamment notre avenir en termes de mobilité (avec Tecelys dont la gestion est actuellement passée au crible par la chambre régionale des comptes), de développement économique et d'emploi, de gestion et de ramassage des déchets, d'environnement ou bien encore de politique de la ville et de logement.

Pour beaucoup, un tel profil existerait dans le Grand Avignon. Philippe Armengol, le très apprécié maire de Velleron ?

Pascale Bories, 'Villeneuve-lès-Avignon continue de tracer son cap'

Ecrit par le 3 juillet 2026



À l'occasion de ses vœux, la municipalité de **Villeneuve-Lès-Avignon**, par la voix de son maire, **Pascale Bories**, dressé le bilan d'une année 2025 dense et structurante. Mobilités, transition énergétique, sécurité, santé, culture et vitalité associative : malgré un contexte financier tendu, la commune revendique des avancées concrètes au service du quotidien et une ambition assumée pour l'avenir, fidèle à son identité de ville patrimoniale et vivante.

Ecrit par le 3 juillet 2026



Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon Copyright MMH

L'année écoulée a vu l'aboutissement de chantiers attendus. La réfection des réseaux du boulevard Clémenceau ouvre désormais la voie à une requalification complète de la voirie : trottoirs accessibles, traversées piétonnes sécurisées et création de 'puits de fraîcheur' par la plantation d'arbres. Les impasses Paul-Valéry et Magali ont également été rénovées, avec un traitement ciblé des problématiques de ruissellement, révélatrices des enjeux climatiques locaux.

Piste cyclable et cheminements sécurisés

En parallèle, les études du boulevard Gambetta progressent. La déclaration d'utilité publique engagée doit permettre, à l'horizon 2027-2029, la création d'un axe structurant intégrant piste cyclable et cheminements sécurisés pour les collégiens et lycéens. Un projet emblématique reliant, à terme, le pont du Royaume à Pujaut, et traversant la commune de part en part.

Mobilités douces et soutien intercommunal

Ecrit par le 3 juillet 2026

La politique de mobilité se renforce avec l'implantation d'une nouvelle station Vélopop à Bellevue, venant compléter celles déjà très fréquentées de la tour Philippe-le-Bel et de la place Charles-David. La commune a salué l'appui constant du Grand Avignon, partenaire clé des investissements hydrauliques et des infrastructures, aux côtés du Département, de la Région et de l'État. Un soutien jugé d'autant plus précieux que les financements publics se raréfient.



Copyright MMH

Agriculture et transition écologique : des leviers d'avenir

Soucieuse de préserver son identité agricole, la municipalité a lancé, avec la chambre d'agriculture et l'appui du [Grand Avignon](#), un programme d'installation de nouveaux exploitants sur la plaine de l'Abbaye. Objectif : reconquérir les friches, favoriser les circuits courts et renforcer l'approvisionnement local des cantines et marchés.

Rénovation énergétique des bâtiments publics

Ecrit par le 3 juillet 2026

Dans le même esprit, la rénovation énergétique des bâtiments publics s'est accélérée. Après la maternelle Bramoset, dont les travaux ont permis de diviser par deux les dépenses énergétiques, l'école Joseph-Lhermitte s'apprête à entrer dans un programme d'amélioration thermique intégrant panneaux photovoltaïques et autoconsommation collective à l'échelle communale.

Sécurité et tranquillité publique au premier plan

À l'instar des préoccupations nationales, la sécurité demeure une priorité locale. Avec 85 caméras pour 13 000 habitants, Villeneuve-lès-Avignon figure parmi les communes les mieux équipées de France en matière de vidéoprotection. Ce dispositif, complété par une application municipale de signalement des incivilités, vise à renforcer la réactivité des services et la proximité avec les habitants.



Plus de 400 personnes s'étaient rendues aux vœux, Copyright MMH

Santé : anticiper la pénurie médicale

Le départ de deux médecins généralistes en 2025 illustre une crise nationale qui n'épargne pas le

Ecrit par le 3 juillet 2026

territoire. Pour y répondre, les professionnels de santé se sont structurés au sein d'une [CPTS](#) (Communautés professionnelles territoriales de santé) du Grand Avignon, favorisant coordination et prévention. Des centres de téléconsultation ont également vu le jour en pharmacie.

Attractivité médicale

L'attractivité médicale progresse néanmoins, avec l'installation de nombreux spécialistes et l'accueil d'internes en médecine, logés dans les résidences seniors. Cette dynamique a été reconnue par l'[ARS Occitanie](#) qui a intégré Villeneuve-lès-Avignon au réseau national « France Santé », un label destiné à renforcer l'attractivité des territoires pour les jeunes praticiens.

Culture, patrimoine et art de vivre

La commune confirme son statut de pôle culturel majeur : festivals, expositions au musée Pierre-de-Luxembourg, partenariats avec l'abbaye, le fort et la [Chartreuse du Val de Bénédiction](#), devenue un lieu de cinéma-débat. En 2025, l'accueil du Tour Auto et du Rallye des Princesses a offert une visibilité nationale à la ville, conjuguant patrimoine et événements d'exception.

Ecrit par le 3 juillet 2026



Copyright MMH

Les rendez-vous populaires

Les rendez-vous populaires, banquet républicain, fête de la Saint-Marc, journée des associations, afterworks et food-trucks, participent à un « esprit village » revendiqué, tandis que le doublement de la capacité d'accueil du ponton fluvial renforce l'attractivité touristique.

Un tissu associatif et économique soutenu

Dans un contexte économique incertain, commerces et associations ont démontré leur résilience. La municipalité poursuit son soutien, tant financier que logistique, avec la rénovation d'équipements structurants : espace danse, dojo des Hauts de Villeneuve, vestiaires sportifs et pool-house du tennis club. L'inauguration du city stade et l'aménagement prochain d'espaces de loisirs et sportifs en plaine illustrent une politique volontariste en faveur de la jeunesse et du vivre-ensemble.

Ils étaient présents

Ecrit par le 3 juillet 2026

Parmi les invités se tenaient Nathalie Nury Vice-présidente du Conseil départemental du Gard et Maire de Roquemaure, Paul Mély Maire des Angles, Yvan Bourelly Maire de Saze, Sandrine Soulier Maire de Pujaut, Jacques Demanse Maire de Sauveterre, Rémi Bachevallier Maire de Rochefort du Gard, Michel Lafite : directeur départemental des finances publiques du Vaucluse ; Hélène Franck de la direction régional de douane d'Aix en Provence ; Xavier Perret Président de la chambre des métiers ; Georges Ricol Président de la FNACA ; Emmanuel Desjars et Géraldine Palpacuers Directeur départemental de la Police Nationale du Vaucluse et son adjointe et le Major Guillaume Brabant de la Police Nationale.

Mireille Hurlin



Le conseil municipal des enfants, Copyright MMH

Ecrit par le 3 juillet 2026

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



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

Devant les multiples attermoissements de ce projet dont la première évocation officielle remonte à 1987,

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

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

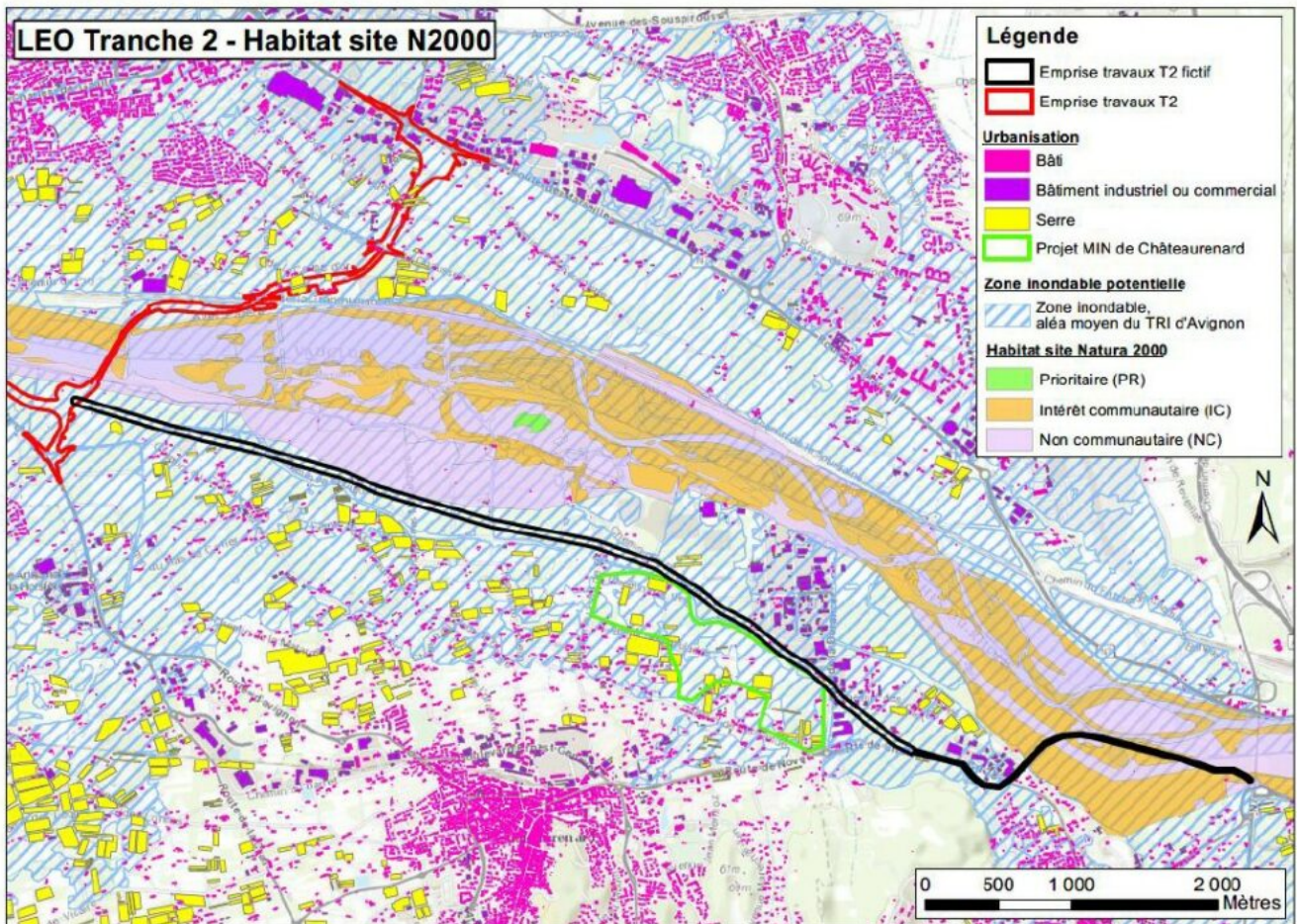
« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »

Cécile Helle, maire d'Avignon

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

Plus 'soft', Joël Guin, le président du Grand Avignon rappelait récemment dans nos colonnes : « Nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse ». Il pointe ainsi du doigt la nouvelle mouture de l'Etat, « il faut éviter le tracé dans la ceinture verte. Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2x2 voies à 2x1 voie pour le brancher sur le rond-point des Amandiers ce n'est plus réaliste. Envoyer près 40 000 véhicules dont 3 000 camions vers un feu rouge cela ne va pas fonctionner et cela va engendrer des bouchons. »

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

Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

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

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

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

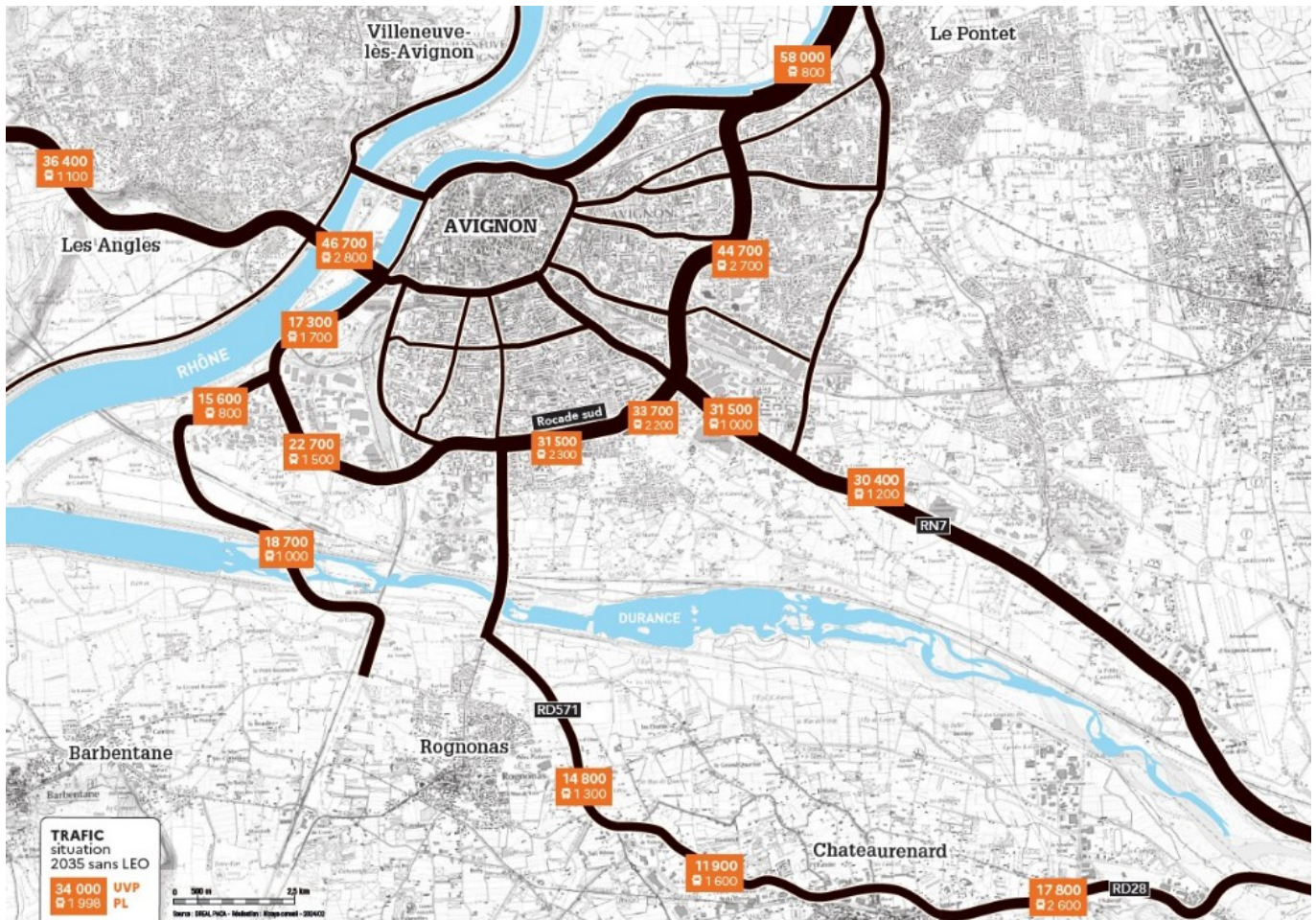
Projet alternatif ou projet utopique ?

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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

Oui en 2019, non en 2025

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

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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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



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

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

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

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

Un enjeu pour les municipales

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

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

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

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

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

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

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

Du point mort à un état de mort cérébrale

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

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

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

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

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

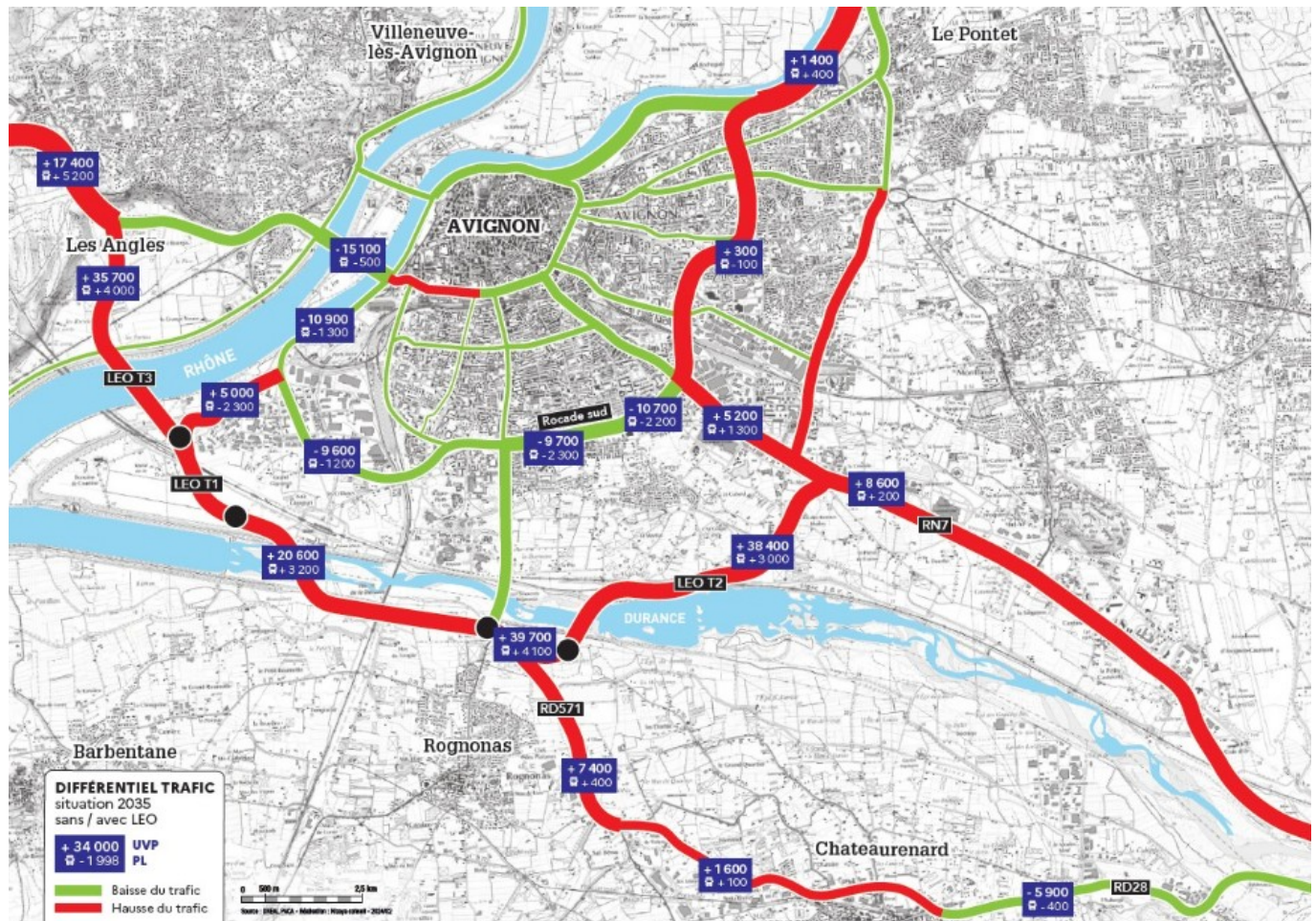
Gaby Charroux, maire de Martigues

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

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



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

Enjamber le Rhône plutôt que la Durance ?

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

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

Les élus gardois du Grand Avignon

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

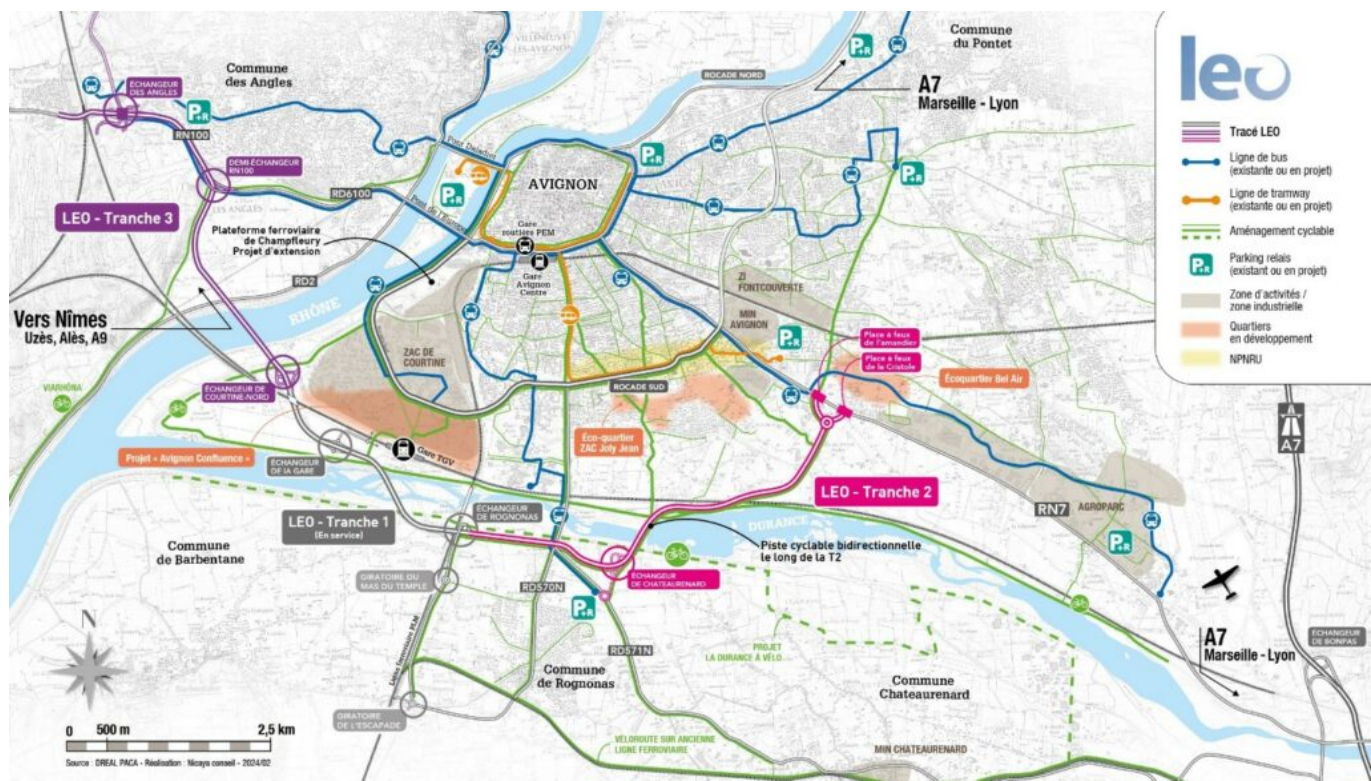
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des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

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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

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

LEO : « J'y suis complètement favorable. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

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

Tout le monde a un avis sur la LEO

« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », [expliquait déjà en 2021](#) Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc s'étonner du peu d'empressement à la réaliser. Pourtant ce n'est pas les avis qui manquent. Le monde économique d'abord. En avril dernier, [la CPME de Vaucluse a sollicité le cabinet du ministère des transports](#) afin de faire le point sur la poursuite du chantier : « On arrive à saturation », se plaignait alors excédé Bernard Vergier, président de la CPME84. Même constat pour Frédéric Laurent, secrétaire général de l'union départementale de la CGT Vaucluse et Roland Paul, président du Medef 84 [lors d'un entretien croisé entre les deux leaders syndicaux](#) : « Le tour d'Avignon, c'est devenu catastrophique. Le contournement de la ville avec la LEO, c'est une aberration que l'on n'arrive pas à avancer. »

Du côté des élus, dans les colonnes de nos confrères de La Marseillaise Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental de Vaucluse rappelle : « L'État est revenu avec un projet à 175M€, nous demandant si on était d'accord pour réfléchir sur cette nouvelle proposition. Avignon et le Grand Avignon ont décidé de ne pas y aller. C'est une erreur. (...) Car le préfet de Région a été clair : il n'y aura pas de tracé alternatif. Ce que je regrette, c'est que c'est de l'argent qui aurait dû être déversé sur le territoire vauclusien et qui va partir ailleurs. Au final, on n'aura pas de projet routier ni résolu le problème de la Rocade. »

« Il faut absolument un troisième pont sur le Rhône », [demandait récemment pour sa part Claude Avril](#), le maire de Châteauneuf-du-Pape. « Que chacun prenne sa part, c'est une question d'intérêt général ».

Mieux vaut tard que jamais

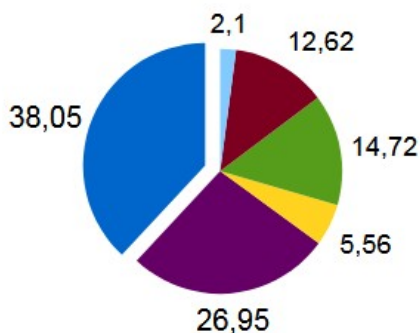
Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

Tranche 2



Financement des travaux engagés selon les clés de répartition suivantes :

État : 38,05 %

Région PACA : 26,95 %

Conseil Départemental 13: 5,56 %

Conseil Départemental 84: 14,72 %

Grand Avignon : 12,62 %

Terre de Provence : 2,1 %



Les partenaires cofinanceurs du projet

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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

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

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

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

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

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

Ecrit par le 3 juillet 2026

de la LEO. Crédit : Lavigne Cheron Architectes/Cerema

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

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

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

« Une erreur stratégique historique. »

Renaud Muselier, président de la Région Sud

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

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

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

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

Laurent Garcia

Ecrit par le 3 juillet 2026



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

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

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

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

Il existe des jurisprudences

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

Ecrit par le 3 juillet 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 ?

Grand Avignon, Joël Guin dévoile les dates des travaux des ponts de l'Europe et Daladier

Ecrit par le 3 juillet 2026



Lors du dernier Conseil communautaire du Grand Avignon, Joël Guin, président du Grand Avignon, a voulu apporter un éclairage quant aux dates de travaux qui se feront sur les deux ponts d'Avignon : le pont de l'Europe et le Pont Daladier.

Joël Guin, président du Grand Avignon a souligné que les travaux n'auraient pas lieu sur les deux ponts en même temps précisant que les travaux du Chron'hop (Ndlr : du pont de l'Europe au rond-point des Angles jusqu'au Leclerc) auront lieu de 2022 à 2025 et les travaux du Tram de 2023 à 2026 (Ndlr : sur le pont Daladier et les allées de l'Oulle). «J'ai demandé à ce que les Chron'hop ainsi que les parkings relais soient mis en service avant les travaux du tram», insiste le président de l'agglomération.

Ecrit par le 3 juillet 2026



Joël GUIN
Président du Grand Avignon



(© Grand Avignon)

Jean-Pierre Cervantès, conseiller municipal et communautaire EELV s'est alarmé expliquant : «Ce que vous me dites monsieur le président m'inquiète un peu. Vous dites que les Chron'hop doivent être mis en service avant les travaux du tram, mais cela pose problème car si l'on doit fermer le pont Daladier alors que le pont de l'Europe présente déjà des voies dévolues aux Chron'hop, c'est donc qu'il aura moins voies pour les voitures. Peut-être serait-il judicieux de faire les travaux nécessaires sur le Pont Daladier avant la mise en place des Chron'hop sur le pont de l'Europe afin de minimiser les problèmes de circulation.»

Ce à quoi **Joël Guin** a répondu : «Il ne faut pas se leurrer, il y aura des perturbations mais nous travaillons pour que ce soit le moins pénalisant possible.»

Ecrit par le 3 juillet 2026



Jean-pierre Cervantès (© Grand Avignon)

Pascale Bories, maire LR de Villeneuve-lès-Avignon, conseillère communautaire, conseillère départementale du Gard et présidente du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du bassin de vie d'Avignon, est intervenue sur les autorisations de programmes dont celui des transports en commun : «La précédente annexe de ces autorisations de programme a mis en évidence un risque de chantier simultané sur le Pont Daladier, le Pont de l'Europe, les voies, le tram, le Chron'hop et le parking relais des Angles. La mobilité sur les grands axes communautaires doit se réfléchir collectivement et dans l'intérêt de l'ensemble de nos populations.»

« Les maires gardois avaient écrit au Grand Avignon pour rappeler, suite à la présentation du projet, les possibles travaux simultanés réalisés par la commune d'Avignon sur les voies le long du Rhône, cela pouvant induire un embouteillage supplémentaire, poursuit le maire de la cité cardinalice. Il faut absolument procéder par phases, permettre aux communes extérieures de pouvoir disposer de transports en communs efficaces et optimum qui permettront, en effet, de réduire le nombre de véhicules sur les ponts, lors des chantiers. Le parking relais de "Grand Angles" devra être effectif, réalisé et en service préalablement à la réalisation des travaux du tram pour que le pont de l'Europe ne soit pas bloqué par les travaux du Pont Daladier. Je m'abstiendrai, M. Le Président sur cette délibération (n°20) afin que nous clarifions, peut-être par un comité de pilotage ensemble, la planification de ces chantiers de manière à ce que nous puissions le valider préalablement au vote.»

Ecrit par le 3 juillet 2026



Pascale Bories (© Grand Avignon)

David Fournier, adjoint au maire PS à Avignon, conseiller communautaire a expliqué « avoir préféré entendre cela lors du mandat précédent lorsque nous alertions sur les difficultés que pourraient vivre les Avignonnais, lors de la programmation des travaux de la 1^{re} ligne de tram. J'aurais souhaité que le prédécesseur de Mme Borie (Ndlr : Jean-Marc Roubaud, ancien maire de Villeneuve-lès-Avignon et président du Grand Avignon) agisse de même pour l'ensemble de la population avec une vision sur l'ensemble du territoire et pas seulement Gard-Vaucluse car nous ne sommes pas en compétition les uns avec les autres. Ce qui compte ? L'intérêt général. Ce que nous souhaitons ? Que sur toutes les voies d'aménagement, les travaux d'accompagnement autour du tram ne soient pas délaissés. »

Ecrit par le 3 juillet 2026



David Fournier (© Grand Avignon)

Anne-Sophie Rigaud, conseillère municipale RN de la cité des papes, conseillère communautaire, conseillère régionale « Je rejoins Madame Bories sur les futurs travaux du Pont Daladier car même si nous sommes sur deux départements différents et deux régions bien distinctes nous partageons un même territoire et il est fort à craindre que les futurs travaux sur les Allées de l'Oulle fassent naître et même croître les embouteillages. Est-il prévu une enquête de circulation à l'échelle de l'agglomération ? »

Ecrit par le 3 juillet 2026



Anne-Sophie Rigaud (© Grand Avignon)

La délibération

La Délibération n°20 portait sur 'Finances, programme annuel d'investissement du grand Avignon, autorisations de programme et des crédits de paiement'. Au final, sur les 72 votants, 53 ont voté pour et 19 se sont abstenus (notamment tous les élus gardois sauf un).

MH, DP, LG

Voir les discussions et les votes sur la délibération n°20 du Conseil communautaire du Grand Avignon du 12 mars 2022