

Ecrit par le 3 juillet 2026

Aéroport d'Avignon : Renaud Muselier promet que rien ne se fera sans Avignon



Interrogé par l'élue vauclusienne Anne-Sophie Rigault, Renaud Muselier, président de la Région Sud, a évoqué l'avenir de l'aéroport d'Avignon alors que la DSP de l'infrastructure aéroportuaire actuellement géré par une filiale de la CCI 84 est en cours.

[Lors de la séance plénière du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) qui vient de se dérouler le 10 avril dernier à Marseille, [Renaud Muselier](#), le président de la Région, a tenu à éclaircir l'avenir de [l'aéroport d'Avignon-Provence](#).

Il a tout particulièrement réagi à une intervention d'[Anne-Sophie Rigault](#), élue avignonnaise RN de la Région Sud, qui rappelait « que l'aéroport d'Avignon faisait l'objet d'une attention toute particulière cette année de la part de ceux qui sont attachés à cette infrastructure importante de notre région. »

« Y a-t-il encore un pilote dans l'avion ? »

Anne Sophie Rigault, conseillère régionale

Ecrit par le 3 juillet 2026

« Alors que la Délégation de services publics (DSP) arrive à échéance au 31 décembre prochain, poursuit celle qui est aussi conseillère municipale d'opposition à la ville d'Avignon, nous constatons que les recettes de fonctionnement sont en baisse de 43% et que nous empruntons près de 200 000€, ce qui peut se traduire par une grosse dépendance au financement public. »

Dans le même temps, l'élue vaclusienne observe que « la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) de Vaucluse, chargée d'exploiter l'aéroport pour le compte de la région, est inopérante depuis [sa mise sous tutelle de la CCI de région](#). D'ailleurs, depuis 2022 il semble, malgré nos sollicitations, qu'aucun travail véritable de fond n'ait été fait sur cet aéroport qu'on ne développe pas et qui finit par végéter tout doucement. Certains se demandent même s'il y a encore un pilote dans l'avion ? »

[Le ministre des transports conforte la mission d'intérêt général de l'aéroport d'Avignon](#)

Quel avenir pour l'aéroport ?

« À presque huit mois d'une nouvelle DSP, nous aimerions savoir quelle ambition la région a pour cet aéroport, puisque la question des exigences de diversification des recettes se pose sérieusement, s'inquiète Anne-Sophie Rigault. Que compte faire la région afin de garantir un avenir à l'aéroport d'Avignon ? Quelles sont, dans les grandes lignes, les orientations que vous souhaitez lui faire prendre ? Il en va de la survie de cet outil de développement économique autant que de transport au cœur du cinquième département le plus pauvre de France. »

Ecrit par le 3 juillet 2026



Renaud Muselier lors de la dernière séance plénière de la Région Sud.

« Il faut traiter le problème de gouvernance avant le problème de vision. »

Renaud Muselier, président de la Région Sud

En réponse, Renaud Muselier a tenu à rappeler : « Nous sommes propriétaires de l'aéroport, nous le soutenons depuis le début. »

Evoquant ensuite la DSP actuelle assurée jusqu'alors par la CCI de Vaucluse (voir aussi encadré en fin d'article : 'La DSP de l'aéroport d'Avignon en détail'), le patron de la Région Sud constate aussi : « Il y a une délégation de services publics autour de la CCI et de la CCIR. [On voit bien qu'il y a des problèmes.](#) Donc déjà, il faut traiter le problème de gouvernance avant le problème de vision. »

« Pour autant, les moyens financiers sont là », insiste-t-il. Avant d'assurer qu'il ne ferait rien avant de consulter Olivier Galzi, [nouveau maire d'Avignon](#) et [nouveau président de la communauté d'agglomération du Grand Avignon](#) : « Je ne manquerai pas, compte tenu des élections qui viennent d'avoir lieu, de me rapprocher de monsieur Galzi de façon à ce que l'on puisse tracer ensemble l'avenir de ce territoire. »

Une attention tout particulière à laquelle semble sensible le premier magistrat de la cité des papes : « cela m'apparaît évidemment important puisque l'aéroport est un outil extrêmement structurant pour le territoire ».

Écrit par le 3 juillet 2026

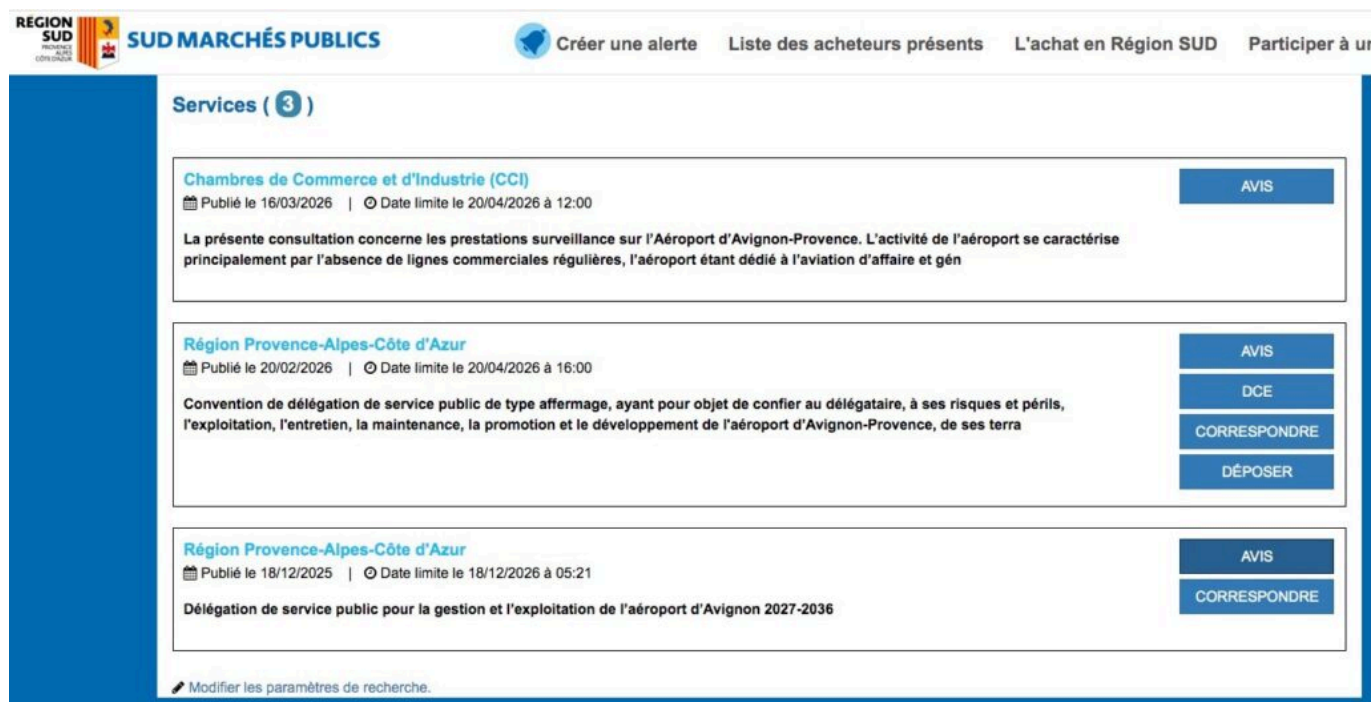
« Il est inenvisageable que les acteurs économiques de notre territoire ne soient pas en mesure de répondre dans des conditions acceptables à cet appel d'offres. . »

Olivier Galzi, maire d'Avignon

Un mauvais 'timing' ?

Une volonté d'entente cordiale qui pourrait cependant être mise à mal par le calendrier de la DSP de l'aéroport. En effet, publié le 20 février dernier alors que la CCI de Vaucluse qui assure la gestion de l'équipement pour le compte de la Région venait 'très fortuitement' d'être placée sous tutelle, la remise des offres de candidature est arrivée à échéance ce lundi à partir de 16h.

« Le calendrier de cet appel d'offres rend en l'état impossible toute possibilité pour moi de donner mon avis, constate avec regret Olivier Galzi. Par ailleurs, il intervient alors que CCI de Vaucluse a été mise sous tutelle et donc ne peut pas répondre dans des bonnes conditions à cet avis de concession. Il m'apparaît extrêmement important que la CCI de Vaucluse, qui gère les forces et les énergies de notre territoire, puisse avoir son mot à dire sur cet outil qu'elle gère actuellement et qui constitue un levier potentiel de notre avenir économique. »



REGION SUD MARCHÉS PUBLICS

Créer une alerte Liste des acheteurs présents L'achat en Région SUD Participer à un

Services (3)

Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)
Publié le 16/03/2026 | Date limite le 20/04/2026 à 12:00

La présente consultation concerne les prestations surveillance sur l'Aéroport d'Avignon-Provence. L'activité de l'aéroport se caractérise principalement par l'absence de lignes commerciales régulières, l'aéroport étant dédié à l'aviation d'affaire et gén

AVIS

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Publié le 20/02/2026 | Date limite le 20/04/2026 à 16:00

Convention de délégation de service public de type affermage, ayant pour objet de confier au délégataire, à ses risques et périls, l'exploitation, l'entretien, la maintenance, la promotion et le développement de l'aéroport d'Avignon-Provence, de ses terra

AVIS
DCE
CORRESPONDRE
DÉPOSER

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Publié le 18/12/2025 | Date limite le 18/12/2026 à 05:21

Délégation de service public pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport d'Avignon 2027-2036

AVIS
CORRESPONDRE

Modifier les paramètres de recherche.

Accessible sur Sud Marchés publics, la plateforme d'appels d'offre de la Région, la Convention de délégation de service public de type affermage n'était plus accessible depuis plusieurs jours, bien avant sa clôture.

Une inquiétude largement partagée par la CPME 84 et le Medef Vaucluse, les principales organisations

Ecrit par le 3 juillet 2026

patronales du département, qui affichent leur farouche volonté de voir la CCI de Vaucluse garder la main sur l'infrastructure aéroportuaire avignonnaise dont [la mission d'intérêt général a été confortée l'an dernier par le ministère des transports](#).

Et à la question 'Serait-ce une bonne idée de sursoir au délai de dépôt des candidatures, [en attendant l'élection très prochaine d'une nouvelle gouvernance à la CCI de Vaucluse ?](#)', le maire d'Avignon est particulièrement clair : « Cela me paraît très cohérent car, encore une fois, il est inenvisageable que les acteurs économiques de notre territoire ne soient pas en mesure de répondre dans des conditions acceptables à cet appel d'offres. »

Message reçu 5 sur 5

Le message aurait-il été entendu du côté du Conseil régional ? « La procédure de délégation de service public relative à l'aéroport d'Avignon est aujourd'hui en cours, nous a répondu officiellement la Région Sud. À ce titre, et comme pour toute procédure de mise en concurrence, la Région ne commente pas son déroulement, ni les candidatures en cours. Le calendrier de cette procédure a été défini en toute transparence. Il doit permettre un renouvellement du contrat de délégation de service public avant son échéance. La Région travaille en lien étroit avec les élus du territoire. Le maire d'Avignon, comme l'ensemble des partenaires concernés, sera pleinement associé aux échanges sur l'avenir de l'aéroport. »

Toujours est-il que l'accès à la procédure de candidature à cette convention de délégation de service public n'était étrangement plus accessible depuis plusieurs jours sur [Sud Marchés publics](#), la plateforme d'appels d'offre de la Région.

A ce stade une prorogation de la DSP d'un an, le délai maximum, semble donc être parfaitement envisageable si un motif d'intérêt général est avancé. De quoi laisser le temps à la CCI de Vaucluse de se doter en juillet prochain d'une gouvernance enfin stable ?

La situation financière de l'aéroport

« La région est propriétaire depuis 2007 de l'aéroport d'Avignon, dont elle a confié l'exploitation dans le cadre d'une convention de Délégation de services publics (DSP) à [la société Aéroports Avignon-Provence](#) », a rappelé [Jean-Pierre Serrus](#), vice-président en charge des transports et de la mobilité durable du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur lors du vote du budget primitif qui s'est déroulé durant la dernière séance plénière de la Région.

« Son exploitation, est un service industriel et commercial qui impose un budget annexe, poursuit celui qui est aussi maire de La Roque d'Anthéron. Dans le cadre de cette délégation de services publics, la région conserve à sa charge l'ensemble des opérations d'investissement et de grosses réparations, tandis que le délégataire assure la gestion déléguée de cet équipement et l'ensemble des opérations de maintenance. Mes chers collègues, le budget primitif 2026 du budget annexe Aéroports d'Avignon s'équilibre en recettes et en dépenses à 4,6M€. Les recettes réelles d'exploitation s'élèvent, elles, à 1,8M€, et sont constituées notamment de la subvention en provenance du budget principal pour 1,2M€ et de la dotation générale de décentralisation versée par l'État pour 300 000€. »

« La recette d'investissement est constituée par un emprunt de 247 834€ permettant de financer les frais d'études et les travaux concernant la réfection de chaussées, la requalification de bâtiments. Ce sont des opérations nécessaires au maintien du certificat européen de sécurité aéroportuaire. Enfin, les autorisations de programmes ouverts au budget primitif 2026 s'élèvent à 2,3M€ afin notamment

Ecrit par le 3 juillet 2026

d'engager les travaux de création d'un nouveau parking pour les aéronefs et le programme de réhabilitation des bâtiments prévu par le plan d'investissement de la délégation de services publics. »

Vol au-dessus d'un nid de coucou ?

En attendant, [même mise sous tutelle](#), la CCI de Vaucluse devrait répondre à cette DSP à laquelle devrait aussi postuler 2, voire 3, autres candidats. Pour cela, elle s'appuiera sur l'une de ses filiales : la SAAP (Société Aéroport Avignon Provence). Détenue à 100% par la CCI 84, c'est cette société de droit privé qui, depuis 2018, gère la plateforme aéroportuaire de la cité des papes pour le compte de la région.

Une configuration avec un actionnaire unique que Gilbert Marcelli, [l'ancien président de la CCI de Vaucluse](#), souhaitait conserver coûte que coûte lors du renouvellement de la DSP.

L'empêchement de tourner en rond ayant été 'exfiltré' suite à un putsch d'une majorité des élus consulaires dont une partie n'avait pas forcément mesuré les conséquences de leur démission en cascade, la CCI de Vaucluse a donc vu la CCI de région rentrée provisoirement au sein de sa gouvernance le temps de sa mise sous tutelle.

Et la CCI régionale verrait d'un bon œil l'arrivée de [Sealar](#) (Société d'exploitation et d'action locale pour les aéroports régionaux) gérant actuellement sept plateformes aéroportuaires régionales (Poitiers, Vannes, Le Havre, Rouen, Deauville, Caen et Morlaix) et qui aimerait bien rajouter celui d'Avignon dans son escarcelle. Et ce d'autant plus que depuis novembre dernier, CCI France est devenu le premier actionnaire de Sealar dont le président est Jean-Luc Chauvin qui n'est autre que le président de la CCI Aix-Marseille-Provence. Cette dernière ayant fondé en 2019 avec la CCI du Finistère cette société ayant réalisé un chiffre d'affaires de 13 M€ en 2025.

« Nous nous appuierons vraisemblablement sur une candidature conjointe entre CCI France et la CCI de Vaucluse. »

Daniel Margot, président de la CCI Paca et aussi membre de la tutelle de la CCI 84

Normal dans ces conditions qu'avant même la mise sous tutelle effective de la CCI de Vaucluse [Daniel Margot](#), président de la CCI Paca et aussi membre de la tutelle de la CCI 84 évoque déjà fin janvier chez nos confrères de La Provence l'avenir de l'aéroport d'Avignon : « Nous nous appuierons vraisemblablement sur une candidature conjointe entre CCI France et la CCI 84 afin que le Vaucluse garde la DSP de cet aéroport ».

Une volonté confirmée depuis par Daniel Margot lors d'un entretien il y a un peu plus d'un mois à nos confrères des [Nouvelles Publications](#) : « Pour les DSP, nous devons répondre de façon plus cohérente, parfois en consortium ou via la société Sealar pour gérer des aéroports intermédiaires. De cette façon, nous pourrions répondre à de nouveaux appels d'offre afin de gérer des équipements publics de taille plus petite. Pas seulement des ports ou des aéroports, mais des salles d'événementiels par exemple. Ou alors gérer du foncier à vocation économique. »

Ecrit par le 3 juillet 2026

C'est surtout cette mainmise 'marseillaise' sur le foncier économique du territoire* qui semble susciter les plus grandes craintes localement à commencer par le Département et le Grand Avignon. Surtout que Sealar a été 'épinglé' dans un rapport publié en 2022 par la Chambre régionale des comptes sur la CCI d'Aix-Marseille. Ce document estimait alors que les activités de Sealar « ne répondent pas en priorité à l'intérêt des entreprises métropolitaines ».

Est-ce pour cette raison que Sealar a revu ses prétentions à la baisse alors qu'elle souhaitait devenir actionnaire majoritaire au sein de la SAAP dont le capital était jusqu'alors détenu à 100% par la CCI 84 ? Au final, il semblerait qu'un équilibre (50% chacun) ait été trouvé afin de ménager la Chambre consulaire de Vaucluse. Une manière de laisser encore une certaine marge de manœuvre à la future gouvernance de la CCI de Vaucluse ?

Laurent Garcia

**L'aéroport d'Avignon gère une zone d'activité de 15 ha accueillant déjà une soixantaine d'entreprises regroupant plus de 400 emplois.*

La DSP de l'aéroport d'Avignon en détail

C'est le 20 février dernier que la Région Sud a lancé officiellement la DPS de l'aéroport d'Avignon. Elle a pour objet : « Convention de délégation de service public de type affermage, ayant pour objet de confier au délégataire, à ses risques et périls, l'exploitation, l'entretien, la maintenance, la promotion et le développement de l'aéroport d'Avignon-Provence, de ses terrains, ouvrages, bâtiments, infrastructures, matériels, réseaux et services ».

Les missions confiées au délégataire sont les suivantes :

- La gestion, l'exploitation, le développement et la promotion de l'aéroport dans le respect des réglementations, notamment en matière de sécurité aérienne ;
- La réalisation des travaux d'entretien et de maintenance courante des ouvrages, installations et équipements de l'aérodrome ;
- Les missions liées à la sécurité et la sûreté de l'aéroport ;
- L'exploitation et l'entretien de l'ensemble des aires de trafic et de manœuvre de l'aérodrome et des équipements associés (balisage lumineux et par marques, panneaux...) ;
- L'exploitation et l'entretien des installations d'accueil des usagers aériens de l'aérodrome et de ses visiteurs ;
- La fourniture de l'énergie électrique normale et secourue de l'aéroport ;
- Le balisage de jour et de nuit des ouvrages, installations et matériels de la Délégation pour satisfaire aux conditions réglementaires de sécurité de la navigation aérienne et de l'exploitation de l'aérodrome ;
- La prestation de distribution de carburant et de gestion des stocks de carburant et des produits associés ;
- L'accueil du public, la surveillance des usagers et leur sécurité ;
- Le maintien de la conformité aux règles européennes en matière de gestion aéroportuaire (EU-ADR) ;
- La promotion de l'aérodrome auprès des usagers actuels et potentiels, des professionnels de l'aviation et du public ;

Ecrit par le 3 juillet 2026

- La gestion et la valorisation du domaine public aéroportuaire ;
- Le renforcement de la trajectoire de réduction de l'impact environnemental et climatique de l'aéroport ;
- La gestion des relations avec les usagers, les riverains, les communes, les entreprises et les associations.

Le délégataire se rémunère sur le produit des redevances aéronautiques, commerciales et domaniales perçues sur les usagers et occupants de la plateforme aéroportuaire. Il supporte un risque réel d'exploitation lié à la variabilité des recettes et des charges du service délégué. Une compensation financière de l'autorité délégante est prévue afin de contribuer à l'équilibre économique du service public délégué, au regard des obligations de service public mises à la charge du délégataire, sans avoir pour effet de neutraliser le risque d'exploitation ni, a fortiori, de générer une surcompensation.

Les offres doivent être remises le lundi 20 avril 2026 à 16h au plus tard. La concession est attribuée du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2036.

La 1^{re} réserve naturelle régionale de Vaucluse vient de voir le jour au pied du Ventoux

Ecrit par le 3 juillet 2026



La Région Sud vient d'acter la création de la Réserve naturelle régionale Ermitage-Escampeaux. Elle est située à Villes-sur-Auzon, au sein du Parc naturel régional du Mont-Ventoux. Il s'agit de la première en Vaucluse.

D'une superficie de près de 253 hectares, cette réserve abrite une très grande biodiversité exceptionnelle, avec près de 400 espèces végétales et plus de 300 espèces animales recensées, dont de nombreuses espèces protégées et emblématiques comme le Grand-Duc d'Europe.

« Avec la création de cette nouvelle Réserve naturelle régionale Ermitage-Escampeaux, nous agissons concrètement pour préserver nos paysages et transmettre un patrimoine naturel vivant aux générations futures », se félicite Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Grâce à ce classement cette réserve va pouvoir renforcer la protection de son site naturel remarquable, de préserver les habitats sensibles et les espèces rares, de concilier les activités humaines pratiquées sur ce territoire (pastoralisme, sylviculture, cynégétique, activités touristiques et sportives) et la préservation de sa biodiversité, de structurer une gestion durable du site avec des moyens humains et financiers dédiés, ainsi que de contribuer à l'objectif national de 10% du territoire en protection forte d'ici 2030.

Isle-sur-la-Sorgue, Le lycée Alphonse-Benoît retrouve son éclat



La Région Sud engage plus de 22M€ pour la **réhabilitation énergétique et patrimoniale** du bâtiment historique du **lycée Alphonse-Benoît**. Soutenu par l'État via le **dispositif Fonds vert**, ce chantier d'ampleur vise à sécuriser l'édifice construit en 1884, restaurer son architecture remarquable et améliorer ses performances énergétiques. Livraison des travaux annoncée pour la rentrée scolaire 2026.

À **L'Isle-sur-la-Sorgue**, l'un des bâtiments scolaires les plus anciens du Vaucluse entame une nouvelle étape de son histoire. En effet, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur mène actuellement un vaste programme de réhabilitation énergétique et fonctionnelle du bâtiment historique du lycée Alphonse-Benoît, situé cours Victor-Hugo.

Un chantier majeur pour un lycée emblématique

Ecrit par le 3 juillet 2026

Avec plus de 22M€ investis, l'opération représente l'un des chantiers éducatifs les plus significatifs engagés récemment dans le département. Soutenu par l'État dans le cadre du Fonds vert, le projet est de moderniser l'établissement tout en préservant son identité patrimoniale. «Nous investissons 22M€ dans la réhabilitation du lycée Alphonse Benoît pour nos jeunes, pour leurs enseignants et pour l'avenir de notre territoire, a souligné **Renaud Muselier**, président de la Région Sud. Nous transformons ce patrimoine historique en un établissement moderne et ambitieux, car chaque lycéen mérite des conditions d'apprentissage à la hauteur de ses ambitions.»

Ecrit par le 3 juillet 2026



Ecrit par le 3 juillet 2026

DR

Un patrimoine scolaire du XIX^e siècle

L'édifice, construit en 1884, est caractéristique de l'architecture scolaire de la fin du XIX^e siècle. Il se distingue par une façade symétrique, de larges ouvertures destinées à maximiser la lumière naturelle et une organisation autour de cours intérieures. Il accueille les élèves de L'Isle-sur-la-Sorgue et des communes voisines. Egalement, le lycée porte le nom d'Alphonse Benoît (1809-1880), industriel et négociant dans le commerce de la soie originaire de la commune. Sans héritier direct, ce dernier légua une partie importante de sa fortune à la Ville afin de financer des équipements éducatifs et sociaux, contribuant ainsi durablement au développement local.

Restaurer sans dénaturer

Le projet engagé par la Région repose sur trois axes principaux : La sécurisation et la consolidation du bâtiment pour commencer. Des travaux importants ont aussi été réalisés sur les fondations afin d'assurer la stabilité de l'édifice. La gestion des eaux pluviales a aussi été repensée pour protéger durablement les structures. Au chapitre de la restauration patrimoniale, les façades retrouvent progressivement leur aspect d'origine. Les menuiseries en bois ont été refaites sur mesure, tandis que les encadrements en pierre et les enduits sont restaurés selon les techniques adaptées au bâti ancien. Enfin, la rénovation vise à faire du lycée un bâtiment exemplaire sur le plan énergétique. Isolation renforcée, matériaux naturels et ventilation améliorée permettront de réduire significativement les consommations d'énergie tout en améliorant le confort thermique des élèves et des équipes pédagogiques.

Un lycée tourné vers l'avenir

Aujourd'hui, le lycée Alphonse-Benoît accueille près de 1 250 élèves et constitue l'un des principaux pôles éducatifs du bassin de L'Isle-sur-la-Sorgue. Comme de nombreux établissements construits au XIX^e siècle, il doit relever le défi d'adapter un patrimoine historique aux exigences pédagogiques et environnementales contemporaines.

Article rédigé par Zélie Laberthe, 13 ans, élève de 4e, en stage à l'Echo du mardi

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat Provence-Alpes-Côte d'Azur souffle ses 100 bougies

Ecrit par le 3 juillet 2026



[La chambre des métiers et de l'artisanat de Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) vient de fêter son centenaire. L'occasion pour l'institution consulaire de célébrer l'excellence artisanale régionale lors d'un événement qui s'est tenue à l'Hôtel de Région à Marseille en présence de [Renaud Muselier](#), président de la Région Sud, et Jacques Witkowski, [nouveau préfet de Région Paca](#).

A cette occasion, une trentaine d'entreprises artisanales centenaires ont été mises à l'honneur dont [la Maison 1909 d'Amélie Ricard](#) à Avignon (voir aussi vidéo ci-dessous), la distillerie de plantes aromatiques [Les Agnels](#) à Buoux, les conserves [Guintrand](#) à Carpentras, la société [des Ogres de France](#) à Apt et l'atelier de dorure sur cuir et de restauration de cuirs anciens [le Fleuron du cuir](#) de Jean Gallon à Sarrians

La soirée a ensuite permis de mettre lumière la formation professionnelle avec la présence de 7 meilleurs ouvriers de France dont Rodolphe Couston (MOF Boulangerie et Parrain du centre CMA Formation Avignon), Alain Drouet (MOF Menuisier), Satoshi Sekimoto (MOF Broderie d'art) ou encore Séverine Gamba (MOF Esthétique - Art du maquillage).

« Fiers de notre histoire, résolument tournés vers l'avenir, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat

Ecrit par le 3 juillet 2026

Provence-Alpes-Côte d'Azur est fière d'accompagner ces entreprises qui font rayonner notre région, s'est félicité pour l'occasion le vauclusien [Yannick Mazette](#), président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Provence-Alpes-Côte d'Azur. Aujourd'hui comme hier, et pour longtemps encore. »

Les femmes et Monteux à l'honneur

Trois remises de prix ont aussi ponctué la soirée afin de récompenser des femmes artisanes et des territoires engagés :

- Prix Madame Apprentie : distinguant trois jeunes talents féminins en formation. Lisa Jandet, Ileana Viotti & Manon Gallois
- Prix Madame Artisanat : récompensant trois femmes entrepreneures. Alizée Pignard, Marina Angelini & Séverine Gamba
- Prix Ma Ville Mon Artisan : saluant l'engagement des communes de Monteux (Vaucluse), Le Cannet-des-Maures (Var) et Embrun (Hautes-Alpes) en faveur de l'artisanat local.

Une charte pour les JO d'hiver 2030

Enfin, Yannick Mazette et Renaud Muselier ont signé une charte marquant l'engagement de l'artisanat régional pour les Jeux Olympiques 2030 dans les Alpes du Sud.

« Célébrer les 100 ans de la Chambre de Métiers, c'est reconnaître l'excellence de l'artisanat en Provence-Alpes-Côte d'Azur, a souligné le président de la Région Sud. La Région restera aux côtés de nos artisans pour soutenir l'innovation et la transmission de nos entreprises. Avec les Jeux d'hiver 2030, c'est un formidable vecteur de croissance qui s'offre aux 280 000 artisans de la région. »

L.G.

Ecrit par le 3 juillet 2026



Crédit : DR/CMAR PACA

GSE fait briller la région Sud à Choose France

Ecrit par le 3 juillet 2026



À l'occasion du sommet [Choose France](#) qui vient de se tenir à Paris, le président de la République a dévoilé les projets d'investissement français sur l'ensemble du territoire national en 2025. Parmi eux, 8 projets annoncés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour un investissement de près de 2 milliards d'euros, dont celui du Vauclusien GSE.

'Choose France - édition France', la première édition de cet événement vient de se tenir à la maison de la chimie à Paris. A cette occasion, le président de la République, le Premier ministre et le Gouvernement ont réunis 200 start-ups, PME, ETI, grandes entreprises et financeurs privés qui ont choisi d'investir en France en 2025. Parmi eux, 8 projets annoncés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour un investissement de près de 2 milliards d'euros.

GSE, le spécialiste de l'immobilier d'entreprise basé à Avignon, fait partie de ces entreprises de la région à avoir été mis à l'honneur. Tout particulièrement pour [son acquisition en octobre 2025 de Critical Building](#), société de 45 employés experte du développement de projets de data center.

Ecrit par le 3 juillet 2026

[GSE rachète Critical Building, société experte en data center](#)

« Cette opération permet à GSE de devenir un acteur européen de référence pour la conception et la construction de data centers, qui répond aux enjeux d'innovation, de performance et de sécurisation des données qui caractérisent le marché », se félicite [Bernard Kleynhoff](#), conseiller régional Paca et président de [Rising Sud](#), l'agence de développement économique de la Région Sud. Cette première édition française de Choose France témoigne du dynamisme et de l'audace des entreprises françaises, dans un contexte difficile. Aux côtés de l'État, des collectivités et des entrepreneurs, nous faisons le pari d'une France qui crée, qui innove, qui embauche et qui rayonne. En région Sud, nous croyons fermement que l'investissement de nos entreprises est la condition de notre souveraineté industrielle, technologique, sanitaire... et un signal fort pour notre attractivité. »

« Choose France : cette rencontre du monde politique et du monde économique est une très belle initiative, explique Roland Paul, le président de GSE dont l'entreprise célébrera son cinquantenaire l'année prochaine. Il est indispensable de se rencontrer et d'échanger pour valoriser l'attractivité et l'investissement en France. Je suis fier d'avoir représenté GSE pour cette première édition, parmi 200 entrepreneurs et investisseurs français, à l'initiative du président de la République, du Premier ministre et du Gouvernement. »

« Ces investissements en région Sud sont une très bonne nouvelle pour notre économie locale et pour l'emploi. »

Renaud Muselier, président de la Région Sud

« Ces investissements en région Sud sont une très bonne nouvelle pour notre économie locale et pour l'emploi, complète [Renaud Muselier](#), président de la Région Sud. Ici en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le développement durable crée de l'emploi, l'industrie se décarbone et l'innovation se développe. Grâce à la mobilisation de Rising Sud et de nos partenaires, nous faisons de la région un moteur de la réindustrialisation française. »

La France séduit les investisseurs étrangers

A l'heure où la France est le pays européen le plus attractif pour les investissements étrangers pour la 6^e année consécutive, « Choose France est l'occasion d'échanger et de valoriser les annonces récentes et nouvelles d'investissement dans notre pays : installations ou extensions majeures de nouveaux sites industriels, investissements dans une entreprise française ou contractualisations d'ampleur avec un fournisseur ou un partenaire français, explique la Direction générale des entreprises pour le compte du Gouvernement. Ce sont les succès de ces entreprises, de leurs dirigeants et de tous les salariés qui sont mis en avant. »

En effet, si les sommets Choose France destinés aux entreprises étrangères sont organisés depuis 2018,

Ecrit par le 3 juillet 2026

l'édition France entend aussi désormais célébrer les entreprises françaises qui sont le moteur de l'attractivité hexagonale.

L.G



Les collaborateurs de GSE se sont mobilisés pour octobre rose

A l'occasion de l'opération octobre rose les collaborateurs de GSE ont organisé une vente caritative de gâteaux faits maison et un jeu concours. Durant cette journée, 1 191€ ont été collectés pour être intégralement reversés à la Ligue contre le cancer du Vaucluse.

« Cette initiative solidaire, reconduite pour la troisième année consécutive, illustre l'engagement de GSE et de ses équipes en faveur de la lutte contre le cancer du sein et du soutien aux femmes touchées par la maladie », explique GSE.

Pavoisement : la Région Sud choisit le

Ecrit par le 3 juillet 2026

drapeau tricolore



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, Égalité, 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 ! »

Ecrit par le 3 juillet 2026

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



Crédit : Jean-Charles Verchere

Ecrit par le 3 juillet 2026



Crédit : Jean-Charles Verchere

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.

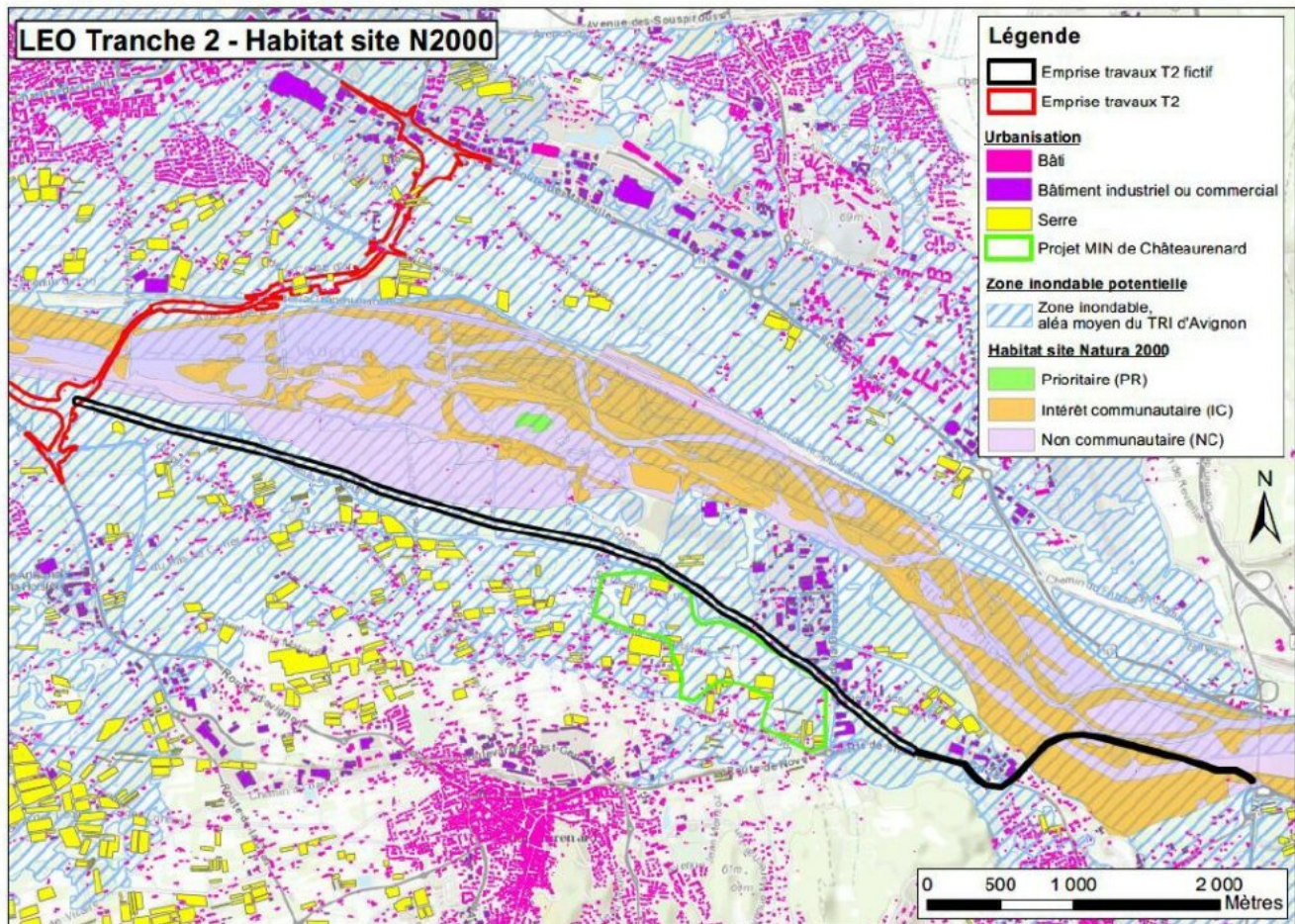
« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »

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](#)

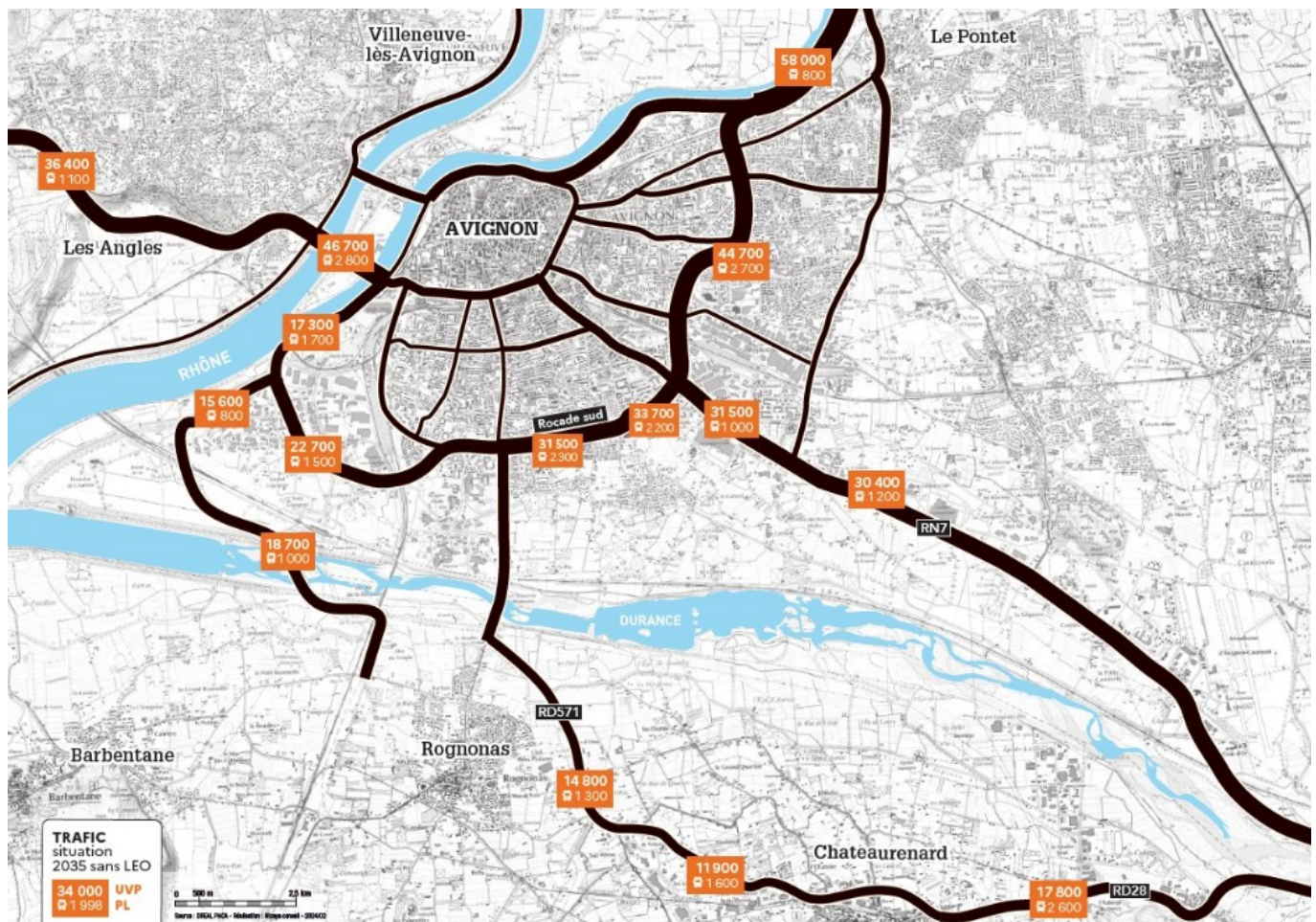
Projet alternatif ou projet utopique ?

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. »

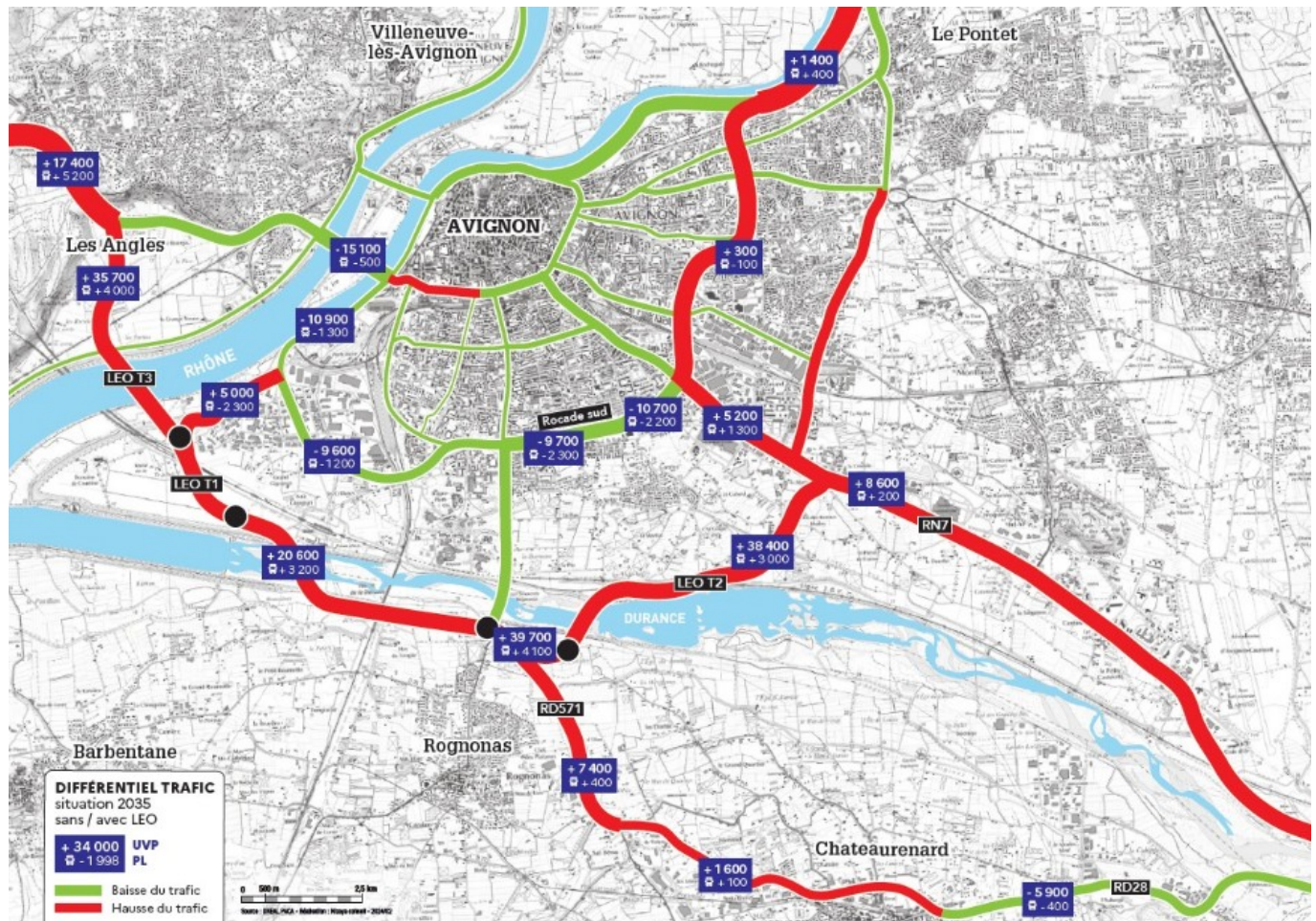
Gaby Charroux, maire de Martigues

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. »

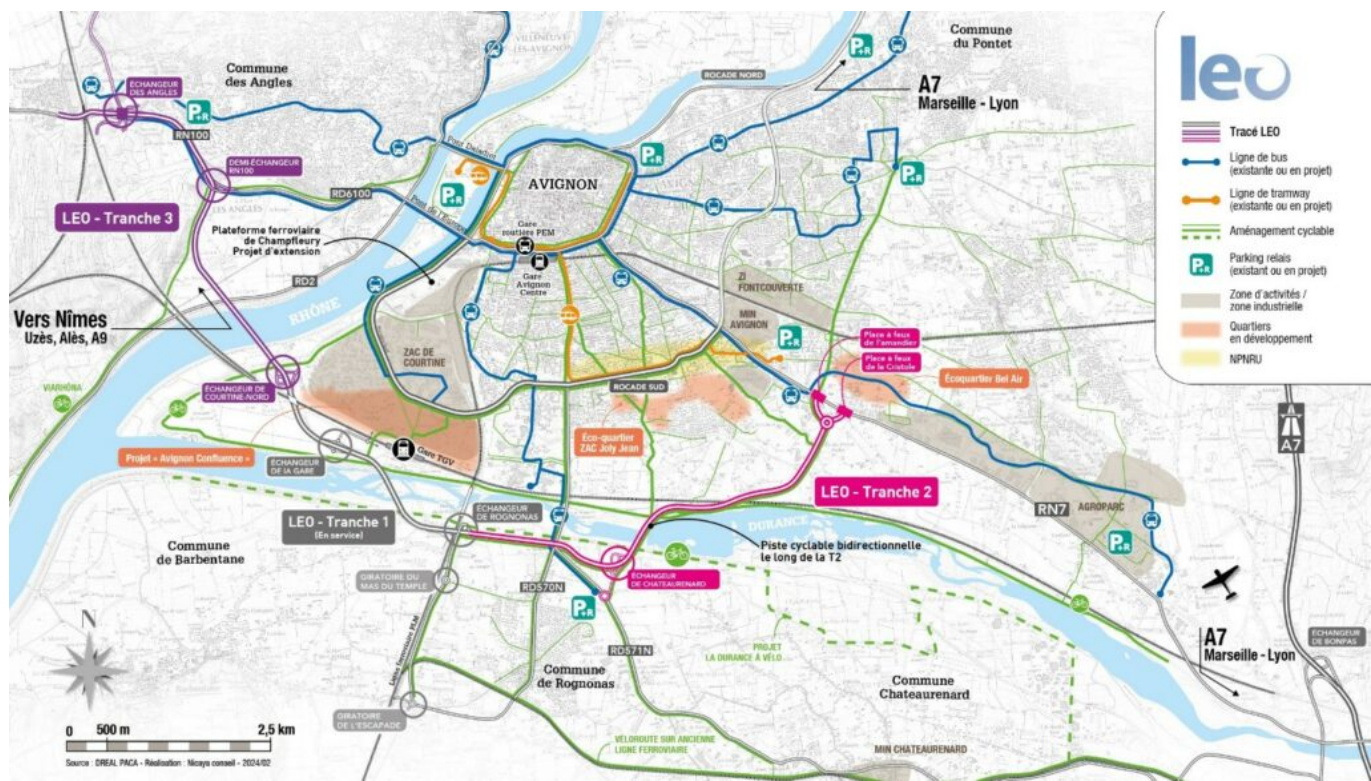
De quoi répondre tout particulièrement aux attentes des 63% de Villeneuvois qui ont plébiscité la réalisation d'un nouveau franchissement du fleuve-roi lors d'une enquête consultative initiée par la municipalité cardinalice. Pour les électeurs villeneuvois, il s'agit ainsi de la priorité numéro 1 des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

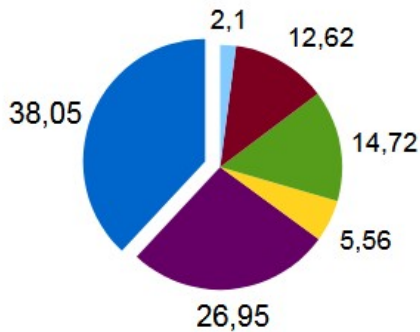
Après avoir été longtemps aux abonnés absents sur ce projet, on peut s'interroger sur le niveau de motivation de la région Occitanie qui aura mis près de 30 ans à entrer dans le dossier. Vouloir la LEO, c'est bien. La financer, c'est mieux. La remarque est d'ailleurs également valable pour le Département 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, 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 2^e tranche de la Liaison Est-Ouest ont reçu en février dernier un courrier leur annonçant le classement sans suite de la procédure. Alors que le code des marchés publics impose d'informer dans les plus brefs délais les opérateurs économiques ayant participé à ce type de démarche, il aura donc fallu 5 ans pour les prévenir d'une décision pour motif 'd'intérêt général', sans que l'intérêt général en question ne soit motivé... Le tout bien évidemment, sans indemnisations.

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

Ecrit par le 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 ?

Le parlement régional de la jeunesse clôture son mandat 2024/2025

Ecrit par le 3 juillet 2026



Le Parlement régional de la jeunesse (PRJ) du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur vient de clôturer son mandat 2024/2025.

Créé en 2017, le PRJ une assemblée composée de 123 jeunes lycéens, d'apprentis, ainsi que d'élèves et d'étudiants des formations sanitaires et sociales, âgés de 15 à 25 ans, venus des quatre coins du territoire. Ce dernier comprend notamment 3 jeunes vaclusiens.

Un budget autonome unique en France

Ensemble, ils coconstruisent les politiques publiques régionales, portent des projets et suivent attentivement l'évolution des dispositifs à destination des jeunes. Chaque année, les travaux du PRJ se structurent autour de 5 thématiques. En 2024/2025, ils portaient sur les thématiques suivantes : Europe, communication, développement durable, citoyenneté et pour la première fois, sport et Jeux Olympiques et Paralympiques 2030. Dispositif unique en France pour un conseil de jeunes, le PRJ est doté d'un budget d'un montant de 50 000€.

« Ici, en région Sud, nous faisons confiance à notre jeunesse. »

Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ecrit par le 3 juillet 2026

Durant cette année de mandat le PRJ de la Région SUD a porté plusieurs projets phares comme l'organisation d'une exposition sur Auschwitz dans le cadre des 80 ans de la libération du camp ou bien encore la création des ambassadeurs du sport en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les lycées afin de sensibiliser les lycéens à l'importance de l'activité physique.

Le PRJ s'est aussi mobilisé dans la lutte contre le harcèlement scolaire. Dans ce cadre, 15 de ses membres ont ainsi participé au hackathon 'L'Intelligence Artificielle au service de la lutte contre le harcèlement en milieu scolaire' avec des étudiants en métiers du numérique afin de concevoir des applications numériques innovantes, utilisant l'Intelligence Artificielle, pour prévenir et lutter contre le harcèlement scolaire. La mise en œuvre opérationnelle de cet outil est prévue pour l'année scolaire 2025-2026.

« Ici, en région Sud, nous faisons confiance à notre jeunesse, assure Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. À travers le Parlement Régional de la Jeunesse, nous lui donnons non seulement la parole, mais aussi les moyens d'agir. Cette année encore, nos jeunes ont su démontrer leur sens de l'initiative et leur engagement pour des causes essentielles. Ils sont la fierté de notre territoire et les bâtisseurs d'un avenir que nous voulons à leur image : solidaire, durable et ambitieux. »

Les entreprises vauclusiennes prennent leur envol au salon du Bourget

Ecrit par le 3 juillet 2026



Deux sociétés vauclusiennes font partie des 36 entreprises régionales accompagnées par la Région Sud lors du dernier [Salon international de l'aéronautique et de l'espace international](#) du Bourget. A cette occasion, les avignonnais [Leeft](#) et [Easycube](#) ont pu s'installer sur un pavillon de 400m² mettant en avant les filières d'excellence des industries de l'aéronautique et de la défense en Provence-Alpes-Côte d'Azur. De son côté, [le Sorguais Eurengo](#) a aussi profité de l'événement pour renforcer son partenariat avec le groupe suédois Saab. Objectif : doubler rapidement la capacité de production actuelle d'explosifs à base d'octogène.

« Au Salon du Bourget, la Région Sud a affirmé sa place dans l'excellence aéronautique et spatiale française », se félicite [Renaud Muselier](#), président du Conseil régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

« Territoire stratégique, notre région accueille des fleurons industriels, des centres de recherche de pointe, des bases militaires d'envergure et un vivier de compétences unique », poursuit celui qui est à la tête de la région française disposant des plus importants effectifs (47 800 personnels militaires) ainsi que de la plus forte occupation foncière du territoire national.

« Favoriser l'essor de nos pépites, en France ou à l'international. »

Ecrit par le 3 juillet 2026

Bernard Kleynhoff, président de Rising SUD

« En région Sud, l'aéronautique et le spatial forment la première filière industrielle, avec un écosystème riche de petites, moyennes et très grandes entreprises qui emploient plus de 25 000 personnes », confirme [Bernard Kleynhoff](#), président de [Rising SUD](#), l'agence de développement économique de la Région et également conseiller régional président de la commission développement économique et digital, industrie, export, attractivité, cybersécurité.

Afin de faire la promotion de cette filière au Bourget 2025, la Région Sud, [le pôle de compétitivité Safe](#) et Rising SUD ont donc accompagné 36 exposants, parmi lesquels 31 entreprises, dont 7 start-ups. Du 16 au 22 juin dernier, ces dernières ont ainsi pu prendre possession du pavillon de la Région qui s'étendait sur 400 m².

« Notre objectif ? Mettre en lumière leur savoir-faire mais aussi les atouts d'une région qui a fait de la défense et des industries du futur de vraies filières d'excellence. Notre ambition ? Favoriser l'essor de nos pépites, en France ou à l'international, et identifier de nouveaux projets créateurs de valeur et d'emplois pour le Sud », insiste Bernard Kleynhoff.



L'ensemble de la délégation des 36 exposants régionaux ayant pris possession du pavillon de la Région SUD. Crédit photo : Yann Bouvier

Easycube et Leeft représentent le Vaucluse

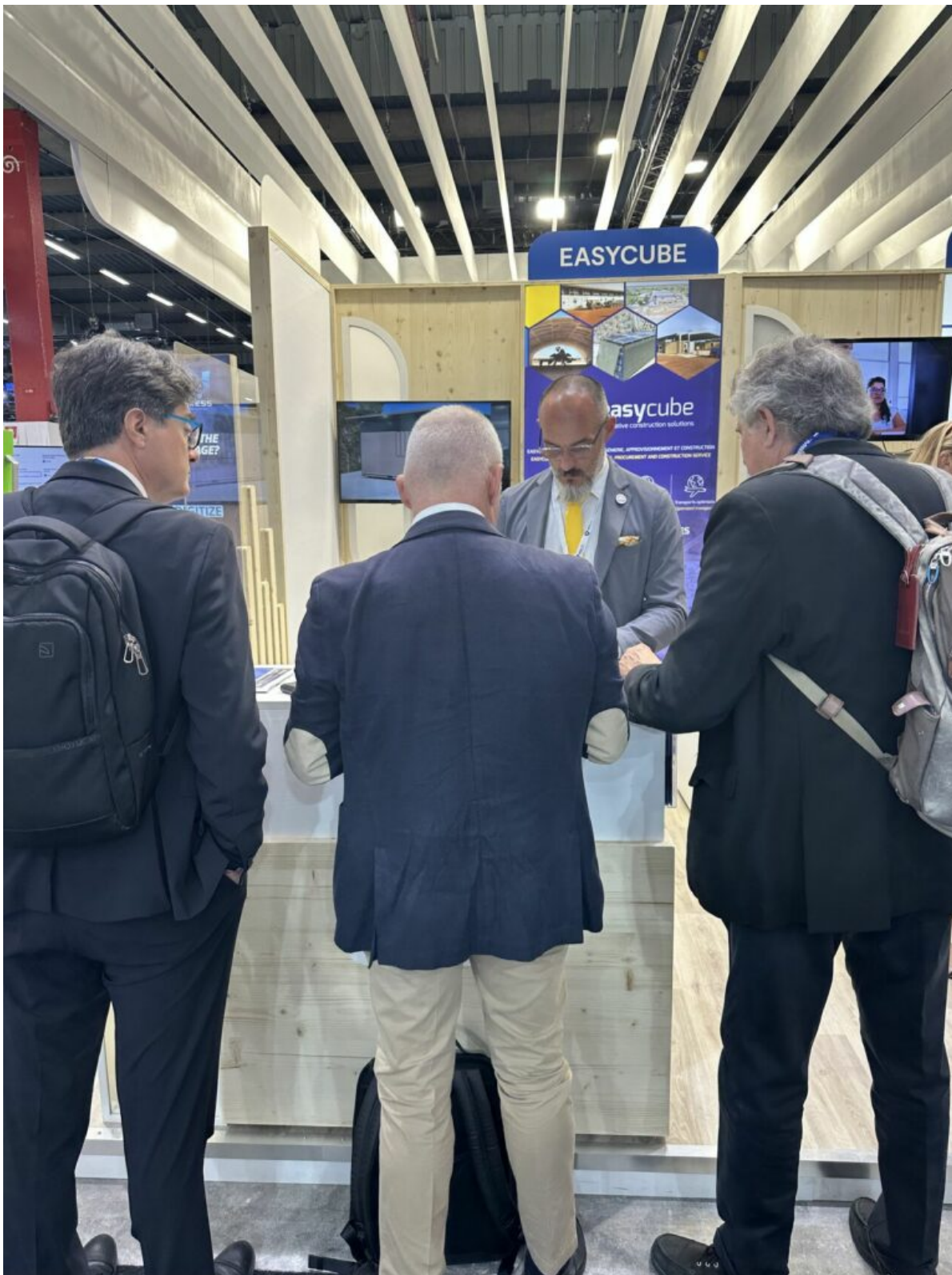
Deux entreprises avignonaises figurent dans cette délégation : [Easycube](#), et [Leeft](#).

Filiale [du groupe Dreyer](#), qui vient d'inaugurer [son nouveau siège social](#) dans la zone d'activités d'Agroparc, Easycube est spécialisée dans la construction de bâtiments hors site et le déploiement de solutions modulaires dans le monde entier.

Ecrit par le 3 juillet 2026

« Nous opérons à l'international depuis 2010 avec une forte expérience terrain à travers le continent Africain et les îles, explique Easycub. Les bâtiments que nous réalisons sont projetables et permettent ainsi d'opérer en toute sécurité dans les zones d'opérations les plus hostiles. Lorsque l'accès nous est impossible, nous réalisons des formations à distance pour garantir la simplicité de montage de nos constructions en kit. Nos installations modulaires offrent une solution complète et adaptable, que ce soit pour des opérations de défense, des bases de vie, des restaurants, des logements ou des espaces de stockage sensible. »

Ecrit par le 3 juillet 2026



Ecrit par le 3 juillet 2026

Crédit : Easycube LinkedIn/DR



Crédit : Leeft LinkedIn/DR

Pour sa part, la société Leeft (anciennement Elysium) a aussi choisi Avignon pour développer son projet de transport médical par drone.

« Nous sommes fiers de représenter l'innovation en logistique médicale par drone au pavillon de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur en partenariat avec le pôle Safe, précisent les responsables de l'entreprise. LEEFT est une entreprise dont la mission est de mettre la technologie au service de la santé. Elle révolutionne la logistique médicale grâce aux drones autonomes. Nous concevons des solutions innovantes pour le transport critique inter-hôpitaux, optimisant la rapidité et la fiabilité des livraisons d'organes, de sang ou de médicaments. Notre mission : mettre la technologie au service de la santé. »

« Avec l'action des pouvoirs publics, la Région Sud en tête, tout est mis en œuvre pour bâtir un écosystème à la pointe, composé des industriels, des forces armées et des talents qui façonnent l'avenir

Ecrit par le 3 juillet 2026

de l'aéronautique et du spatial », résumait Renaud Muselier pour mettre en lumière le travail de développement de la filière de la région dont il a la présidence.

[Défense nationale : Le Vaucluse combien de divisions ?](#)

Eurengo renforce son partenariat avec Saab

En parallèle de la délégation régionale, [le Sorguais Eurengo](#) était également présent à cette édition 2025 du Salon international de l'aéronautique et de l'espace international du Bourget. A cette occasion, [l'entreprise vauclusienne figurant au top 10 des leaders régionaux de l'innovation en 2024](#), a signé un accord de renforcement de son partenariat avec le groupe suédois Saab. Il va permettre à Eurengo d'investir dans une augmentation significative de sa capacité de production de poudres à double base et d'explosifs à base d'octogène, qui sont essentiels pour le portefeuille de combat terrestre de Saab. Ce projet stratégique est financé conjointement par la société vauclusienne, Saab et le programme européen ASAP (Act in support of ammunition production). Il permettra de doubler la capacité de production actuelle de ces composants énergétiques d'ici 2027.

Ecrit par le 3 juillet 2026



Thierry Francou, PDG d'Eurengo (à gauche), et Görgen Johansson, directeur de Saab Dynamics.
Crédit : Eurengo/DR

« Ce renforcement de nos capacités industrielles illustre l'engagement commun d'Eurengo et de Saab à sécuriser les chaînes d'approvisionnement critiques, à soutenir l'autonomie stratégique européenne et à répondre durablement aux besoins opérationnels de nos clients », précise [Thierry Francou](#), PDG d'Eurengo qui vient de se doter d'une toute nouvelle station de traitement biologique des rejets liquides. Un ouvrage de 7 000 m³ de bassins représentant un investissement de 14M€ pour le leader européen des explosifs, propulseurs et combustibles militaires.

L.G. avec l'aide d'Enzo Féraud