Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Black friday : la région Sud s'en tire plutôt bien



La Fédération nationale de l'habillement (FNH) vient de publier les résultats de son baromètre mensuel. Si en France, les chiffres du mois de novembre sont toujours très bas, la Provence-Alpes-Côte d'Azur est l'une des rares région à tirer son épingle du jeu.

« La situation des commerçants de mode indépendants reste très critique, explique la Fédération nationale de l'habillement. En effet, d'après les données de l'observatoire de la FNH, le chiffre d'affaires de ses adhérents a baissé de 5,3% entre novembre 2024 et 2025. Tous les secteurs sont touchés et ne laissent pas présager d'un rebond : mode homme (-9%), mode femme (-8%), mode mixte (-2%). »

Toutes les régions à la baisse sauf Paca et les Hauts-de-France

La plupart des régions sont extrêmement touchées par la baisse de CA du mois de novembre. Les plus impactés sont le Pays de la Loire (-11%), Normandie (-11%) et Centre-Val-de-Loire (-9%). Sont également touchés par cette baisse : Auvergne-Rhône-Alpes (-8%), Bretagne (8%), Grand-Est (6%), Nouvelle Aquitaine (-5%), Île-de-France (-5%), Occitanie (-2%) et Bourgogne-Franche-Comté (-1%). Seules les Hauts-de-France (+11%) et la région Sud (+9%) affichent un bilan mensuel positif.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

> « Un écosystème devenu ultra-promotionnel, qui tire toute la filière vers le bas. »
>
> *Pierre Talamon, président de la Fédération nationale de l'habillement*

« Le baromètre du mois de novembre illustre la résilience des commerçants de mode indépendants, contraints de participer au Black Friday alors que leur structure de marge ne leur permet pas d'absorber durablement ces opérations, fragilisant encore davantage leur activité, constate Pierre Talamon, président de la Fédération Nationale de l'Habillement. Cette pression continue nous oblige, à la FNH, à questionner un écosystème devenu ultra-promotionnel, qui tire toute la filière vers le bas. Cette dérive est amplifiée par l'agressivité du e-commerce des plateformes digitales extra-européennes. Nous devons collectivement réaffirmer la valeur du commerce physique et soutenir ceux qui font vivre nos territoires. »

Black Friday : coup de boost ou coup de bambou sur les marges ?
« La tenue du Black Friday n'aura donc pas eu de réel effet même si le nombre de participants s'est accru avec 58% des commerçants indépendants y ayant participé (contre 47% en 2024), poursuit la FNH. Parmi eux, 71% déclarent avoir participé parce qu'ils n'avaient pas le choix et 48% parce que leurs concurrents le font. Du côté des non-participants, cela est avant tout dû à des convictions anti-Black Friday (68%) ou parce qu'ils souhaitaient faire des promotions de manière différente (16%). Cependant, même si les participants ont pour la quasi-totalité (95%) proposé des réductions durant plusieurs jours, les effets ne se ressentent pas vraiment en termes de chiffres d'affaires puisque pour 28% des boutiques, l'opération représente moins de 5% du CA. Malgré ces chiffres, 62% des participants envisagent de participer à nouveau au Black Friday en 2026. »

Plateforme 'Stages du Sud' : de nombreux stages disponibles pour les Vauclusiens

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



La Région Sud a mis en place la plateforme 'Stages du Sud', développée par l'entreprise française Myfuture, pour recenser toutes les offres de stage du territoire. En Vaucluse, de nombreux stages sont à pourvoir.

Stage de découverte en chaudronnerie, dans le domaine de l'usinage, en hôtellerie, en mécanique, en cuisine, en agence de voyage, ou encore dans l'immobilier… Plusieurs centaines de stages sont à pourvoir en Vaucluse, et plus de 1 000 dans tout le territoire régional.

Tous sont recenser sur la plateforme 'Stages du Sud' créée par la Région pour faciliter la recherche aux demandeurs de stage et le recrutement aux employeurs. « Avec cet outil, nous offrons à chaque jeune, où qu'il vive, la possibilité de découvrir concrètement les métiers d'aujourd'hui et de demain grâce à un stage, déclare Renaud Muselier, président de la Région Sud. Rien ne remplace l'expérience et le terrain. »

Ces offres de stage concernent aussi bien les élèves des collèges et lycées que les étudiants de l'enseignement supérieur. Au travers de 'Stages du Sud, les professeurs peuvent aussi inviter des professionnels en classe pour témoigner de leur métier. Les professionnels, de leur côté, peuvent organiser des visites d'entreprises pour une classe entière via la plateforme.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

« Avoir une bonne connaissance du monde professionnel, et un accès à des métiers variés, est fondamental pour réussir son orientation et son insertion professionnelle », conclut Victor Gaeremynck, directeur général et fondateur de Myfuture, entreprise qui a développé la plateforme pour la Région Sud.

«

Rising Sud à la rencontre des entreprises vauclusiennes pour mieux les accompagner



Après Toulon, Meyreuil, Gap et Digne-les-Bains c'est au tour d'Avignon d'accueillir ce jeudi 23 octobre le 'roadshow' de Rising Sud, l'agence d'attractivité et de développement économique de la Région Sud.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Pour la structure présidée par Bernard Kleynhoff, cette tournée dans les territoires a pour objectif de présenter ses accompagnements à la levée de fonds, au financement, au mentorat, aux partenariats, à l'innovation ou encore à l'internationalisation au plus près des acteurs locaux.

« Cette tournée est l'occasion de rencontrerdes chefs d'entreprises et des porteurs de projets susceptibles d'être accompagnés gratuitement ou à tarif préférentiel par l'agence d'attractivité et de développement économique de la Région Sud », explique l'équipe de Rising Sud qui vient notamment d'accompagner des entreprises vauclusiennes lors du dernier salon du Bourget.

Inscription obligatoire sur ce lien

Roadshow de Rising Sud. Jeudi 23 octobre. A partir de 8h30. Maison de la Région du Vaucluse. 135, avenue Pierre Sémard. MIN d'Avignon Bât D4. Avignon

---

Pavoisement : la Région Sud choisit le drapeau tricolore

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Alors que la polémique enfle après qu'une vingtaine de communes en France aient hissé le drapeau palestinien sur leur fronton malgré la mise en garde du ministère de l'intérieur, la Région Sud a décidé de pavoiser ce matin ses façades avec l'étendard tricolore. Parmi elles, celle de son antenne vauclusienne située au MIN d'Avignon.

« Certains, par calcul politique, voudraient nous manipuler aujourd'hui, et nous faire oublier que la France et la République sont notre destin commun, explique Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce matin, j'ai souhaité que nous affirmions la fierté de notre pays, de notre République, de nos valeurs et de notre drapeau. Rappeler aussi la force de notre devise – Liberté, Egalité, Fraternité – inscrite au fronton de nos mairies, doit demeurer le ciment de l'unité nationale et de l'avenir partagé des Français. A ce moment précis de notre histoire, je pense que ce rappel est nécessaire et salutaire. On doit retisser un projet commun pour tous les Français, quelque chose qui nous relie, nous tisse. Nous vivons dans un pays fantastique à l'histoire unique au monde, dans un continent dont la paix est en danger. Soyons lucides sur l'avenir, revenons aux fondamentaux ! »

Au total, une vingtaine de drapeaux français ont été déployés ainsi que plusieurs drapeaux européens.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Crédit : Jean-Charles Verchere

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Crédit : Jean-Charles Verchere

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Au vu de son succès, le Pass Santé Jeunes est reconduit pour l'année 2025-2026 en PACA



Le dispositif du Pass Santé Jeunes a été mis en place par la Région Sud pour permettre aux 15-26 ans un accès gratuit à des prestations chez des professionnels de santé et psychologues libéraux. Les demandes pour l'année 2025-2026 seront ouvertes le 15 septembre.

« Parce que la santé de notre jeunesse ne doit jamais attendre, la Région Sud met à votre disposition le Pass Santé : des consultations gratuites et anonymes, de la contraception en passant par un suivi psychologique, prenez soin de vous ! », a déclaré Renaud Muselier, président de la Région.

Pour l'année 2024-2025, 20 000 demandes ont été effectuées. Ce pass restera effectif jusqu'au dimanche 31 août. Les demandes pour l'année 2025-2026 se feront à partir du lundi 15 septembre via le site ou l'application Pass Santé Jeunes Région Sud.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Un dispositif pour qui et pour quoi ?

Le Pass Santé Jeunes est dématérialisé depuis 2013. Il se présente sous la forme de 12 e-coupons qui permettent d'accéder gratuitement à un ensemble de prestations chez les professionnels de santé et les psychologues libéraux. Ce pass peut notamment être utilisé dans le cadre de la vaccination contre le papillomavirus, un suivi psychologique, la contraception, une consultation médicale, ou bien des analyses biologiques.

Pour bénéficier de ce dispositif, il faut avoir entre 15 et 26 ans, être inscrit dans un lycée, dans un centre de formation d'apprentis (CFA), dans un établissement de formation sanitaire et sociale, dans un établissement d'enseignement supérieur, dans une mission locale, à Pôle Emploi, ou bien être en stage de formation professionnelle, en contrat de professionnalisation, en contrat Emploi d'avenir, ou encore au service civique en PACA.

(Vidéo) Economie Sociale et Solidaire, La Région Sud et HEC Paris lancent un accélérateur

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Ce programme d'accélérateur, spécialement conçu pour les entreprises de l'Economie sociale et solidaire, proposera un accompagnement de 12 mois alliant formation avec des professeurs d'HEC, mentorat et mise en réseau. Près de 10 structures sont d'ores et déjà sélectionnées pour en intégrer la 1re promotion cet automne. Attention, l'appel à candidatures sera clôturé le 12 septembre.

L'accompagnement vise les entreprises de l'ESS lors de leur création, développement ou difficultés avec des travaux centrés sur les enjeux du développement : problématiques de financement, diversification de l'offre, structuration des équipes, gouvernance, essaimage… pour un changement d'échelle : «Avec HEC Paris, référence en matière d'excellence académique, nous lançons l'Accélérateur ESS Sud : un programme exigeant et sur mesure, qui accompagnera les entreprises qui portent une économie plus humaine, plus durable et plus ancrée localement » déclare Renaud Muselier, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Président délégué de Régions de France.

«Avec le programme HEC Stand Up, nous accompagnons déjà depuis l'année dernière, en Région Sud, des femmes de tous horizons vers l'entrepreneuriat. Nous approfondissons notre engagement avec l'Accélérateur ESS Sud. Ce nouveau programme tend à allier accompagnement académique et entrepreneurial au service de celles et ceux qui innovent pour le bien commun,» ajoute Eloïc Peyrache, Doyen et Directeur Général d'HEC Paris.

Appel à candidatures
Clôture le 12 septembre. Critère de sélection :Être une structure de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) : association, coopérative, EI, EA, ESAT, label ESUS ; Réaliser un chiffre d'affaires en 2024 compris entre

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

500 000 € et 3M€ ; Disposer d'une ancienneté d'au moins 2 ans ; Posséder un ancrage territorial dans l'un des 6 départements de la Région Sud ; Proposer un projet de développement ou de changement d'échelle pertinent, incluant une stratégie de croissance, d'essaimage territorial ou d'innovation sociale et environnementale. Candidatures : via le site internet de HEC Paris ou ce formulaire

Le programme
D'une durée de 12 mois, l'Accélérateur ESS est un programme à la fois individuel et collectif. Concrètement, il repose sur trois piliers : Un suivi individuel et du mentorat **:** chaque structure bénéficie du suivi d'un mentor sur l'ensemble de son accompagnement. Ce suivi est basé sur un diagnostic initial afin de comprendre les forces, problématiques et axes de développement de chaque structure.

Des formations collectives : Des modules de formation en présentiel seront organisés dans la région avec des professeurs et experts d'HEC, sur des thématiques clés (stratégie de croissance, gestion de l'impact, gouvernance, etc.) pour favoriser l'apprentissage collaboratif et le partage d'expériences. En parallèle, les structures auront également un accès illimité à une banque de formations en ligne

La mise en réseau au sein d'une communauté : Les structures accélérées pourront intégrer une communauté et avoir accès à des événements de networking, des conférences thématiques, des masterclass… leur offrant des opportunités de collaboration, d'apprentissage et de croissance.

Une formule qui a fait ses preuves
L'Accélérateur ESS Sud s'inspire directement du modèle développé par la Région Île-de-France, pionnière dans la mise en place d'un programme d'accélération ESS à fort impact. Opéré par HEC depuis 2019, l'Accélérateur ESS Île-de-France a accompagné le changement d'échelle de plus de 80 structures représentant 6 600 emplois, dans des secteurs variés : économie circulaire, alimentation durable, insertion, tiers-lieux…

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 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 13 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 13 novembre 2026

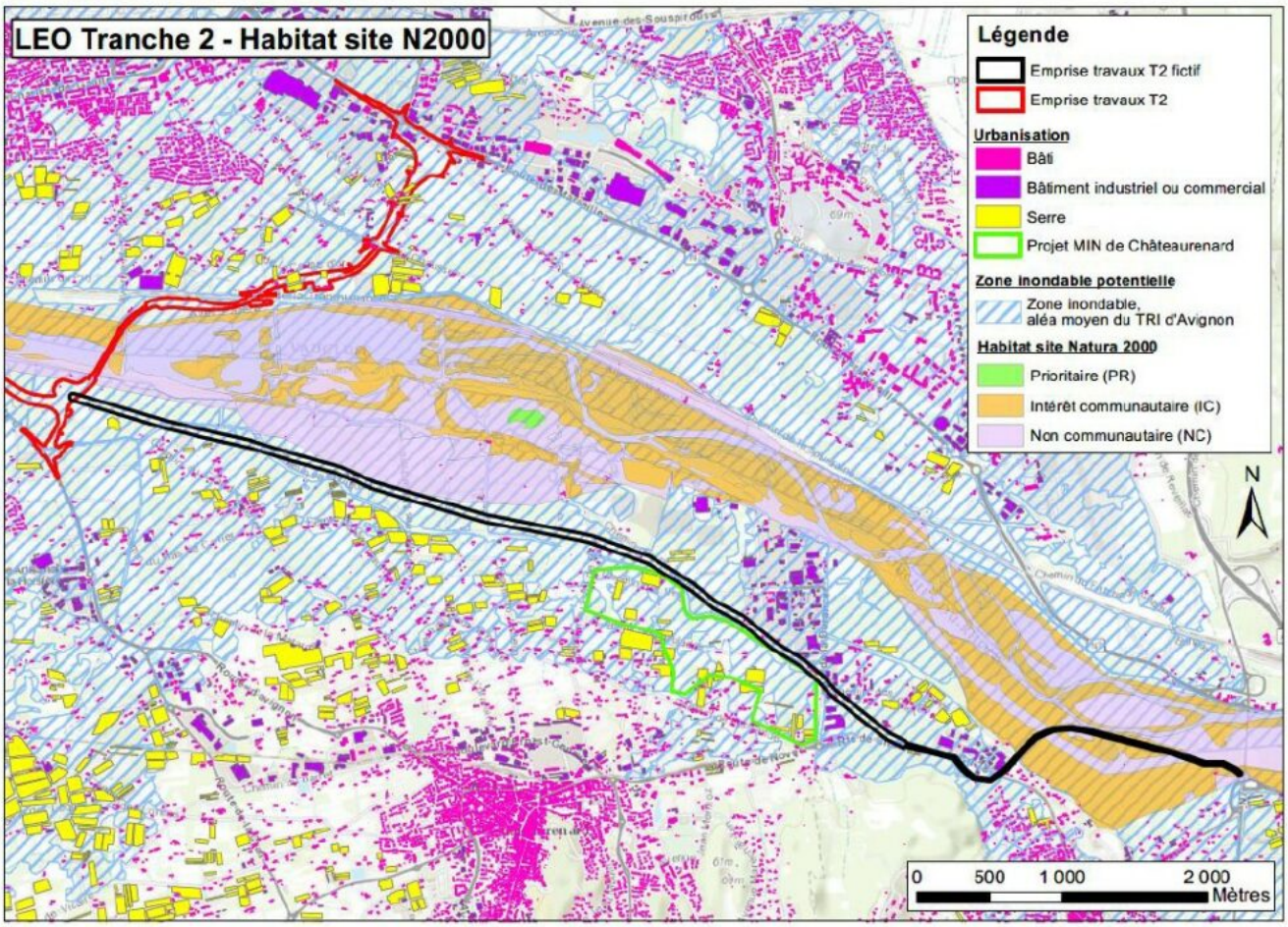
d'Avignon ont décidé de ne pas en tenir compte, nous faisant ainsi prendre le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet. »
Cette 'sortie' notamment soutenue par Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Marcel Martel, maire de Châteaurenard, et Stéphane 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 13 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 13 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.

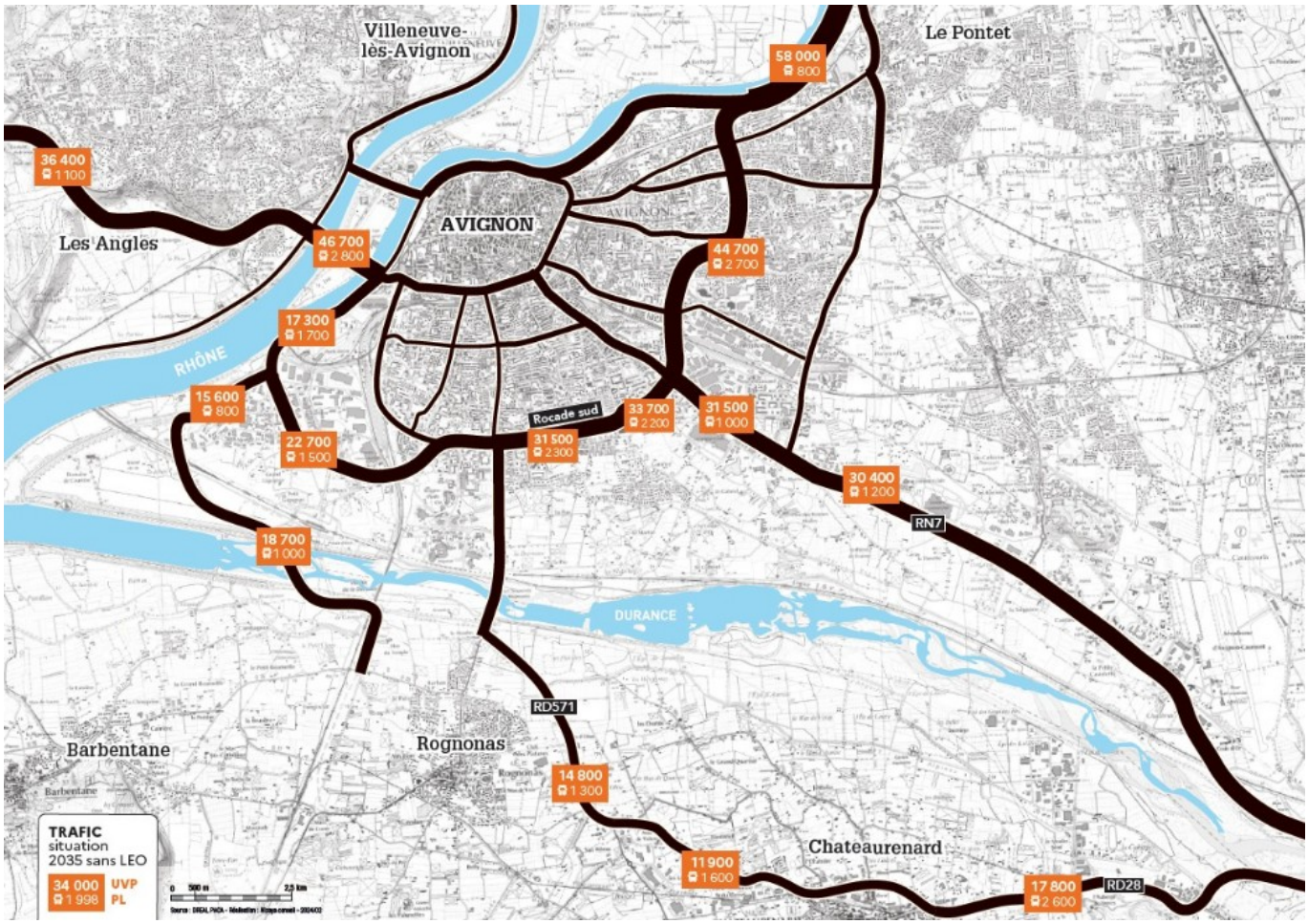
Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

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 13 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 13 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 13 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 13 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.

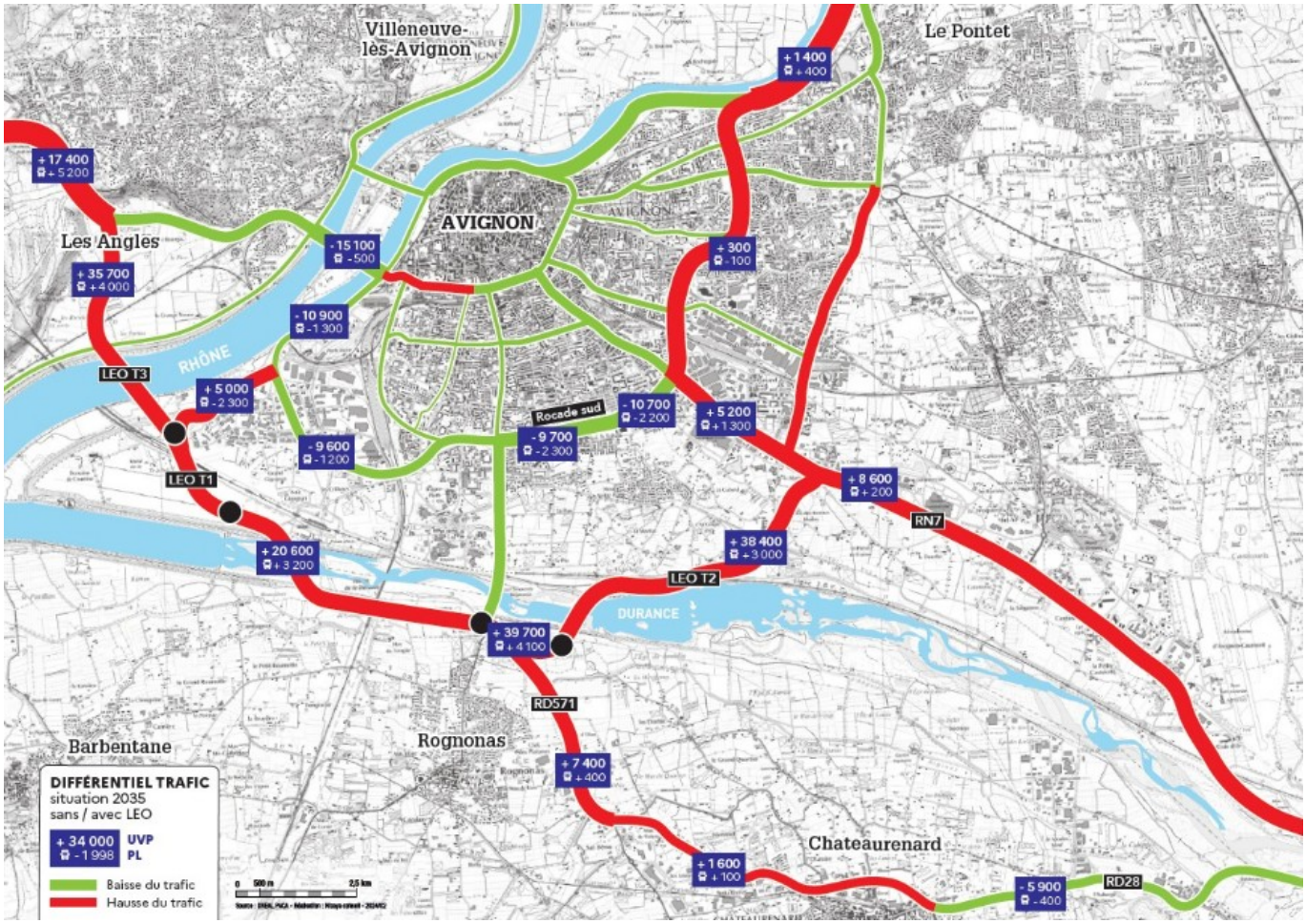
> **« Ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible. »**
>
> ***Gaby Charroux, maire de Martigues***

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 13 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 13 novembre 2026

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

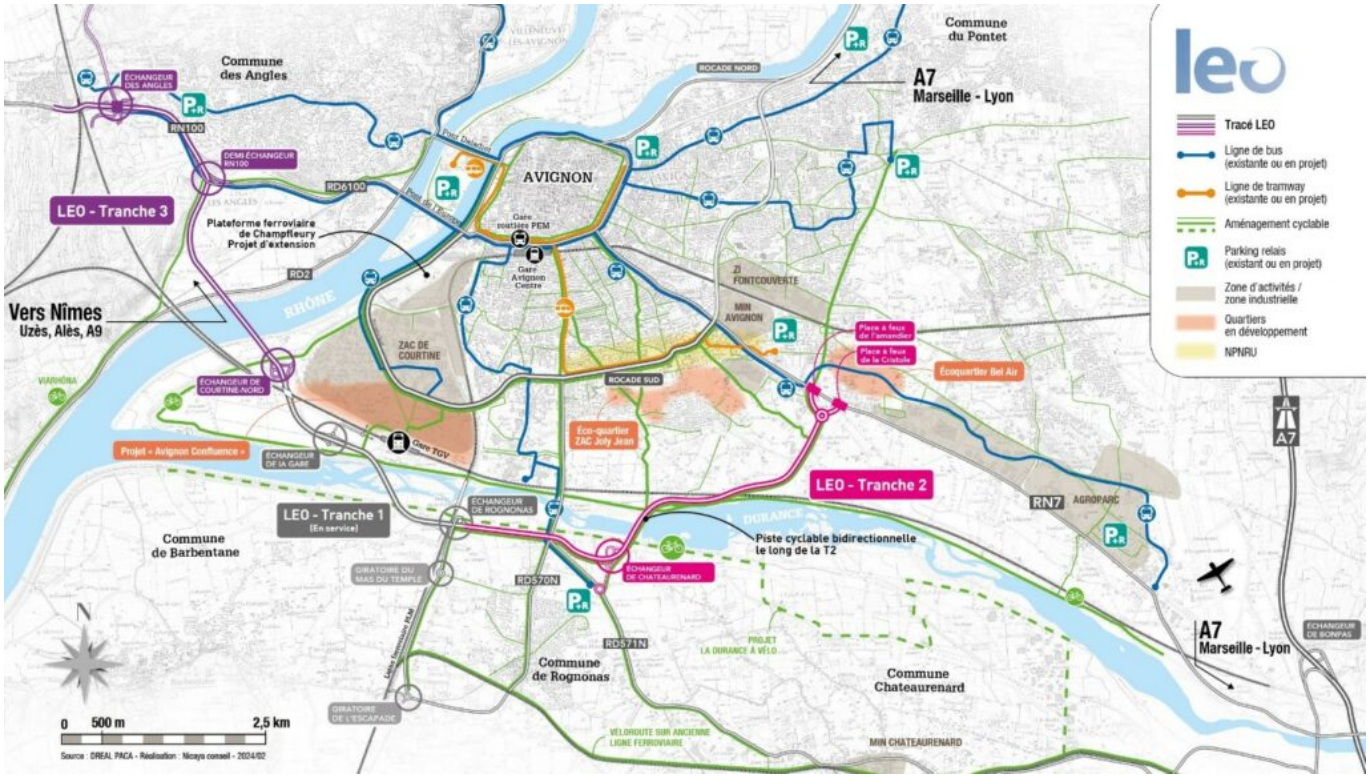
> **« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »**
>
> ***Les élus gardois du Grand Avignon***

« 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 13 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 13 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

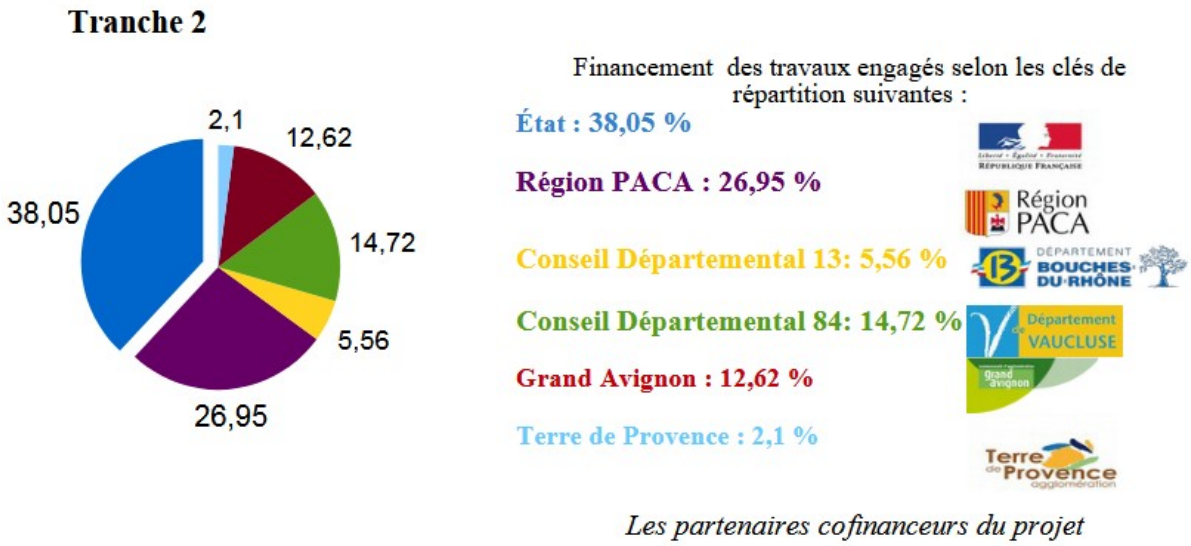
« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », expliquait déjà en 2021 Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc 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 13 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 13 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 13 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 13 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 13 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 ?

---

20 gardes forestiers veillent sur les massifs du Luberon cet été

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



La Garde régionale forestière du Luberon a pris ses fonctions pour l'été. Cette année, ils sont 20 à surveiller les massifs forestiers du territoire et sensibiliser le public au risque incendie.

Le 9 juillet dernier, Jean Aillaud, conseiller régional de la Région Sud, Dominique Santoni, présidente du Parc naturel régional du Luberon, et Gérard Daudet, maire de Cavaillon et président de la communauté d'agglomération Luberon Monts de Vaucluse, ont lancé la campagne 2025 de la Garde régionale forestière du Luberon.

Créée par la Région Sud en 2018 dans le cadre du Plan climat, cette garde composée de plus de 250 jeunes étalés sur tout le territoire régional permet d'assurer un moyen humain de surveillance et d'information sur la prévention des feux de forêts. Cette année dans le Luberon, ils sont 20 jeunes entre 18 et 25 ans à être mobilisés depuis le 23 juin et jusqu'au 31 août.

Pour permettre cette mobilisation, un budget prévisionnel de 147 012€ a été établi, financé par le Conseil régional à 80% et par le Parc naturel régional du Luberon, avec le soutien de la communauté d'agglomération Luberon Monts de Vaucluse, la communauté de communes Pays d'Apt Luberon et la communauté territoriale du Sud Luberon.

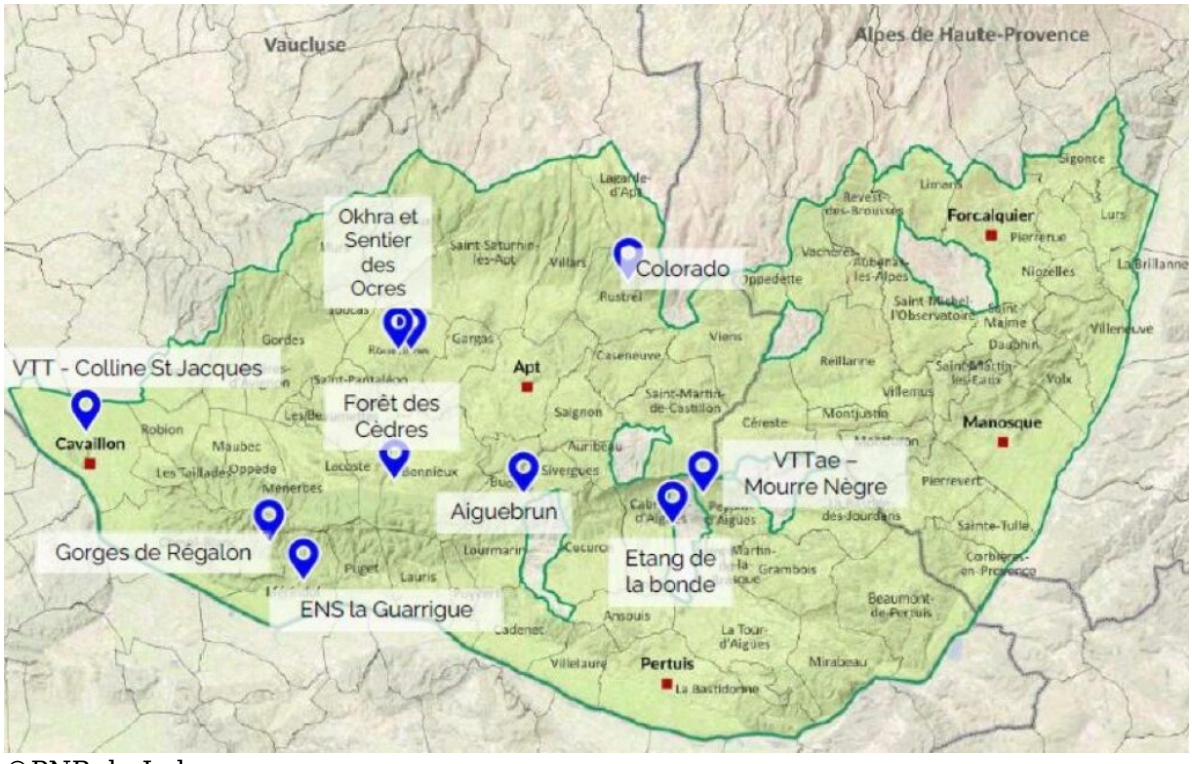
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Surveillance et sensibilisation

Avec les récents départs de feu sur le territoire vauclusien et les incendies dévastateurs qui ont brûlé des centaines d'hectares dans les Bouches-du-Rhône dernièrement, la Région Sud prouve au travers de sa garde régionale forestière l'importance de la sensibilisation auprès du public.

En plus d'avoir été formés pour repérer un départ de feu et pouvoir relayer l'alerte, les gardes participent activement à la sensibilisation sur le bon comportement des visiteurs en milieu naturel. Les gardes sont déployés à l'entrée des sites naturels les plus fréquentés du territoire : la colline Saint-Jacques à Cavaillon, les Gorges de Régalon, l'space naturel sensible de la Garrigue à Mérindol, la forêt des cèdres du Petit Luberon, le vallon de l'Aiguebrun, le Colorado provençal à Rustrel, l'écomusée Ôkhra et le sentier des ocres à Roussillon, le Mourre Nègre dans le Sud Luberon ainsi que l'étang de la Bonde.



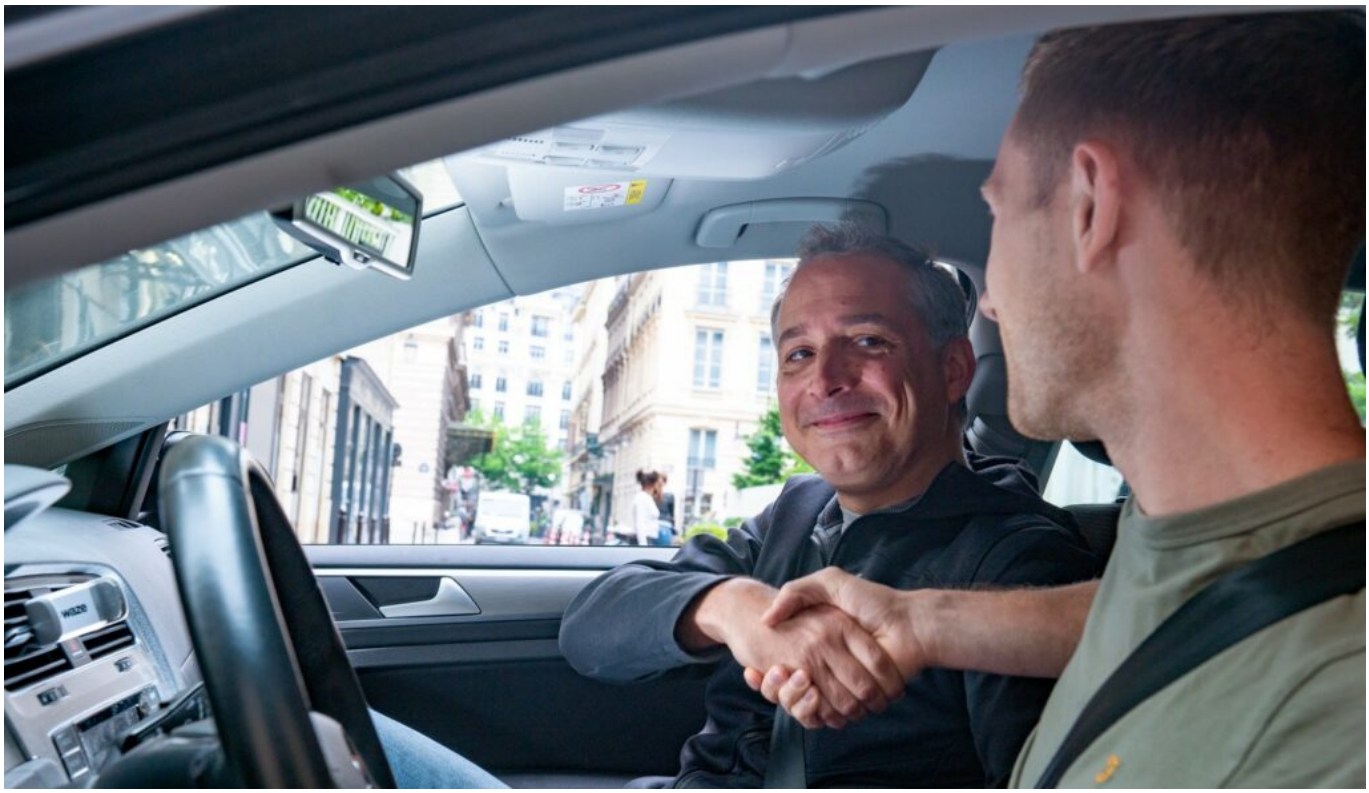
©PNR du Luberon

Covoiturage : le Vaucluse en recul chez

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Blablacar



La plateforme de transport Blablacar vient de dévoiler le palmarès 2025 des villes les plus covoiturées en Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Dans la 7e région la plus visitée de France sur BlaBlaCar cet été, l'essentiel des villes de Vaucluse sont en recul dans ce classement établit pour la 6e année. A l'inverse, le Gard est plutôt en hausse ainsi qu'Arles.

Cet été, les conducteurs vont proposer plus de 1,5 millions de places de covoiturage sur l'ensemble du territoire sur la plateforme de transport Blablacar. Parmi elles, 132 246 places sont à destination de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. De quoi apparaître en 7e position des régions françaises derrière le trio de tête inchangé par rapport à 2024 constitué d'Auvergne-Rhône-Alpes, d'Occitanie et de la Nouvelle-Aquitaine.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026

Classement des régions en 2025		Évolution vs. 2024
1	Auvergne-Rhône-Alpes	=
2	Occitanie	=
3	Nouvelle-Aquitaine	=
4	Île-de-France	▲ +3
5	Pays de la Loire	▼ -1
6	Bretagne	▼ -1
7	Provence-Alpes-Côte d'Azur	▼ -1
8	Grand-Est	▲ +1
9	Normandie	▼ -1
10	Hauts-de-France	=
11	Centre-Val de Loire	=
12	Bourgogne-Franche-Comté	=
13	Corse	=

Les régions plus covoiturées de France. Crédit : Blablacar

Avignon, Orange et Sorgues dans le top 10 régional

Dans le détail, cette 6e édition du palmarès des destinations estivales 2025 de la plateforme faisant la promotion d'une offre de mobilité « à la fois économiques et écologiques » place Marseille en tête des villes de la Région Sud en matière de covoiture. La cité phocéenne gagne 3 places, pour se situer au 11e rang national, et détrône Aix-en-Provence (-1 place, 12e au niveau national). Arrivent ensuite Nice (26e, -4 places), Toulon (46e, +2 places) et Avignon (49e, -7 places).

Orange (61e, -3 places), Gap (74e, -13 places), Sorgues (80e, +2 places), Fréjus (87e, +1 places) et Salon-de-Provence (92e, -15 places) complètent le top 10 régional.

Au total, la cité des papes propose de 4 500 places de covoiturage cet été, 2 000 à Orange et 1 100 pour Sorgues. Bollène (97e, -3 places) et Pertuis (527e, -45 places) sont les autres communes vauclusiennes à figurer dans ce classement avec respectivement 965 et 683 places de covoiturage estival.

Malgré leur recul au plan hexagonal, la présence de 3 destinations vaclusiennes dans le top 10 régional confirme le rôle de carrefour de ce territoire et notamment des pivots de mobilités que représentent les autoroutes A7 et A9.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Classement des 10 premières villes de la Région Sud. Crédit : Blablacar

L'offre gardoise en hausse, idem à Arles

Dans le Gard, avec 7 300 places Nîmes occupe la 23e place (+4 places par rapport à 2024) et devance Alès (151e, +2 places, 1 700 places de covoiturage). Remoulins (considérée parfois comme la sortie d'autoroute 'd'Avignon-Ouest' bondit de 25 places au classement pour atteindre la 571e place dans le classement. A l'inverse, Bagnols-sur-Cèze chute de 91 places pour se situer en 580e position.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



Classement des villes en 2025		Évolution vs. 2024
1	Paris	▲ +2
2	Lyon	▼ -1
3	Rennes	▼ -1
4	Toulouse	=
5	Montpellier	=
6	Bordeaux	▲ +1
7	Nantes	▼ -1
8	Angers	=
9	Lille	▲ +1
10	Clermont-Ferrand	▼ -1

Source: données d'activité réelle de BlaBlaCar du mois de juin 2025

Crédit : Blablacar

Toujours dans le très grand bassin de vie d'Avignon, Arles gagne 4 places en proposant près de 1 300 places de covoiturage cet été. De quoi figurer en 107e position de ce classement national dominé par Paris, Lyon et Rennes (voir tableau ci-dessous). Un top 10 respectivement complété par Toulouse, Montpellier, Bordeaux, Nantes, Angers, Lille et Clermont-Ferrand.

L.G.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 13 novembre 2026



538M€ et 2,5 millions de tonnes de CO2 économisé

« Blablacar permet chaque année à 29 millions de ses membres de partager un trajet dans 21 pays, explique l'application. La plateforme s'appuie sur la technologie pour mettre en relation des conducteurs ayant des places libres avec des passagers se rendant dans la même direction, afin qu'ils puissent partager les frais du trajet. En 2024, la communauté de BlaBlaCar a connecté 2,6 millions de points de rencontre dans le monde et a permis 119 millions de rencontres entre les voyageurs. Les conducteurs ont économisé 538M€ en covoiturant, et tous les services de mobilité de Blablacar ont contribué à éviter l'émission de 2,5 millions de tonnes de CO2. »

***Méthodologie :** Ces classements sont établis d'après le nombre de places réservées sur BlaBlaCar pour des voyages, entre le 1er et le 30 juin 2025, comparé à la même période en 2024. Avec 300 000 points de rencontre de covoiturage desservis chaque année, la densité du réseau BlaBlaCar permet d'étudier précisément les tendances de déplacement des Français.*