Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

# Anru, Avignon verrouille sa mue urbaine



**Le Grand Avignon a stabilisé son projet de renouvellement urbain, doté de 461,3M€. Saint-Chamand rejoint les opérations confirmées, tandis que les quartiers Nord-Est et Olivades voient leur programme ajusté. Une candidature au futur dispositif 'Anru 360' (Agence nationale pour le renouvellement urbain) est déjà en préparation.**

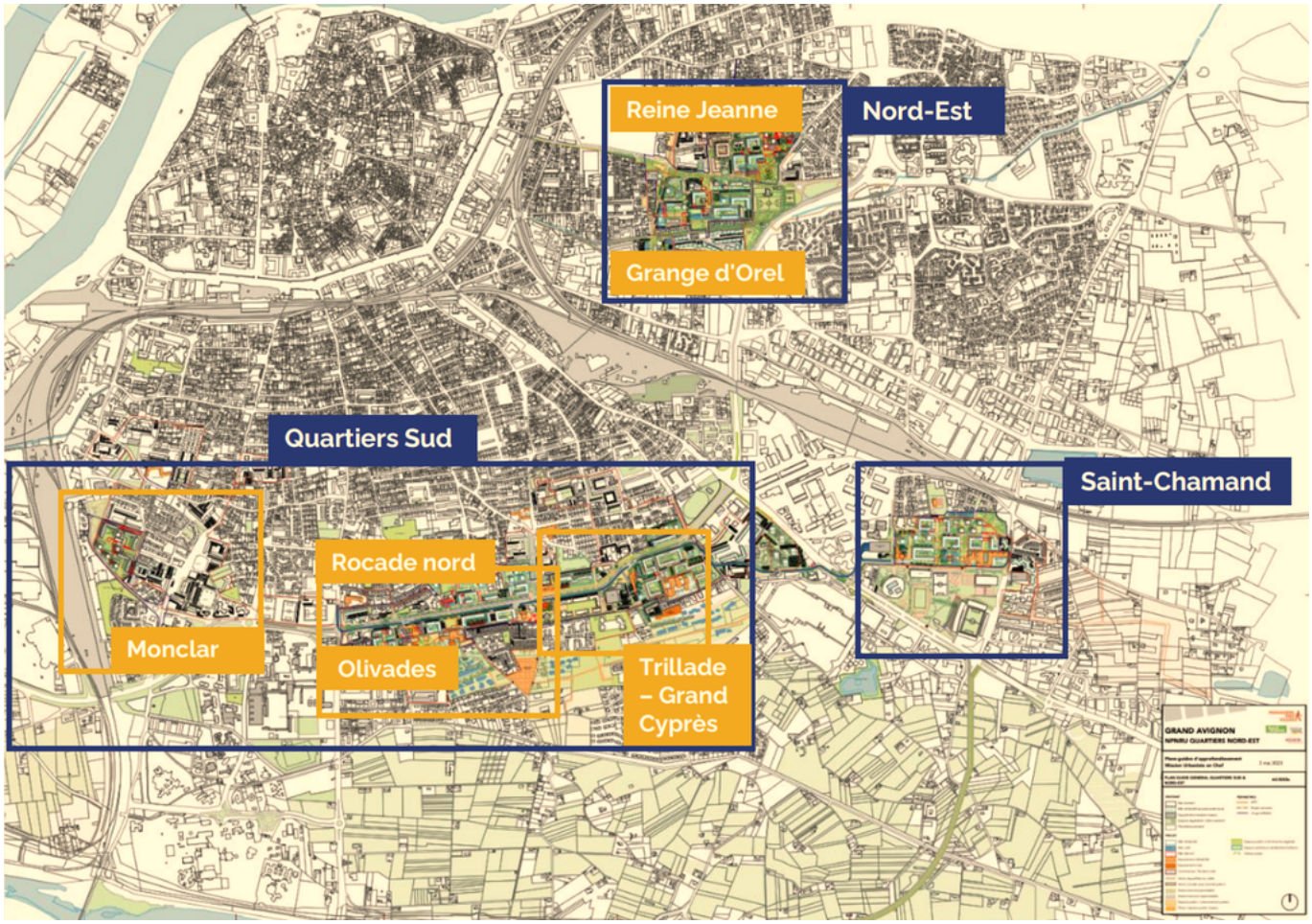
Réuni à la mi-septembre, sous la présidence d'Olivier Galzi, le comité de pilotage du projet national de renouvellement urbain a arrêté la version définitive du programme, signé en 2020. La réunion était coprésidée par le préfet de Vaucluse, Thierry Suquet, en présence de l'Anru, d'Action Logement Services et des bailleurs Grand Delta Habitat et Erilia.

**Un accord décisif pour les quartiers**

Objectif ? Sécuriser les engagements avant la clôture du programme national, prévue en 2027, et adapter les opérations aux besoins désormais exprimés sur le terrain. Le quartier Saint-Chamand bénéficiera ainsi d'un programme de rénovation confirmé. Dans les quartiers Nord-Est et aux Olivades, plusieurs ajustements doivent améliorer le cadre de vie, renforcer l'attractivité et poursuivre le désenclavement. La transition écologique reste également au cœur du projet.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026




**Copyright Grand Avignon**

**Plus de logements, des espaces mieux partagés**

Le plan prévoit la construction de logements neufs, plus qualitatifs, dans les quartiers concernés et à leurs abords. Un partenariat renforcé avec Grand Delta Habitat doit accompagner cette nouvelle phase. Autre avancée ? Certains espaces situés au pied des immeubles pourront être privatisés au bénéfice des locataires. Une mesure très concrète, appelée à améliorer la gestion, la tranquillité et l'usage quotidien des abords résidentiels. Le projet comprend aussi des démolitions, des réhabilitations et la requalification d'équipements et d'espaces publics. Il concerne près de 30 000 habitants répartis entre les quartiers Sud, Champfleury, Monclar, Rocade, Croix des Oiseaux et Barbière, Saint-Chamand, ainsi que les secteurs Nord-Est, Reine Jeanne, la Grange d'Orel et les Neuf Peyres.

**Un chantier à 461M€**

L'investissement global atteint 461,3M€. Le Grand Avignon y contribue à hauteur de 18,7M€, tandis que l'Agence nationale pour la rénovation urbaine apporte 110M€. Créée en 2003, l'Anru finance les opérations destinées à transformer durablement les quartiers prioritaires : habitat, voirie, équipements publics, espaces verts et mobilités. Le Npnru (Nouveau programme national de renouvellement urbain),

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

lancé en 2014, a précisément voulu dépasser la seule réhabilitation des immeubles pour agir sur l'ensemble du cadre urbain. À Avignon, l'enjeu est de reconnecter les quartiers à la ville autant que de rénover les bâtiments. Une transformation qui se mesure dans les rues, les logements et les services de proximité.

**Déjà la suite en ligne de mire**

Le comité de pilotage a enfin posé les bases d'une candidature du Grand Avignon à 'Anru 360'. Annoncé par le Premier ministre en avril, ce futur programme doit prendre le relais du Npnru entre 2030 et 2040.Avignon entend y prolonger, mais aussi accélérer, la dynamique engagée. La première étape consiste désormais à transformer les accords administratifs en réalisations visibles. C'est là que se jouera la réussite du projet : dans la capacité à faire sentir rapidement les effets de cette rénovation aux habitants.

**Mireille Hurlin**



**Copyright Grand Avignon**

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

# Dominique Santoni : « il est temps que tout le monde fasse preuve de bon sens »



**Fin des bouchons à Bonpas, déviation d'Orange, plan santé, déménagement des archives, Routes du Sud, pistes cyclables, LEO… la présidente du Département fait le point des grands dossiers en Vaucluse. L'occasion pour l'élue de regretter les conséquences des incertitudes politiques au niveau national ainsi que la déconnexion des réalités du terrain auxquelles sont confrontés les élus de proximité. Pour elle, un seul parti compte : celui du bon sens.**

Ne cherchez plus. Nous avons trouvé le bâtiment signature de la zone d'activité d'Agroparc : Memento, le nouvel édifice qui accueille les archives départementales du Conseil départemental de Vaucluse trop à l'étroit maintenant dans leur site historique du palais des papes.
« C'est beau, c'est solide, c'est du concret », assure fièrement Dominique Santoni, présidente du Département, qui a pris l'habitude désormais d'organiser une rencontre de rentrée avec la presse dans un site emblématique du département. L'occasion pour l'élue de rappeler que ce nouveau lieu de mémoire constitue « un véritable symbole de notre feuille de route d'investir et de donner de la visibilité

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

au département. C'est un projet phare que nous avons réussi à mener en 3 ans. Il illustre parfaitement notre volonté de nous tourner vers l'avenir. »

> « Investir pour améliorer le quotidien des Vauclusiens. »
>
> *Dominique Santoni, président du Conseil départemental de Vaucluse*

Investir, investir et encore investir, tel pourrait être le mantra de Dominique Santoni qui rappelle le cap qu'elle s'est fixée dans sa mandature : « améliorer les infrastructures pour améliorer, encore une fois, le quotidien des Vauclusiens ».
Après Memento, l'autre gros chantier en cours c'est le carrefour de Bonpas. « Les travaux avancent rapidement, explique-t-elle. C'est le projet de la mandature : 38M€ de dépense, dont près de 25M€ sont financés par le Conseil départemental. Mais Bonpas, c'est plus qu'un simple réaménagement de carrefour. C'est du temps gagné et la fin des bouchons afin d'améliorer le quotidien de chacun. Même chose avec le chantier de la déviation d'Orange qui se poursuit. Un investissement de 50M€ dont 42% financés par le Département. Je crois que c'est cela que les gens veulent aujourd'hui avant tout : du concret, car dans ce département, on ne fait pas de grands discours mais des grands travaux. »

> Les travaux du carrefour de Bonpas se poursuivent en septembre

**Poursuite du déploiement de plan santé**
Même satisfaction en ce qui concerne le déploiement du plan santé du Département. « Grâce à cette initiative, plus de 3 200 Vauclusiens ont retrouvé un médecin-traitant à ce jour. Et ce n'est pas fini puisque nous allons ouvrir prochainement un 5e centre de santé à Pernes-les-Fontaines. Nous sommes également en train de recruter 2 à 3 nouveaux médecins en plus de la dizaine que nous avons déjà embauché. Tout cela, dans un souci de proximité qui caractérise l'ADN de notre action. »

> « Il faut que chaque euro dépensé serve aux Vauclusiens. »

« Mais pour mener à bien tout cela, il nous faut un budget, rappelle Dominique Santoni. Nous n'attendrons donc pas les annonces de l'Etat pour élaborer notre budget 2026 qui sera fait en décembre. Afin de jouer la prudence, nous allons travailler sur un budget qui sera similaire à celui de l'année passée. Et même si notre situation financière est plutôt saine, nous conserverons rigoureusement le même cap avec l'objectif de se désendetter parce qu'au plus on se désendette, au mieux on se porte. Nous allons donc chercher des financements et faire des économies, là où on peut les faire. Parce qu'effectivement, nous vivons une période très compliquée où, même si nous n'avons pas la planche à

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

billets, nous avons du bon sens. Au final, il faut que chaque euro dépensé serve aux Vauclusiens. »

**RSA : continuer d'accompagner les allocataires vers l'emploi**

Si le Vaucluse présentait le pire taux régional de retour à l'emploi (3%) des allocataires du RSA (Revenu de solidarité active), le département affiche maintenant le meilleur score (presque 35%).

« Pour moi, le RSA ne peut pas être une situation qui perdure, confie Dominique Santoni. L'idée, c'est vraiment de retrouver du travail. Aujourd'hui, nous avons identifié trois types d'allocataires du RSA : ceux qui peuvent se tourner vers une prestation compensatoire (comme l'aide à l'autonomie, aux personnes handicapées, la retraite…) et que nous avons accompagné dans leurs démarches. Ensuite, il y en a une partie qui n'ont pas droit au RSA, parce qu'ils ne remplissent pas les conditions car ils ont une activité annexe ou d'autres revenus. Ceux-là, je trouve qu'il n'y a pas de raison qu'ils soient au RSA. Enfin, il y a ceux qui sont inscrits au RSA en étant à la recherche d'un emploi ou qui peuvent travailler. Des personnes souvent entre 20 et 55 ans que nous accompagnons pour qu'ils se réintègrent. Et cela marche bien, puisque nous sommes maintenant le meilleur département de la région dans ce domaine. »

Côté budget, ces contrôles de l'accès au RSA on permis de faire passer le coûts du versement de cette prestation pour le Département de 110M€ à 93M€ actuellement.

**Les plus belles routes du Sud en 2026 ?**

Concernant les projets à venir, le Département espère lancer en 2026 'Les plus belles routes du Sud'. Mené en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui en financera une partie, ce programme vise à rénover et embellir les routes, principalement départementales.

« Nous allons embellir, nous allons planter, nous allons fleurir, nous allons agrandir, nous allons installer des pistes cyclables », énumère Dominique Santoni.

« Cela concerne aussi les sentiers, les itinéraires pédestres ou bien encore les traversées de VTT, poursuit-elle. L'idée c'est de mettre en scène les voies du Vaucluse et de réaliser des gestes architecturaux comme avec la passerelle de l'Oiselet. »

Dans cet esprit, le Conseil départemental prévoit la création d'une piste cyclable en encorbellement le long du pont de Bonpas, un travail sur le pied du Ventoux ou dans les gorges de la Nesque.

« Avec cela, on combine développement, infrastructure, attractivité, mobilité douce, développement durable, transport… », se félicite à l'avance l'élue qui souhaite mettre le paquet sur les plantations d'arbres car « le Vaucluse a encore besoin d'être embelli. »

> « La solution de la rocade, c'est la LEO »

Gérant près de 2 400 km de routes départementales, Dominique Santoni a aussi forcément un œil sur les difficultés de mobilité et tout particulièrement la non-réalisation de la LEO ou bien encore le projet de limiter le trafic poids lourds sur la rocade d'Avignon.

« La solution de la rocade, c'est la LEO. Je trouve vraiment dommage que l'on ait abandonné ce projet de contournement de la cité des papes alors que nous avons une vraie problématique de transport dans ce département. En plus, nous nous privons de dizaines de millions d'euros qui auraient été déversés sur le territoire. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

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

« Aujourd'hui, interdire les poids lourds sur la Rocade de la manière dont cela est fait cela n'a pas de sens, regrette-t-elle. Le département du Vaucluse a émis un avis défavorable, ceux du Gard et des Bouches-du-Rhône également, les professionnels du transport sont contre, le ministère des transports et le préfet de région n'y sont pas favorable et pourtant on force encore et encore. Si on fait des réunions, de conciliation, de réflexion, dans lesquelles tout est déjà décidé, à quoi cela sert ? On veut envoyer les camions ailleurs, mais pour aller où ? Vers les ponts de Rognonas et de Roquemaure qui ne pourront pas le supporter et qui sont sous surveillance technique. Le préfet de région l'a écrit, 'un surcroît de trafic 38 tonnes semble difficile sur ces deux points' (ndlr : en plus celui du Pont de l'Europe a été consolidé en 2014 mais ne peut pas accueillir de trafic supplémentaire, tout comme celui d'Aramon construit en 1970). »

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

« Et que l'on ne me dise pas que l'on fait du développement durable en faisant passer les camions à Orange pour redescendre sur Avignon. Il y aura beaucoup plus de pollution et de bruit en incitant par exemple les transporteurs à utiliser deux camions plus petits là où il en affrété un seul ou à doubler les rotations. C'est un non-sens écologique. Le tout en prenant le risque de mettre en péril une filière rail-route que l'on a patiemment construit à Champfleury. »

« Il faut arrêter de dépenser l'argent que l'on n'a pas,

« Je crois vraiment qu'il est temps de faire preuve de bon sens dans nos décisions, que ce soit au niveau local ou national, espère Dominique Santoni. Quand on écoute les gens dans la rue, 80% vous disent la même chose, Ils veulent que, si on leur annonce des choses, on sache comment on les finance. Et que, si ce n'est pas possible, on leur dise qu'on ne va pas les faire. Je pense que les Français sont prêts à l'entendre. Il faut arrêter de dépenser l'argent que l'on n'a pas et que l'on arrête de se faire gouverner par des minorités. »

« Le non-cumul des mandats a aussi éloigné les élus nationaux des problématiques de terrains et de la réalité de ce que vivent les vrais gens. Et avec le quinquennat, ils sont perpétuellement en campagne. A un moment, on a eu le 'quoi qu'il en coûte' et maintenant on n'a plus rien… Je ne comprends pas pourquoi on n'arrive pas à se redresser. Je ne comprends pas que nous n'ayons pas le courage de faire des réformes. L'Espagne, qui est à gauche, y est arrivé, l'Italie, très à droite, y est arrivé. Alors pourquoi

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

pas nous ? »

---

# 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.**

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

**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 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026



**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 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.

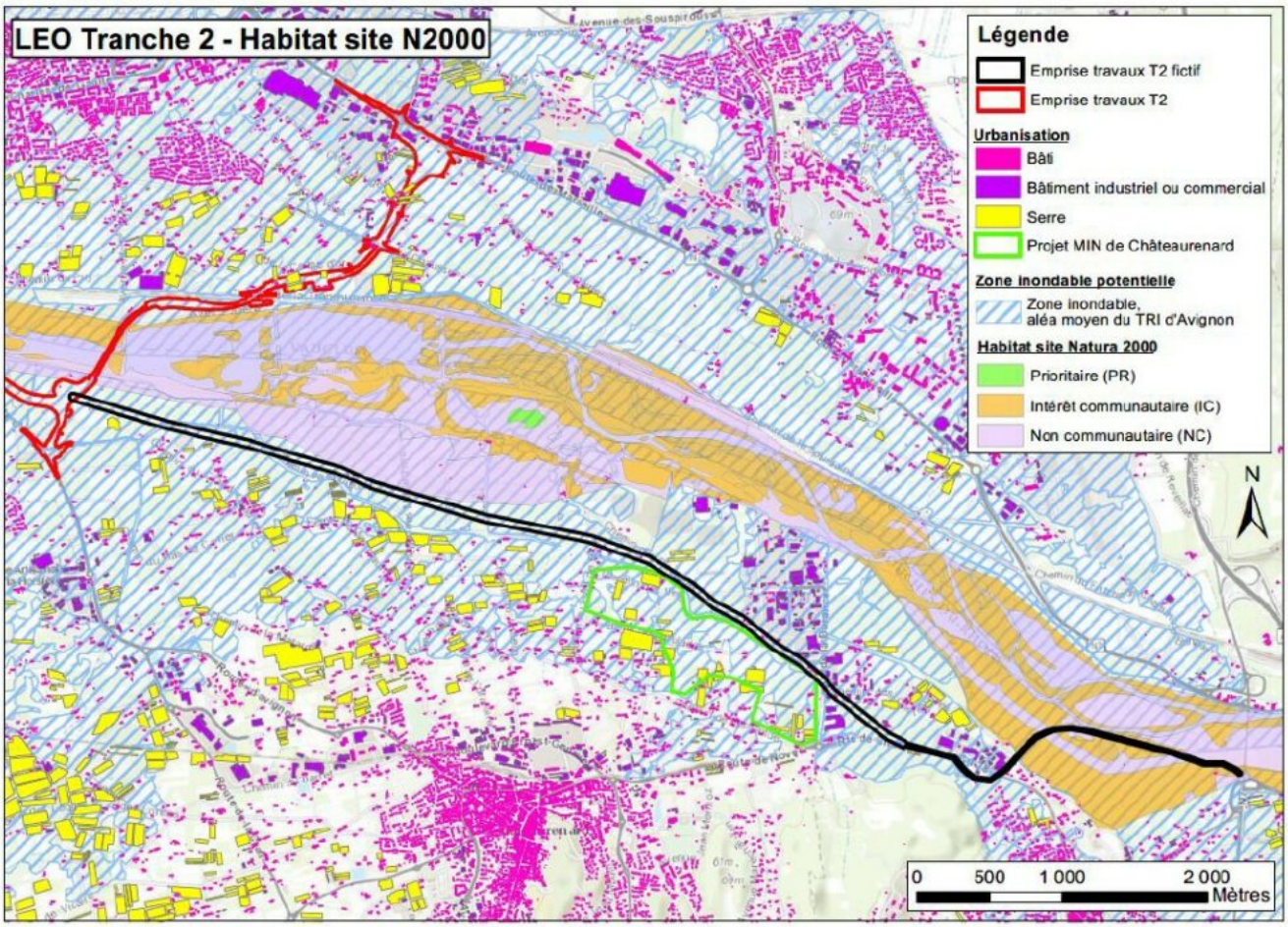
> **« Cela fait des années et des années que les élus du nord des Bouches-du-Rhône viennent dicter ce qui est bon ou pas pour les avignonnais et les avignonnaises. »**
>
> ***Cécile Helle, maire d'Avignon***

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

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 ».




**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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

**« 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 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.

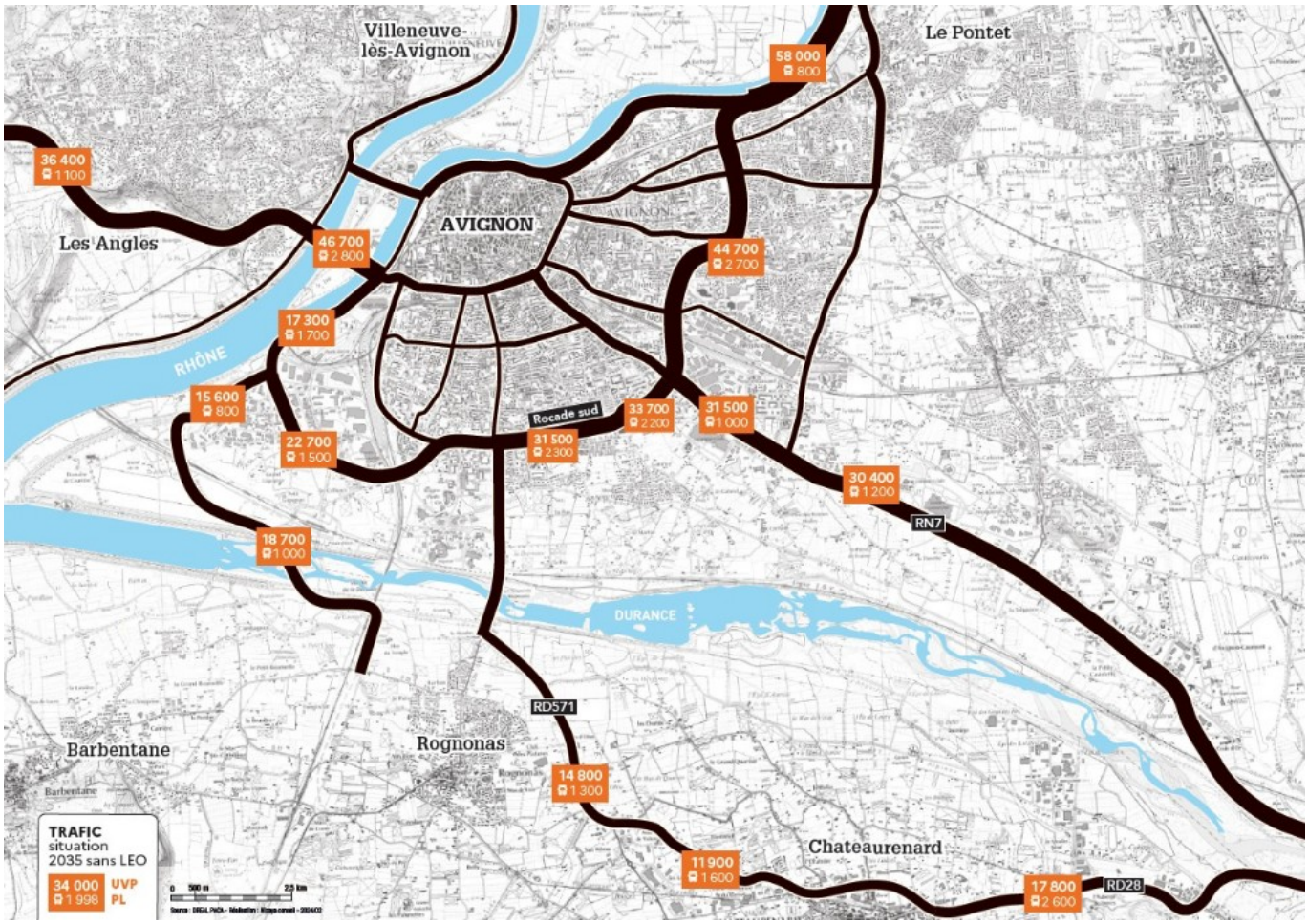
Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année

**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 15 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 15 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 15 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 15 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.

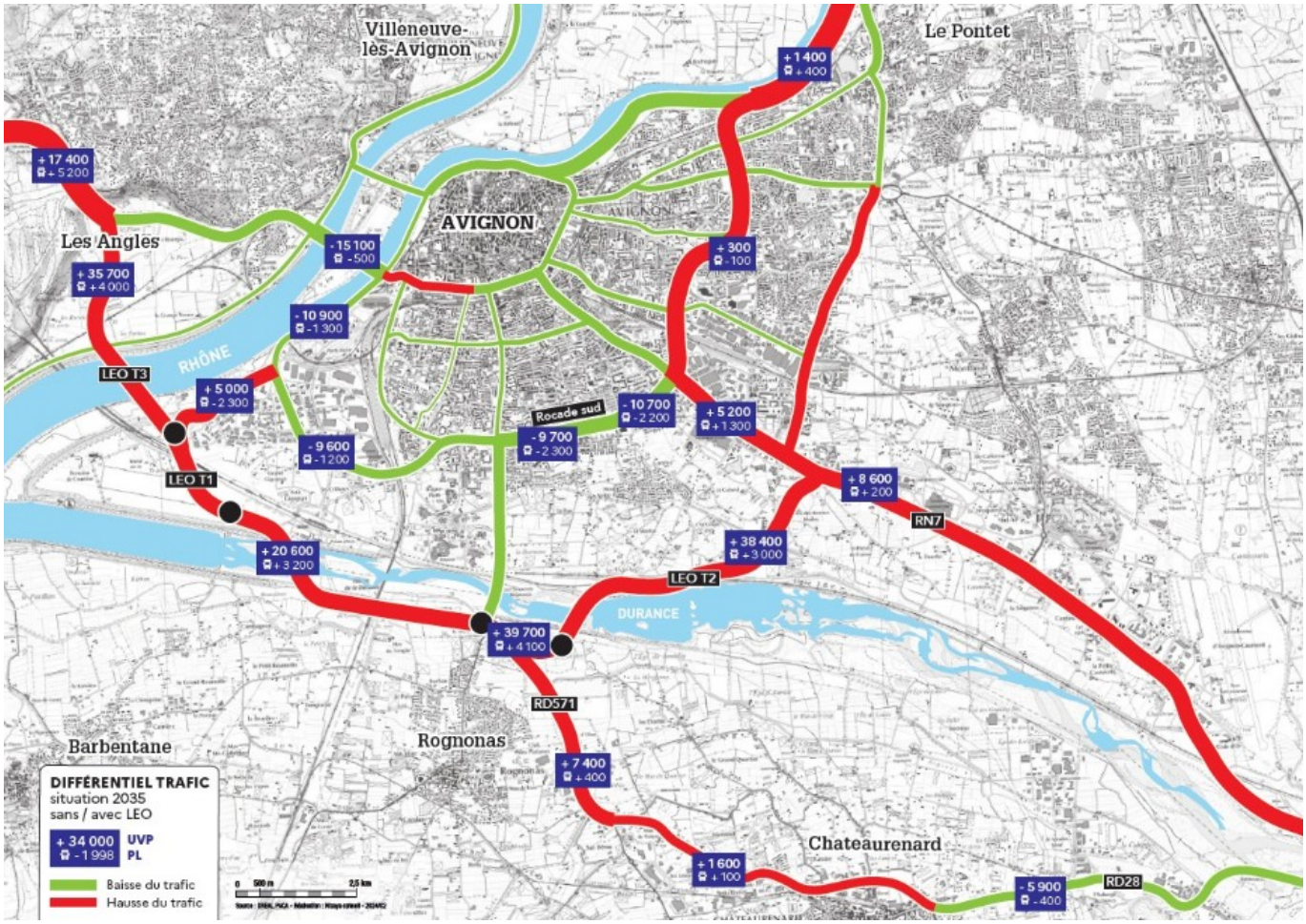
> **« Ce que l'on attend des élus d'un territoire : qu'ils le défendent, qu'ils le développent et qu'ils l'améliorent afin d'y rendre la vie le meilleur possible. »**
>
> ***Gaby Charroux, maire de Martigues***

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 15 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 15 novembre 2026

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

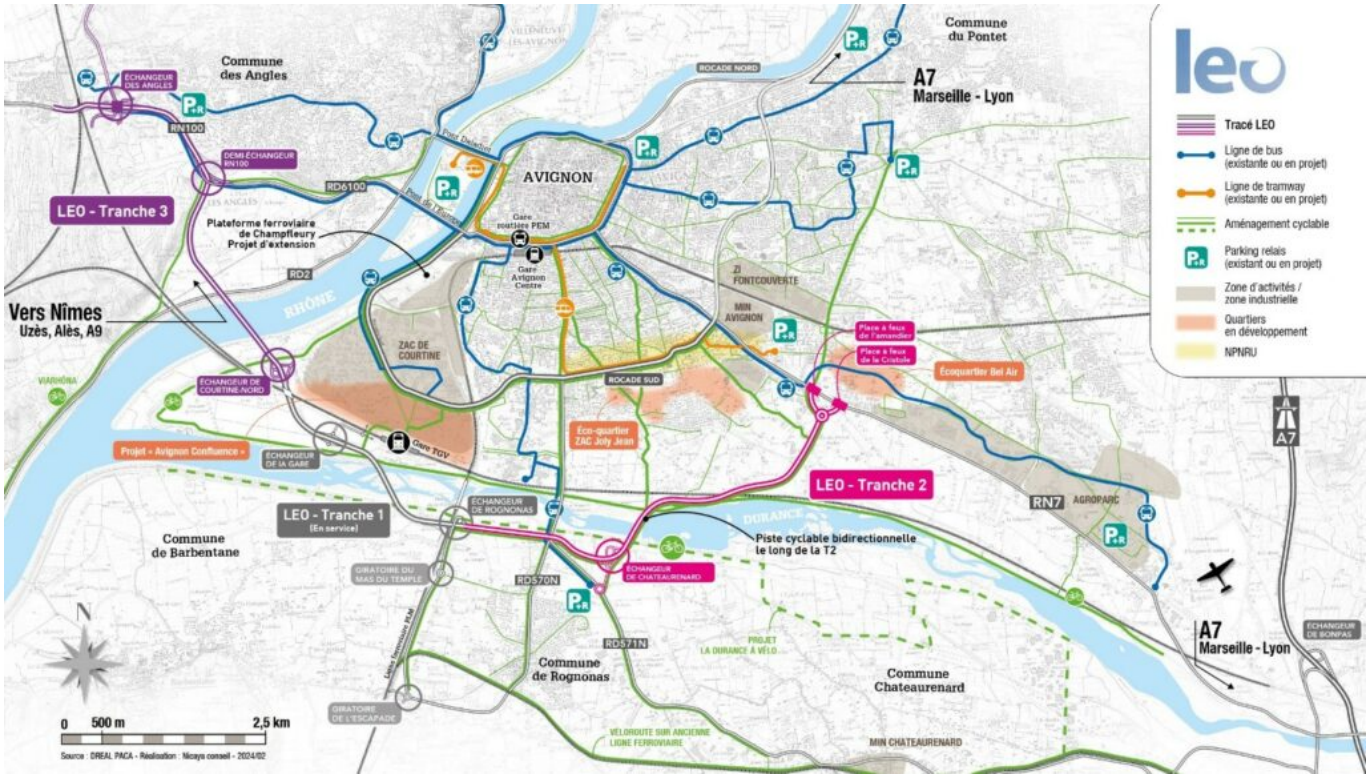
> **« Le projet de LEO est une véritable clé de voûte pour notre territoire. »**
>
> ***Les élus gardois du Grand Avignon***

« 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 15 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 15 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**

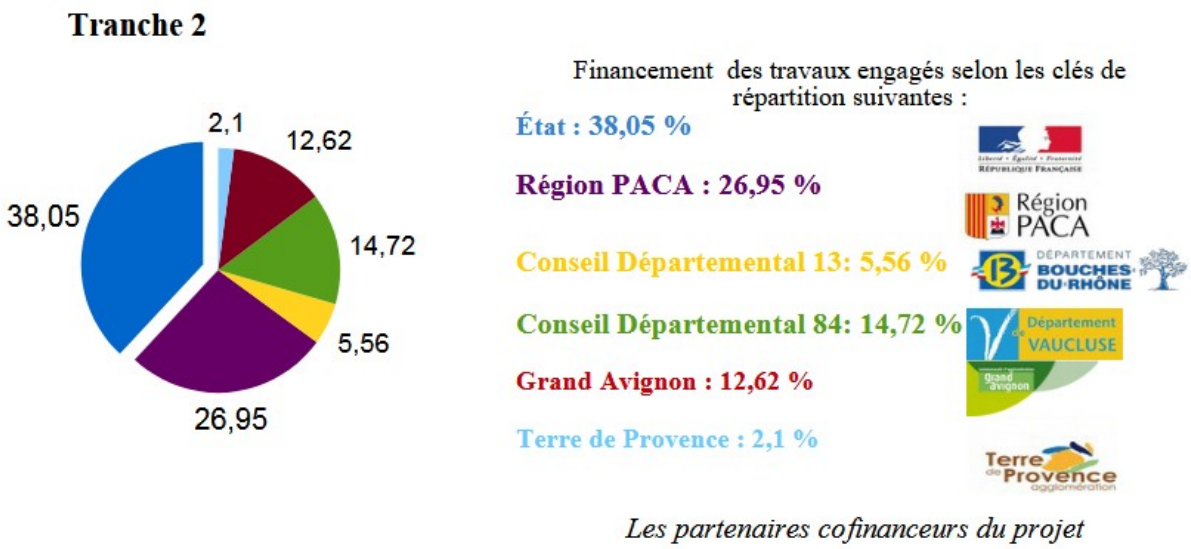
« Il est temps que le vaucluse cesse de passer à côté de son histoire. A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon », expliquait déjà en 2021 Jean-Baptiste Blanc, le sénateur de Vaucluse. Pour une infrastructure aussi vitale pour le territoire, on peut donc 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 15 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 15 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 15 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 15 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 15 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 ?

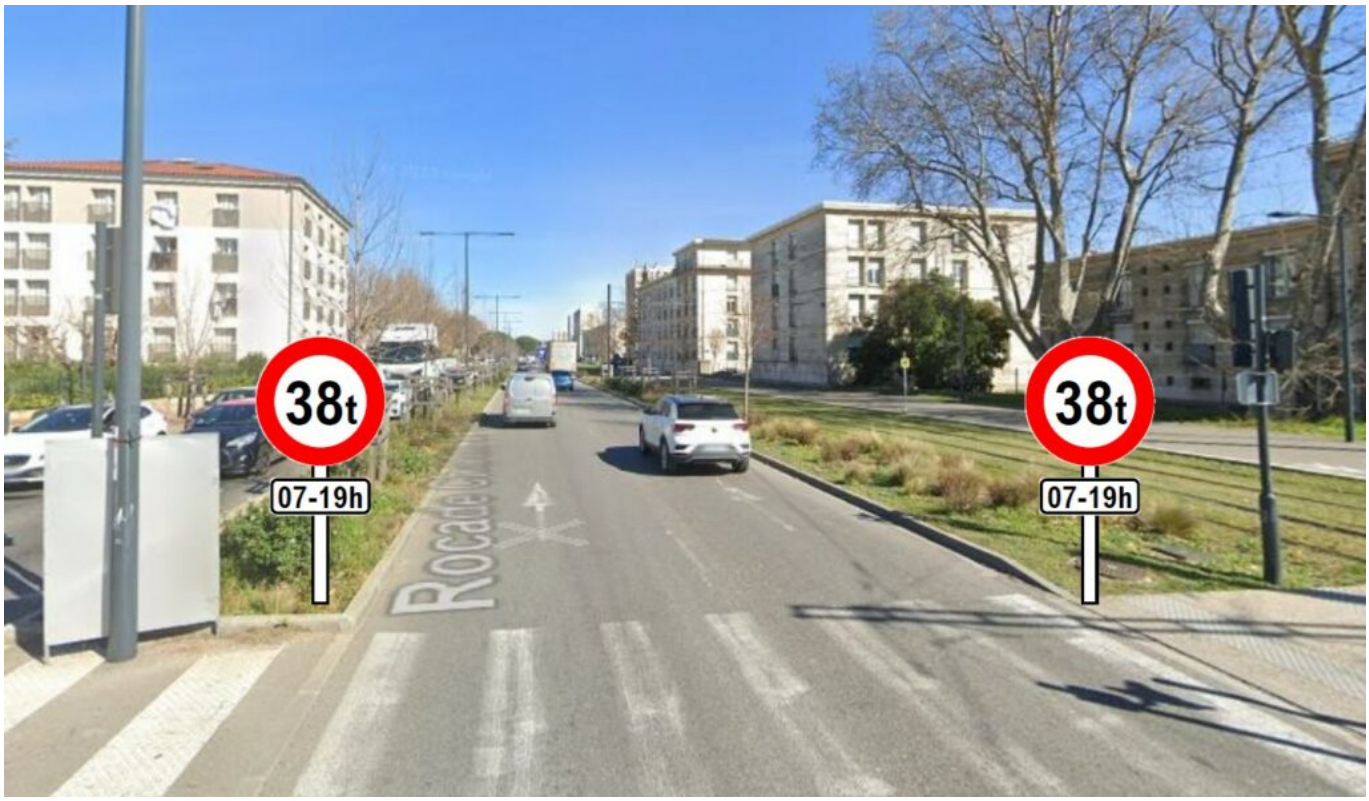
**La loi permet aux habitants de s'exprimer par référendum**
« Pour modifier un tracé régional, il faut une décision législative car les périmètres ont été fixé par la loi de 2016 », éclaire Thierry Suquet, préfet de Vaucluse. C'est donc au parlement que se trouve la clef de cette décision. Pas forcément 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 ?

---

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026




**Après avoir déjà vainement tenté d'interdire la circulation des poids-lourds en 2022, la municipalité d'Avignon revient à la charge. Cette fois-ci cependant, la mesure se veut plus contraignante. S'il y a 3 ans, le projet d'arrêté entendait limiter la circulation des poids-lourds sur la rocade aux heures de pointe, c'est désormais toute la journée que la Ville veut restreindre l'accès des véhicules lourds à cette 'autoroute urbaine' selon la maire de la cité des papes.**

Suite à un premier comité technique qui s'est déroulé le 25 juin dernier au cours duquel la direction de la mobilité de la Ville d'Avignon a présenté son nouveau projet, Thierry Suquet, le préfet de Vaucluse, a convoqué une réunion de concertation sur cette intention de limitation de la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles de Gaulle. Une mesure déjà réclamée, sans succès, par la municipalité de la cité des papes en 2022. La Ville souhaitait alors interdire la circulation des poids-lourds aux heures de pointes, c'est-à-dire entre 7h et 9h ainsi que 16h et 18h tous les jours.
Cette fois-ci toutefois, la mairie va plus loin et demande une interdiction complète, de 7h à 19h, pour les véhicules de plus de 38 tonnes sur 5 essieux et davantage (voir détail du trafic en toute fin d'article). Cette décision expérimentale, durant une première durée de 1 an, concernerait la partie de la Rocade comprise entre l'avenue de Tarascon et celle de Pierre-Sémard (la route de Marseille).

> « J'essaierai d'œuvrer jusqu'au bout de mon mandat pour que nous puissions mettre en place cet arrêté anti poids-lourd. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

*Cécile Helle, maire d'Avignon*

Pour Cécile Helle, maire d'Avignon, qui a annoncé qu'elle ne briguerait pas un 3e mandat à la tête de la municipalité avignonnaise, il y a donc urgence à mener rapidement à bien ce dossier lui tenant particulièrement à cœur.
« En ce qui me concerne, j'essaierai d'œuvrer jusqu'au bout de mon mandat pour que nous puissions mettre en place cet arrêté anti poids-lourd. Parce qu'il en va d'un enjeu de santé publique pour tous les habitants et particulièrement ceux de la Rocade », insistait-elle lors du conseil municipal du jeudi 26 juin dernier.
Déterminée, la maire d'Avignon n'entend donc pas abandonner les 25 000 riverains, dont 17 000 vivent à moins de 300m, de ce qu'elle considère comme une 'autoroute urbaine', quitte à en faire son dernier cheval de bataille avant de rendre son écharpe de maire. C'est dans cette optique, qu'elle a profité de ce comité de pilotage (Copil) pour tenter de rallier le préfet de Vaucluse à sa cause. Pour cela, elle a pu compter sur le soutien du Grand Avignon alors que Michel Bissière a déclaré que la Région Sud qu'il représentait, « ne s'opposerait pas ».

**Le Nord des Bouches-du-Rhône vent debout**
A l'inverse, c'est sans surprise que les représentants de Terre de Provence agglomération et ceux du Conseil départemental de Bouches-du-Rhône se sont farouchement opposés à cette perspective. Il faut dire qu'entre eux et la Ville ainsi que le Grand Avignon il y a désormais un contentieux sévère sur le blocage de la 2e tranche de la LEO (Liaison Est-Ouest) censée faciliter le contournement Sud d'Avignon.



Les élus du Nord des Bouches-du-Rhône ne veulent pas un report du trafic sur leur territoire.
Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Pour les élus du Nord des Bouches-du-Rhône, hors de question de 'récupérer' une partie du trafic ainsi détourné. En effet, la mesure entraînerait un surplus de trafic sur le secteur Rognonas-Châteaurenard de près de 600 camions. Cela impacterait plus de 4 400 habitants de cette zone. En contrepartie, 34 261 habitants du bassin de vie (essentiellement sur Avignon, mais aussi 4 085 dans le Gard et 1 500 dans les Bouches-du-Rhône sur l'axe Rognonas-Barbentane) bénéficieraient d'une baisse du trafic poids-lourds à moins de 300 mètres de chez eux.

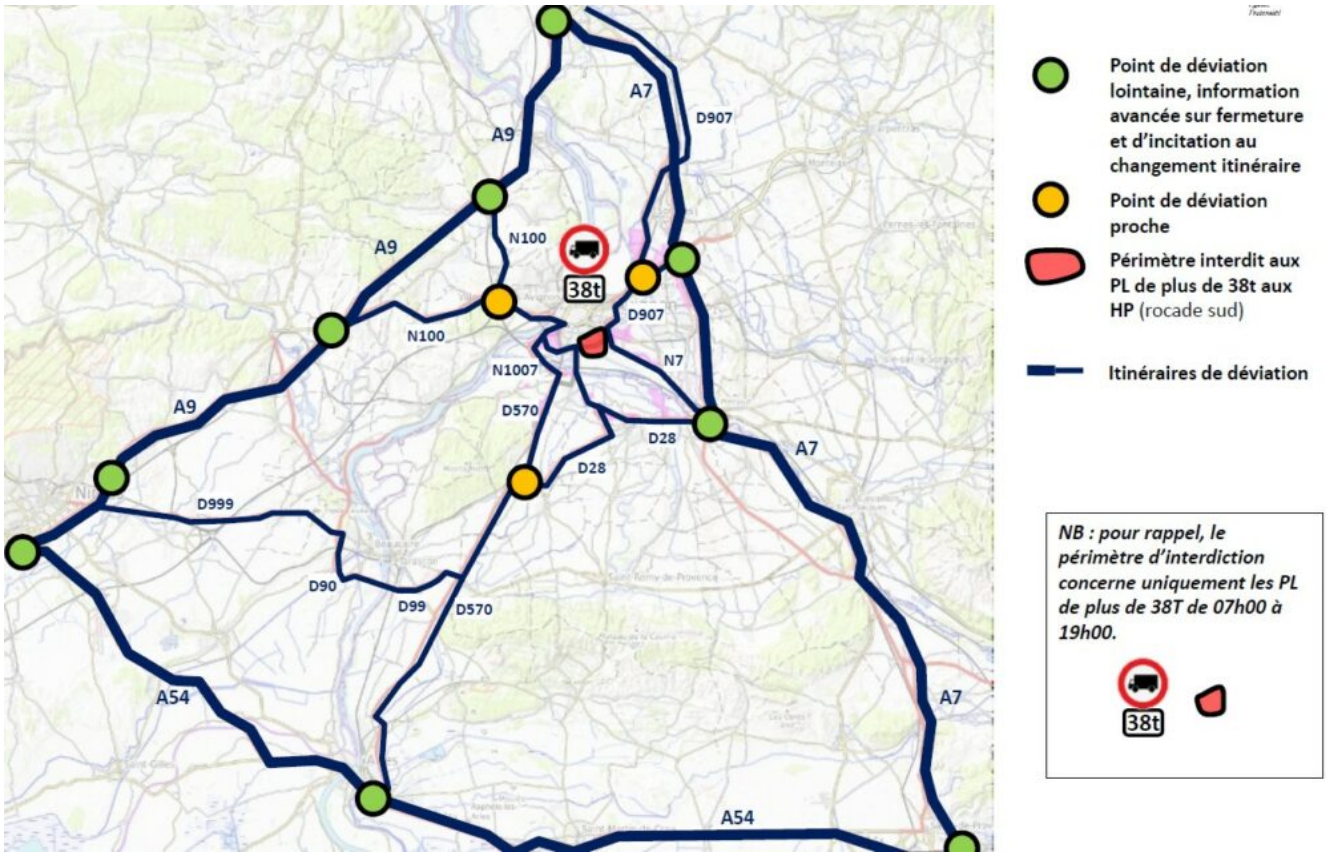
> « La santé publique est pour tout le monde sur tous les territoires. »
>
> *Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération*

Pas de quoi émouvoir Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération, qui déclarait tout récemment sur les ondes de nos confrères d'Ici Vaucluse : « 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. »
Côté collectivités toujours, les départements du Gard et du Vaucluse se sont montrés plutôt opposés à la mesure. Celui de Vaucluse proposant par ailleurs d'associer à cette réflexion le territoire d'Orange, puisqu'il serait directement affecté par la mesure. En effet, une partie du trafic camions serait reporté entre les autoroutes A7 et A9, où l'échangeur Est-Ouest n'existe toujours pas obligeant actuellement les utilisateurs à sortir à Orange-centre pour rentrer à nouveau sur l'autoroute afin d'accéder à l'A9.

**Le monde économique compte faire entendre sa voix**
Présente pour la première fois à ce Copil, la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) de Vaucluse a clairement fait savoir qu'une telle décision ne pouvait se prendre sans avoir pris en compte les différentes voix du monde économique. A ce titre, la Chambre consulaire vauclusienne devrait donc participer au futur comité de pilotage sur le sujet. Impactée par l'application de l'interdiction, la CCI du Pays d'Arles devrait être aussi de la partie à l'avenir.
Comme il y a 3 ans maintenant, les professionnels de la route voient d'un très mauvais œil le retour éventuel de cette mesure d'interdiction.
« Notre organisation est dans le même état d'esprit qu'en 2022, explique Jean-Luc Delabre, délégué régional de TLF-Méditerranée (organisme regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de Transport et logistique de France). Si le projet identifié est identique, nos adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route estiment de la même façon qu'une telle interdiction mettrait en péril le transport en général et particulièrement le report modal (combiné rail-route) dans le Sud de la France. Ce serait de nouveau un frein incompréhensible dans le cadre de la transition énergétique. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026




Synthèse des différents périmètres liés au projet d'arrêté anti-poids-lourds. Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

> « La solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance. »
>
> *Jean-Yves Astouin, président de la FNTR Région Sud*

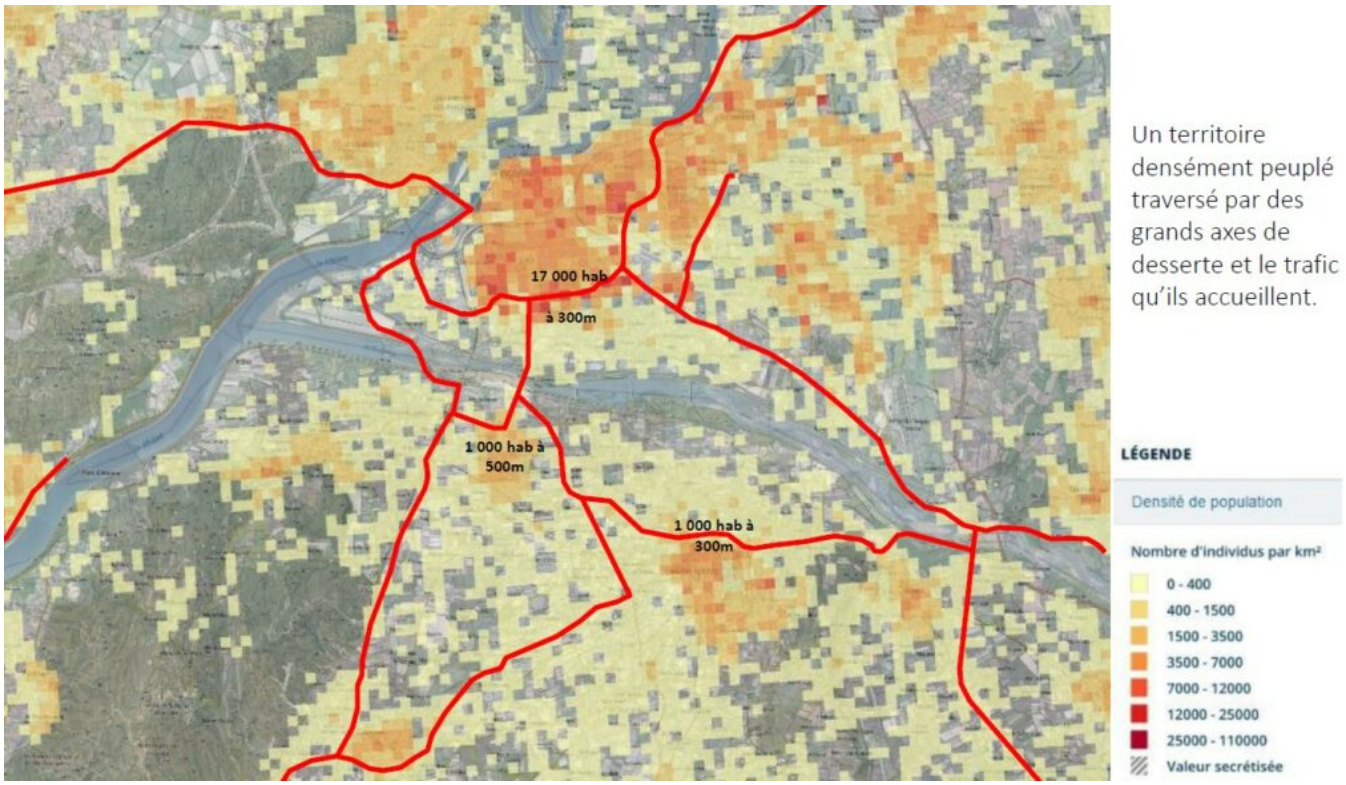
Même constat pour Jean-Yves Astouin, président pour la Région Sud de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : « Ils n'ont toujours pas compris qu'il y avait aucun intérêt à prendre cette décision. »
« La très grande majorité des camions concernés rejoignent la plateforme rail-route de Courtine. Ce sont des caisses avec leur cargaisons que l'on charge ensuite sur des trains afin de rallier Paris ou Lille par le rail. Cela évite d'avoir tous ces camions sur la route le long de la Vallée du Rhône. Avec cette interdiction, on attaque la seule ligne nationale rentable de la SNCF qui accueille 600 à 700 camions en période basse et jusqu'à 1 200 à 1 300 en pleine saison. Si on les empêche d'y accéder, plus personne ne passera par le rail. Le bilan environnemental sera alors désastreux. Finalement, la solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance », ironise celui qui est aussi patron de Provence Astouin à Eyragues.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Les perspectives d'interdiction ne le font pas cependant pas sourire quand il voit les conséquences de cette mesure sur l'exemple d'un camion ralliant Courtine au pôle logistique d'Entraigues-sur-la-Sorgue. Aujourd'hui, il faut compter 20 à 45 minutes pour un trajet de 17,7km pour un coût total estimé à 10,48€. Avec son arrêté, la Ville d'Avignon propose deux trajets de reports : l'un par Orange (56,1km pour une durée comprise entre 35 et 55min et un coût de 39,54€), l'autre par Châteaurenard (32,6km, 30 à 55min, 21,81€).

*Laurent Garcia*




**Le trafic sur la rocade en chiffres**

Actuellement, le trafic sur la Rocade est estimé entre 28 000 et 36 000 véhicules/jour. Parmi eux, entre 9,2% à 11,4% de camions. Dans le détail, cela représente 3 308 poids-lourds dont 2 338 circulent entre 7h et 19h. Sur cette période, on totalise 1 076 poids-lourds de plus de 38 tonnes concernés par le projet d'interdiction.

Dans le même temps, 17 000 personnes vivent à moins de 300 mètres du tronçon concerné par le projet d'arrêté d'interdiction de la Ville d'Avignon (voir carte ci-dessus). Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

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



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

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

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

Les militants communistes locaux précisent également que « cette avenue concentre plus de 40 000 trajets par jour. Des milliers de poids-lourds y génèrent des moyennes annuelles de dioxyde d'azote dépassant la valeur de 40 µg/m3. Selon un rapport de l'institut de politique énergétique de l'université de Chicago, la pollution aux particules représente la plus grande menace pour la santé publique. Par ailleurs, la pollution aux particules fines augmente le risque de développement de maladies pulmonaires, cardiaques, d'AVC et de cancers. Les particules et le NO 2 provenant des moteurs diesels et surtout des poids lourds sont les principaux tueurs par atteinte cardio-vasculaire et pulmonaire. Les nuisances

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

sonores et olfactives devenant insupportables, les habitantes et les habitants de la Rocade n'ouvrent plus leurs fenêtres. Ce manque d'aération contraint a pour conséquence une accumulation des polluants. Cette pollution interne a des effets sur la santé : allergies, irritations des voies respiratoires, maux de tête voire intoxications. »

**Demande d'une étude d'impact et urgence de solutions alternatives**
Citant en exemple la ville d'Atlanta, où la stratégie alternative des transports a eu pour effet une réduction de circulation ayant entraîné une réduction de 48% des crises d'asthme chez les enfants et la diminution des concentrations d'ozone de 28% (sources : JAMA 2001 ; 285: 897-905), le PCF demande une véritable étude d'impact sur la santé des familles de la Rocade dans des conditions réelles.
« Vu les insuffisances de prospective sur les transports, on ne peut que prévoir une augmentation de la mortalité et des hospitalisations si un plan global de diminution de la circulation motorisée et d'un plan pour développer toutes les solutions alternatives n'est pas mise en œuvre en urgence. »

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

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

---

# Etude : « Il y a un réel élan de solidarité dans les Quartiers de la ville »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026



**70 étudiants en 3e année de licence Administration, économique et sociale (AES) de l'université d'Avignon ont réalisé une étude sur les Quartiers politique de la ville (QPV) de Vaucluse. Ces travaux, intitulés « Derrière les clichés des quartiers prioritaires : Des formes d'attachements construites entre économies informelles et sentiments d'exclusion » viennent d'être présentés ce mardi 7 mai 2024 lors d'une restitution orale au sein de la faculté.**

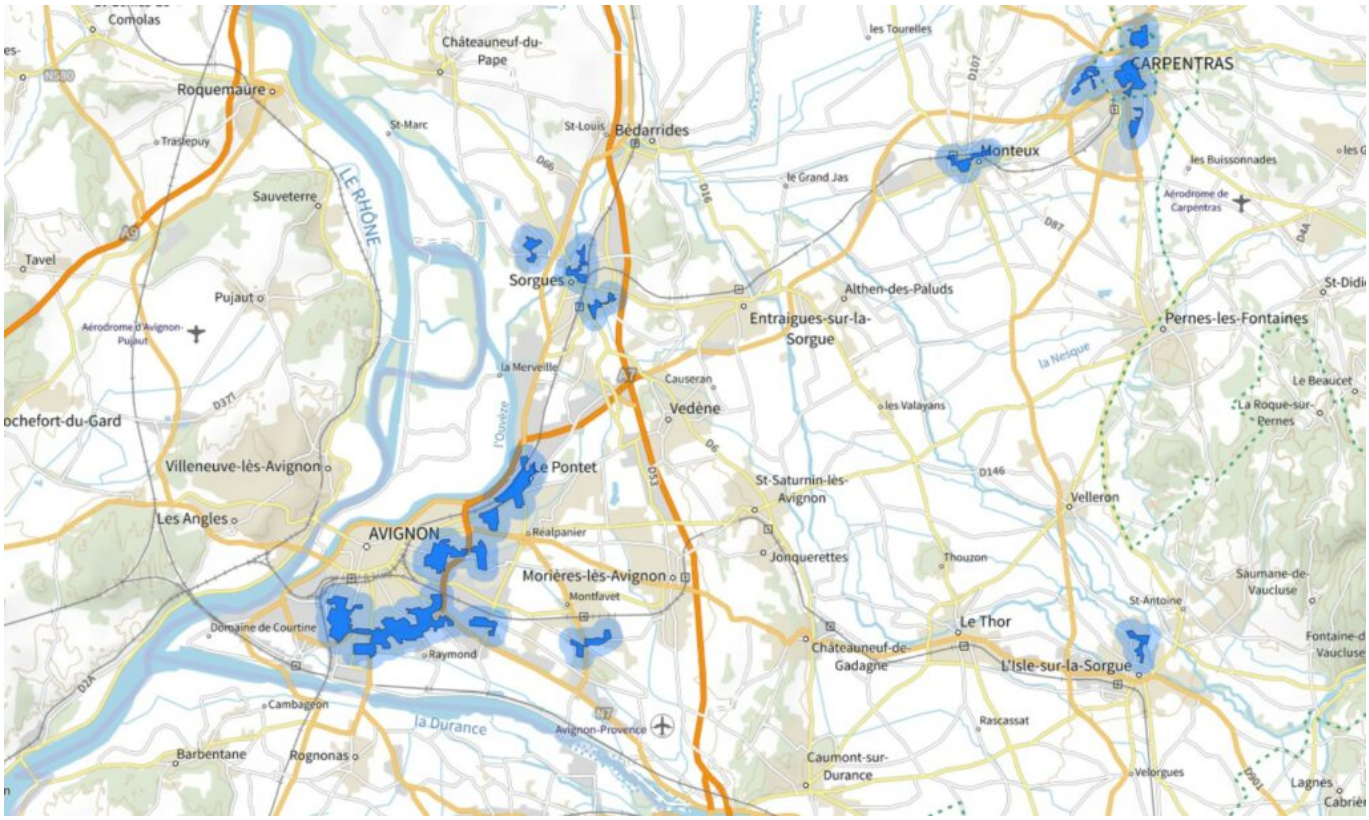
Les élèves de la promotion 2023-2024 de 3e année de la licence AES (Administration, économique et sociale) de l'Université d'Avignon ont effectué lors de leur 6e semestre une large étude autour des Quartiers politique de la ville (QPV) de Vaucluse constituée d'entretiens, d'études ethnographiques et de données quantitatives. Ce travail a été présenté ce mardi 7 mai lors d'une restitution orale menée par les principaux acteurs de cette étude, à savoir les étudiants qui ont présenté l'ensemble de leurs recherches lors d'une conférence à la faculté qui a réuni une centaine de personnes « notre premier travail c'était l'observation et la connaissance. Nous voulions savoir l'histoire de ces lieux populaires, l'histoire de ses habitants, puis nous avons noté lors de nos journées là-bas le déroulement des journées, les habitudes de chacun, les lieux fréquentés, la mémorisation des mots tout en jugeant positivement », annonce en introduction Shaima, une des étudiantes qui a élaboré cette étude.

> « Nous voulions savoir l'histoire de ces lieux populaires, l'histoire de ses habitants. »
>
> *Shaima, étudiante en licence AES*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Au final ce sont plus de 140 entretiens, qui ont été réalisés par les étudiants sur le terrain, dans les zones de Monclar, Champfleury, Saint-Chamand et la Rocade Sud à Avignon, les Amandiers-Eléphants à Carpentras, Générat/Establet à Sorgues ainsi qu'à l'Isle-sur-la-Sorgue. 70 femmes et 70 hommes ont accepté de répondre aux interrogations des étudiants lors de ce travail de fond afin de respecter une parité totale « on était par groupe de 7 ou 8 pour mener nos enquêtes, on s'est réparti les différents quartiers afin d'organiser au mieux nos visites et observations qui nous ont servi à nos notes ethnographiques et on a mis tout en commun lors du dernier mois » explique Elisa, 21 ans, étudiante en 3e année de licence AES.



Le Vaucluse compte 23 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) situés principalement dans le Grand Avignon et à Carpentras.

**L'attachement et l'enracinement aux Quartiers de la ville**

Ce projet avait pour but de mettre en avant les conditions des habitants de ces quartiers et de leur politisation. Il a été mené en collaboration avec Stéphanie Abrial, Christophe Parnet et Pierre Chiron, chercheurs scientifiques du laboratoire Pacte dans le cadre d'un projet financé par l'Agence Nationale de Recherche. Les deux premiers cités sont intervenus par visioconférence à la fin de la conférence pour appuyer les points principaux soulignés par les jeunes chercheurs avignonnais.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

[Le Vaucluse passe de 22 à 23 quartiers prioritaires]

Pour structurer ce travail de 'fourmi', qui s'est déroulé sur 4 mois, les 70 étudiants ont choisi de construire leur travail méthodologique autour de trois parties définies après la mise en commun de tous les entretiens réalisés sur le terrain. Le premier axe s'est concentré sur le lien fort qui existe entre les habitants et les quartiers de la ville qui a permis de faire ressortir un profond attachement voir un enracinement ressenti par les résidents mais aussi la solidarité importante qui existe entre eux « nous avons effectué une grille d'entretien à partir de nos observations et des premières interactions que nous avons eu avec les habitants, on a parlé avec les associations, les acteurs sociaux et enfin les habitants, il en est ressorti en premier lieu un sentiment d'attachement au quartier où les individus tissent des liens propres avec leurs environnements et les leurs. Cela peut s'expliquer par une volonté de se réclamer d'un territoire repensé ou identifié négativement dans lequel le chômage prédomine sans possibilité d'issue ou d'échappatoire » constate Lorenzo, un étudiant de la licence.

> « On est loin des clichés de violence véhiculés par les médias, il y a un réel élan de solidarité. »
>
> *Alexandre*

Cette partie de l'étude a permis aux apprentis sociologues de relier ce sentiment à une sensation d'exclusion ou d'abandon qui résulte du regard des autres et des politiques municipales, c'est par ce prisme que l'attachement et le sentiment d'appartenance au quartier se construit selon les résultats de leurs entretiens.

Au fur et à mesure de l'avancée de l'étude, les élèves d'AES d'Avignon ont pu constater que ce sentiment d'appartenance s'accompagnait par une solidarité importante entre chaque individu vivant dans les Quartiers de la Ville. Une donnée importante dans un milieu souvent décrit comme propice aux règlements de comptes et à l'insécurité « on a pu remarquer au cours de nos semaines d'observations que plusieurs évènements comme des barbecues étaient organisés, ouverts à tous, sans distinctions d'âge ou d'origine ethnique. On a pu également noter que plusieurs dispositifs étaient mis en place par les jeunes du quartier pour aider les mères de famille à porter les courses ou les emmener à certains endroits, ce sont des faits caractéristiques selon nous car c'est révélateur de l'ambiance générale et des règles caractéristiques, on est loin des clichés de violence véhiculés par les médias, il y a un réel élan de solidarité » assure Alexandre, un des étudiants ayant participé à l'étude.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026


Durant la présentation de l'étude à l'université d'Avignon.

**Des quartiers biens plus structurés qu'on ne le pensait**

La portée immersive de l'étude menée par les étudiants au sein des quartiers prioritaires les à mener à s'intéresser de plus près à la vie et à l'organisation socio-économique qui s'est crée et qui perdure au sein de ces zones qualifiées de prioritaires par les politiques publiques « nous avons constatés que les QPV sur le Vaucluse sont bien plus structurées et éparpillées qu'on pouvait l'imaginer, il était donc essentiel pour nous d'établir des notes ethnographiques et d'en faire plusieurs synthèses, ce qui nous a permis à partir de ce travail de récolter des datas. Ainsi, nous avons pu définir précisément des valeurs extrêmes sur la part des jeunes dans la population, le taux de diplômés du supérieur, le taux de chômage et le taux d'abstention, à partir de ces résultats nous avons pu faire des corrélations entre ces caractéristiques » détaille Alexandre.

**Le quartier de Monclar détient le record de pauvreté en Vaucluse**

75,5% de taux de pauvreté dans le quartier de Monclar avec une population majoritairement jeune à 51,4%, c'est le record sur le département du Vaucluse. Ce sont les chiffres récoltés par les étudiants de la licence AES d'Avignon, ils y ont noté également un taux d'abstention de 43,6%. Deux données mis en évidence et face à face car selon les auteurs de l'étude on peut noter une corrélation entre les difficultés

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

économiques de la jeunesse des quartiers et la non-participation à la vie politique nationale. Le travail de fond effectué à permis de définir précisément le revenu médian au sein de ces 8 QPV vauclusiens, il s'élève à 950€ par mois, ce qui veut dire que sur un quartier de 10 000 habitants, c'est à partir de la 5 000e personne que cette dernière gagnera 950€ par mois dans ce quartier.

| | Monclar | Amandiers -Eléphants | Champfleury | Saint-Chamand | Rocade Sud | Nord-Est | Isle-sur-la Sorgue | Générat/Establ et à Sorgues |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Revenu médian mensuel | 642€ | 959€ | 1916€ | 600€ | 1102€ | 620€ | 730€ | 683€ |
| Taux de pauvreté | 75% | 55,4% | Indisponible | 57% | 56% | Indisponible | 51,3% | 76,1% |
| Taux de chômage | 32,6% | 42,4% | 18% | 32% | 39,8% | 18% | 23,9% | 18% |
| Logements sociaux | 80,9% | 66,6% | Indisponible | Indisponible | 55% | 77% | Indisponible | 32,54%* |
| Taux de diplômés supérieurs | Indisponible | 8,9% | 36,9% | 13% | 13% | 13,5% | 10% | 19% |

**Pourcentage de foyers allocataires de la CAF*

**Beaucoup de clichés à déconstruire**

Cette étude a également permis de définir que c'est au sein du QPV de Champfleury, zone voisine de Monclar que le taux de chômage est le plus faible sur l'ensemble des quartiers concernés du département avec 18% de la population qui est sans-emploi et un taux de diplômés dans le supérieur au-dessus de la moyenne « la précision des chiffres et de ces études ethnographiques était fondamentale pour établir nos hypothèses et constats. Par exemple, on s'est aperçu suite à nos entretiens que le taux de population immigré le plus bas sur notre département était à l'Isle-sur-la-Sorgues avec 30% de population immigré et un taux de pauvreté qui était également le plus bas avec 51,4%, on a donc établi une corrélation entre le fait d'être immigré et le fait d'avoir des difficultés économiques ».

> « Nous avons été confronté à la réalité des choses. »
>
> *Elisa*

Au-delà des données, des chiffres et des constats, hypothèses ou corrélations tirées de leur travail, cette étude a surtout permis aux jeunes étudiants de la cité papale de découvrir un peu mieux leur territoire et de comprendre comment se passer la vie des habitants de ces zones prioritaires et comment ils faisaient face à leurs problématiques du quotidien « Cette étude nous a énormément nourri car nous avons été confronté à la réalité des choses. Cela nous a permis de nous apercevoir que, déjà, on prend conscience de l'écart des inégalités socio-économiques qui touchent ces zones prioritaires. Ensuite, on se rend compte que beaucoup de clichés sont complètement à déconstruire. Qu'ils sont faux, parce qu'en fait, ils sont beaucoup plus complexes et organisés que les idées qu'on laisse entendre. C'est fou comme la relation de confiance entre nous, chercheurs-étudiants, et les gens que nous avons interrogé s'est renforcé progressivement, dès qu'on s'intéresse un peu à eux et qu'on apprend à les connaitre, toutes les idées reçues se déconstruisent » conclut Elisa.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

# (Vidéo) : 20 ans après la gare TGV d'Avignon, l'aménagement de Courtine prend enfin son envol



**Plus de 20 ans après la mise en service de la gare TGV d'Avignon, le quartier de Courtine devrait enfin connaître le développement que lui confère sa position stratégique pour l'ensemble du bassin de vie. L'opération, confiée aux aménageurs Icade et Primosud prévoit la réalisation de plus de 43 000m2 de logements, de commerces et de locaux d'activités et de services. De la réussite de ce programme, dont les premiers coups de pioche devraient avoir lieu courant 2025, pourrait dépendre l'avenir du dynamisme économique de l'ensemble du bassin de vie. Pour ce projet urbain sans précédent les défis de la mobilité et de l'accessibilité seront vitaux.**

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

« Ça y est ! Le quartier d'Avignon Confluences démarre très concrètement ». Cécile Helle, maire d'Avignon, ne cachait pas sa satisfaction lors de la présentation, ce mardi 12 septembre, du projet d'aménagement du premier macro-lot situé dans la zone de Courtine, juste à côté de la gare TGV de la cité des papes. Il faut dire que depuis 20 ans l'impatience avait peu à peu laissé la place à une inexorable résilience.
Pensez donc ! Le 7 Juin 2001, soit 12 ans après les premières études, le président de la République, Jacques Chirac, inaugurait en grande pompe la gare TGV d'Avignon-Courtine ainsi que l'ouvrage d'art le plus cher de cette nouvelle ligne à grande vitesse TGV-Méditerranée : les 1,5km du viaduc sur le Rhône (140M€).
Désormais reliée à Paris en moins de 3h par cette gare (47M€), qui a failli voir le jour à Pujaut puis sur le plateau des Angles, tout le monde pense alors à ce moment que la confluence du Rhône et de la Durance va connaitre un essor sans précédent.
Mais si l'effet TGV fonctionne à plein pour les Alpilles, le Luberon, une partie d'Avignon ainsi que le Vaucluse, le Gard rhodanien et le Nord des Bouches-du-Rhône, rien ne semble vouloir émerger durablement à proximité immédiate de cette gare. Pourtant, à travers toute la France, les autres gares TGV, qui disposent de bien moins d'atouts que celle de la cité des papes, voient des zones d'activités fleurir comme des champignons.



Inaugurée en 2001, la gare TGV de Courtine est située à moins de 3km du centre-ville de la cité des papes. © DR

**Une zone qui a tout pour réussir**

Incompréhensible, alors que la nouvelle gare avignonnaise a tout pour réussir : désignée plusieurs fois gare préférée des français, elle a franchi le cap des 4,1 millions de passagers en 2019. Un objectif qui, selon la SNCF, ne devrait pas être atteint avant 2030. Située à moins de 2,5 kilomètres de l'intra-muros, la gare dispose également de la plus importante offre de stationnement (5 000 places) pour une gare TGV en France. Malgré tout cela, rien ne se passe autour, ou pas grand-chose. Et ce n'est pas faire injure aux quelques immeubles de bureaux, aux hôtels, aux résidences ou bien encore à l'implantation de l'Hôtel des ventes (opérationnel depuis 2009) de dire que l'aménagement de la zone ne connaît pas d'impulsion

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

déterminante.

> « Un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération. »
>
> *Joël Guin, président du Grand Avignon*

Les projets n'ont pourtant pas manqué : programme City Sud, déplacement du ciné Pathé depuis Cap Sud, Cité de la formation, parc d'attractions, golf, port de plaisance, balnéothérapie, hôtel de luxe, centre de séminaire, complexe touristique saisonnier… (voir encadré 'Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine' en fin d'article). Autant de dossiers qui, malgré les bonnes volontés n'ont jamais vu le jour. Ou plutôt n'ont jamais sorti la tête de l'eau. La faute, tout particulièrement, à un PPRI (Plan de prévention des risques d'inondations) appliqué de manière draconienne par les services de l'Etat en bloquant inexorablement l'aménagement de cette zone.

Il faut dire qu'en guise de cadeau d'adieu, beaucoup pointent du doigt en 'off' une ministre, aussi rancunière que malheureuse après des élections municipales perdue à Avignon en 2001, d'avoir eu 'la bonne idée d'œuvrer' à ce que l'évaluation des risques d'inondation ne soit plus estimée par rapport à une crue centennale mais par rapport à une crue millénale. Et histoire de bien verrouiller l'affaire, outre le Rhône, ce risque avait été aussi étendu à la Durance. Pas étonnant dans ces conditions que les programmes apparaissent au compte-gouttes et qu'il soit difficile de réaliser des projets d'envergures comprenant notamment un geste architectural emblématique.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026



Le 1er macro-lot d'Avignon-Confluences vu depuis le parvis de la gare. ©Leclercq Associés & Etienne Gozard_ArtefactoryLab

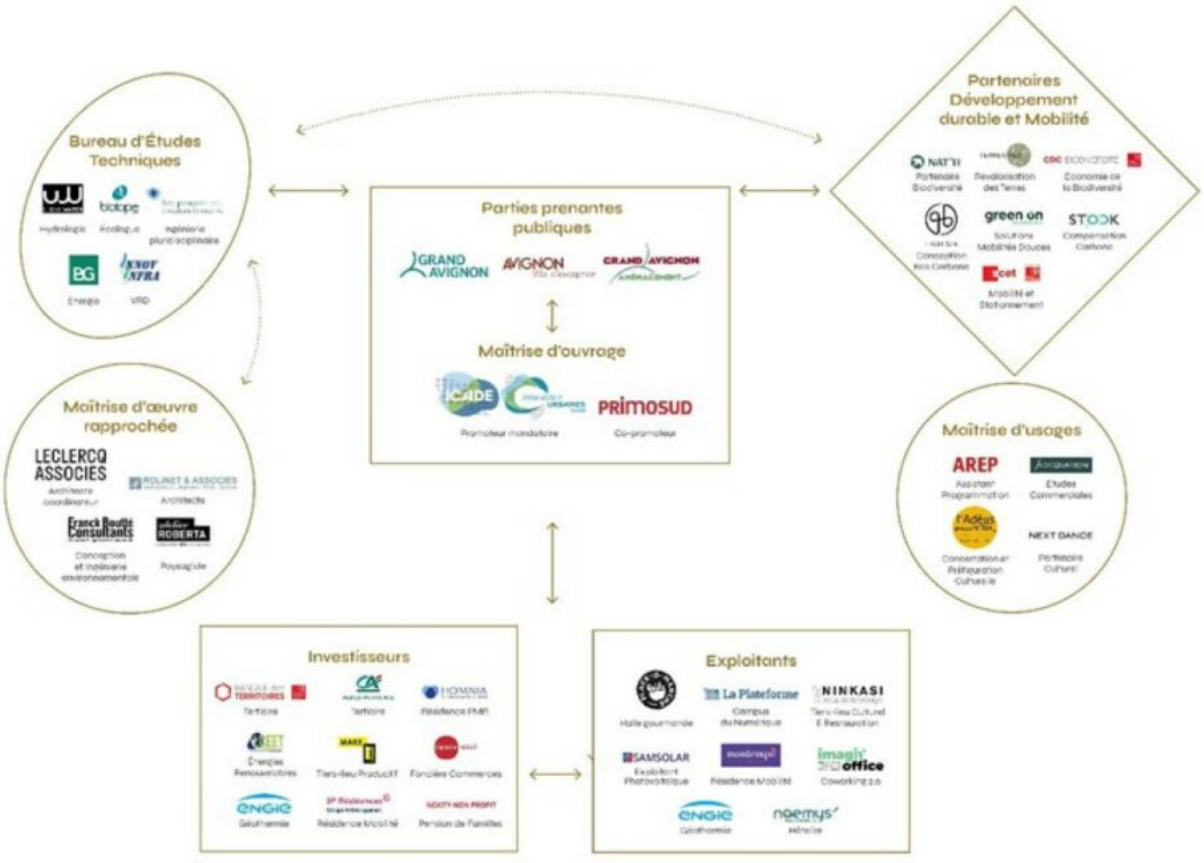
**Une vitrine pour Courtine ?**

Aujourd'hui, en entrant dans sa phase opérationnelle, ce nouveau projet semble lever ces obstacles qui, espérons-le désormais, devraient enfin faire partie du passé. Quelques indices pouvaient déjà cependant laisser subodorer ce frémissement. Le nouveau siège de la Caf (Caisse d'allocation familiale) de Vaucluse qui centralise depuis quelques mois les agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Baptisé Confluence Park : ce bâtiment constitue déjà ce fameux édifice signature. Juste à côté, la pérennisation de l'ancien Opéra-Confluence par des entrepreneurs locaux donne aussi un signal fort sur la vitalité de la zone et de son avenir, notamment en termes d'animations culturelles. Auparavant, le projet 'Bart' lancé en 2021, sur 5 étages et plus de 6 000m2, devrait proposer commerces, logements privés et espaces de coliving, services, bar et restaurant sur le toit-terrasse avec vue sur 360° et le palais des papes. La livraison est prévue en 2025.

Ne manquait-il donc pas alors un élan supplémentaire afin de passer à la vitesse supérieure ? C'est ce défi que va tenter de relever ce premier 'macro-lot démonstrateur' dont la conception a été confiée à la foncière de bureau Icade Promotion, filiale de la Caisse des dépôts, Primosud, filiale partielle du groupe Nexity, ainsi que le cabinet d'architecture parisien Leclercq & associés.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026




L'organigramme du projet.

**Du logement et de l'activité économique sur 43 000m2**

Ce premier macro-îlot représente un programme d'environ 43 000m². Il intègre 463 logements pour 25 285m² de surface de plancher, comprenant des logements en accession libre à la propriété (environ 300 logements) ainsi que logements accompagnés (163 logements types résidence mobilité, résidence d'hôtel hospitalier, colocation pour personnes en situation de handicap…). Ces logements pourront être des appartements ou même des petites maisons. Ils seront conçus pour être traversant pour mieux les aérer en soirée. Ils intégreront au maximum des grandes terrasses ou des balcons très profonds.

A cela s'ajoute 13 460m² d'activités tertiaires dont 5 100m² de bureaux, 4 100m² de co-working, 2 600m² d'espaces formations numérique et créative (voir encadré en fin de paragraphe) et 1 660m² d'espaces de formation et de production (manuelle ou artisanale). A ce jour, 50% des surfaces de bureaux seraient déjà louées selon les promoteurs.

Découvrez la vidéo complète du projet.

Enfin, le projet intègre 4 300m² d'activités commerciales : 1 500m² de marché alimentaire et restauration avec une halle gourmande, 1 700m² de commerces de proximité, 500m² de restauration et bar, 300m²

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

pour une salle de sport et une crèche de 300m². Une aire de jeux, un jardin partagé ou bien encore un auditorium sont également prévus.
Les premiers travaux sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026. Le chantier devrait débuter par les secteurs les plus près de la gare et le bâtiment 'totem' notamment.

**Développement d'une économie créative et numérique**
Le projet prévoit l'implantation de 'La plateforme', une école du numérique qui devrait s'installer à Avignon au sein du bâtiment 'totem' emblématique de ce programme. Ce campus des métiers du numérique ouvert à tous propose des formations diplômante de bac+2 à bac+5 sans frais de scolarité et sans conditions de diplôme au préalable.
Autre acteur annoncé au sein de projet : Make ici, un réseau français de manufactures collaboratives dédiées à l'artisanat d'art, au design et à la fabrication numérique qui pourrait notamment développer un lieu de création scénique autour des décors de théâtre ou de cinéma.

**S'intégrer au mieux dans la nature qui l'entoure**
Le tout ambitionne d'intégrer au mieux les paysages et les éléments naturels présents. Ainsi, l'actuel mas Guigue est conservé en constituant même la pierre angulaire autour de laquelle a été imaginé le projet de l'architecte et urbaniste François Leclerc. Un recensement de la végétation a aussi été réalisé afin de conserver les arbres de grandes tailles pour préserver le maximum de verdure pour un meilleur confort thermique.
Situés tout autour, les bâtiments auront aussi pour rôle de protéger le parc central du bruit. Les constructions positionnées au Nord devraient servir également à freiner le vent.
Le programme se fixe pour objectif d'approcher un taux d'énergies renouvelables du réseau de l'ordre de 100%. Pour cela, 4 330m2 de panneaux solaires photovoltaïques seront installés sur certaines toitures du projet. Le chauffage et le rafraîchissement des locaux vont s'appuyer sur une boucle tempérée géothermique, dont le potentiel est avéré sur site. Des études sur les possibilités de réaliser des bâtiments à énergie positive, pour réinjecter dans le réseau de la ville sont également en cours.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026



Les logements, conçus pour être traversant afin de mieux les aérer, devraient faire la part belle aux grandes terrasses et aux balcons très profonds.©Leclercq Associés

L'idée est d'atteindre les seuils de la RE 2025 en base et ceux de la RE 2028 pour le bâtiment 'Totem' emblématique du programme ainsi que d'appliquer les labels les plus ambitieux en matière de construction vertueuse (BDM, BBCA, biodivercity, WELL, BREAM et NF HQE…).
Le but pour les concepteurs du projet étant de répondre à deux enjeux fondamentaux : offrir un confort thermique à l'épreuve du réchauffement climatique et préserver le cœur de l'îlot du mistral tout en favorisant l'ensoleillement en hiver.

> « Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. »
>
> *Cécile Helle, maire d'Avignon*

**Les voitures autour, les vélos dedans**
« Il n'y aura pas de voitures sur le site, complète François Leclerc. Elles seront en périphérie. »
Un parking silo d'une capacité maximale de 420 places servira au stationnement afin de limiter l'emprise de l'automobile tout en proposant un roulement des places entre les différents usagers (salariés et résidents qui n'utilisent pas le parking aux mêmes moments).
Situé au Sud du projet, la réversibilité du silo a été anticipée si le développement des transports en commun et le rapport à la voiture nécessite une nouvelle destination d'usage. Des stationnements, en rez-

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

de-chaussée, sont également intégrés sous les terrasses pour plus de discrétions.Des vélos partagés viendront compléter l'offre des Vélopop alors que programme prévoit la présence d'ateliers de réparation et d'entretien de vélos.



Le projet est conçu autour d'un jardin central où la voiture est exclue. Les véhicules étant renvoyés en périphéries.©Leclercq Associés

**Imaginer l'Avignon de 2050**

« Il ne s'agit pas d'une simple extension urbaine comme à Agroparc ou Joly-Jean, insiste Cécile Helle. Ce nouveau quartier d'Avignon-Confluences doit être un quartier qui n'existe pas encore sur Avignon. Un quartier à dimension métropolitaine, symbole de la ville du futur tout en tenant compte de l'existant et notamment le patrimoine végétal et naturel très riche dans cet espace anciennement agricole. Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. C'est pour cela que nous avons ce niveau d'exigence de qualité urbaine, paysagère et fonctionnelle. »

« Il s'agit d'un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération prenant notamment en compte la sobriété foncière, confirme Joël Guin, président du Grand Avignon. Car n'oublions pas que ce programme doit servir d'exemple puisqu'il s'agit d'un macro-lot démonstrateur. » En effet, l'ensemble du projet urbain est composé de 16 macro-îlots.

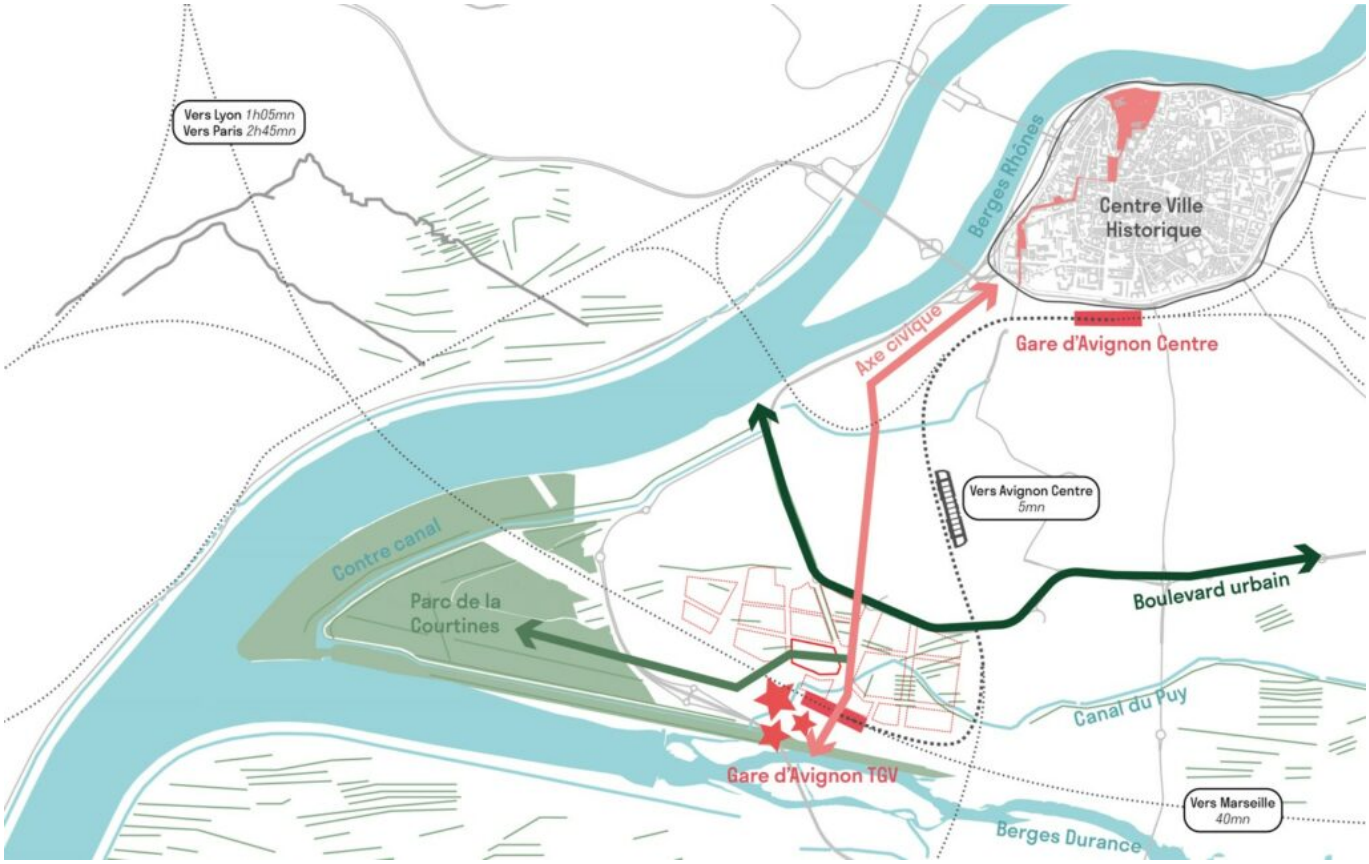
« L'enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

*Joan Busquets, urbaniste*

De la réussite de ce premier programme ‘témoin’ dépend une grande partie de l’avenir de toute cette zone qui s’étend sur 270 ha, dont 100 hectares sont en cours d’aménagement autour de la gare TGV.
« Nous avons d’ailleurs signé un partenariat avec l’EPF Paca (Etablissement public foncier de Provence-Alpes-Côte d’Azur), afin d’avoir la maîtrise totale sur l’aménagement de cette zone », annonce le président du Grand Avignon.
Dans tous les cas, pour l’urbaniste catalan Joan Busquets (voir encadré ci-dessous en 2017), il est impératif « de relier cette zone au cœur historique, sinon cela ne vas pas marcher. L’enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. » Pour cela, celui qui a supervisé les aménagements urbains des JO de Barcelone en 1992 préconise notamment une transformation de la rocade en boulevard urbain afin de créer une continuité entre la gare TGV et le centre-ville, le futur quartier et la zone d’activités de Courtine.




L’axe civique imaginé par Joan Busquets doit relier les nouveaux quartiers de la gare TGV à ceux du centre-ville. ©Leclercq Associés

**Après l’attractivité, l’enjeu de l’accessibilité sera l’autre défi à relever**

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Cependant, la situation d'Avignon-Confluences ne présente pas que des avantages : « c'est une position qui n'est pas des plus simple car cette zone est aussi 'au bout du bout' », reconnaît la maire de la cité des papes.
Le défi de l'attractivité étant en passe d'être relevé, restera celui de l'accessibilité et des mobilités. L'axe civique de 3 kilomètres prôné par Joan Busquets souhaite faire la part belle aux mobilités et aux déplacements doux (piétons, vélos et transports en commun) afin de rejoindre le centre historique.
De son côté, Cécile Helle imagine des solutions innovantes comme le téléphérique urbain en prenant modèle sur la réussite de Toulouse.
Pour sa part, Joël Guin rappelle son attachement à des projets de développement connexe comme le port trimodal sur le Rhône. Encore faudra-il convaincre la SNCF, qui traîne des pieds, sur ce dossier de 80M€ mené en partenariat avec les Voies navigables de France (VNF).



L'actuel mas Guigue (à gauche et au centre) sera conservé au coeur de l'axe végétal du programme. ©Leclercq Associés

**Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence**

Toujours est-il, que pour désenclaver ce territoire de confluence, le serpent de mer de la Leo devrait immanquablement ressurgir. Plus particulièrement la 3e tranche, avec le franchissement du Rhône qui constitue le principal intérêt de cet équipement initié il y a 30 ans ! Miser sur l'essoufflement de la dépendance à une l'automobile 'carboné' semble constituer un pari risqué, voir déconnecté, car quand la mobilité sera 100% électrique et que les véhicules seront plus petits, il faudra tout de même les faire circuler quelque part. La problématique restera d'ailleurs identique pour les modes doux et les transports en commun.
Se posera aussi les questions de l'approvisionnement de ce nouveau quartier 'cul-de-sac'. Les livraisons des commandes Amazon, si appréciés de ces futurs avignonnais, bien plus enclin à se mettre au vélo

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

plutôt qu'à renoncer à leur achat en ligne, ainsi que les imprimantes 3D, ne résoudront pas les problèmes de fournitures alimentaire par exemple.
Avignon-Confluences pourrait constituer l'opportunité de corriger un autre handicap du bassin de vie : ces infrastructures routières. Il est illusoire de croire cependant que l'agglomération a les moyens financiers de supporter cette charge. Pour autant, est-ce au Grand Avignon d'accueillir sur son territoire le seul pont gratuit en 2×2 voies (le pont de l'Europe) sur le Rhône entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Un ouvrage, qui malgré sa 'réparation' réalisée entre 2011 et 2013, est en limite structurel de capacité d'absorption du trafic, notamment celui des poids lourds. Un cordon ombilical entre l'Italie et l'Espagne bien trop lourd à porter pour les épaules d'Avignon alors que ce serait à l'Etat et aux Régions de prendre le relais. Un 3e pont avignonnais sur le Rhône, c'est aussi la possibilité de pouvoir libérer les habitants de la rocade des nuisances d'un trafic qu'ils endurent quotidiennement avec 30 000 à 40 000 véhicules/jour, dont 11% à 13% de camions. Pour eux 2050, c'est dans une éternité. Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence ?

*Laurent Garcia*

## Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine

**1972 : Création de la zone d'activités**
Création de la zone d'activité de Courtine. Aujourd'hui présidée par Dominique Taddei, l'association regroupe près de 350 entreprises totalisant plus de 5 000 salariés.

**1997 : 2 projets de parcs d'attractions**
Après un projet de parc d'attraction 'Spyland' sur le thème de l'espionnage, ce sont les Danois de 'Tivoli', l'un des parcs les plus anciens au monde, qui envisagent de s'implanter en Courtine.

**2001: Inauguration de la gare**
Inauguration de la gare TGV par Jacques Chirac, président de la République (voir début de l'article).

**2003 : DUP pour la Leo**
Déclaration d'utilité publique (DUP) pour la Leo (Liaison Est-Ouest) suite à un arrêté ministériel de 1999. Ce projet vieux de plus de 30 ans prévoit la réalisation d'un contournement routier de l'agglomération en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et Courtine via un franchissement de la Durance (147M€). La 2e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard. Enfin, la 3e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône en amont du viaduc TGV. Si la tranche 2, la moins utile, semble un peu plus avancée, la tranche 3, la plus importante, est au point mort.

**2004 : Courtine s'affiche au Mipim**
La Ville d'Avignon participe au salon international de l'aménagement et de l'immobilier du Mipim à

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Cannes. Elle y présente un projet de cité de la formation, d'un centre de séminaire de 1 500 places ainsi qu'une pédagothèque destinée à la formation des entreprises.

**2006 : City Sud débarque**
Le promoteur Pitch promotion annonce la réalisation de 'City Sud', un complexe immobilier à vocation tertiaire d'une superficie de 50 000m² de locaux dont 27 500m² de bureaux et 22 500 m² de commerces, de loisirs et culture. L'ensemble devait notamment accueillir le multiplexe Pathé, finalement resté à Cap Sud. Devant être inauguré avant **2012** au plus tard, le programme a été abandonné depuis.

**2008 : Le Château recalé**
La SARL Château de Courtine dépose un permis de construire pour le réaménagement des 673 400m2 du domaine de Courtine à Avignon. Le projet prévoit la réalisation, pour 2009, de 108 appartements ainsi qu'un centre de balnéothérapie dans les quatre corps de bâtiment du Château de Courtine. Dans le même temps, la société Sasco obtient de l'Etat et de la CNR (Compagnie nationale du Rhône) la concession d'un terrain de 12 hectares à la pointe de Courtine pour y édifier un port de plaisance de 400 places ainsi qu'un complexe d'habitat touristique saisonnier de 150 logements sur 7 hectares. Au final, bien que relancés en 2012, en intégrant un golf notamment, aucun des 2 projets n'a vu le jour.

**2010 : Vous prendrez bien une tranche de Leo ?**
Inauguration de la tranche 2 de la Leo (voir aussi plus haut en 2003).

**2014 : Objectif ? Relancer Courtine**
Cécile Helle, maire d'Avignon, et Jean-Marc Roubaud alors président du Grand Avignon et maire de Villeneuve-lès-Avignon lancent un atelier territorial sur le thème 'Avignon Courtine-confluence : construire ensemble la ville de demain'. Objectif : relancer, d'ici 10 ans, l'aménagement de ce quartier dénommé désormais Courtine-Confluence.

**2014 : Une virgule, pour quoi faire ?**
Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF inaugurent la 'virgule'. Cette liaison entre Avignon-TGV et Avignon-Centre permet de relier les deux gares en 5 minutes. Entre retard et annulation,ce gadget ferroviaire de 37,25M€ représente alors l'équivalent de près de 4 kilomètres de tramway et presque 20% de la 3e tranche de la Leo.

**2016 : Champion du stationnement**
Avec l'inauguration du parking P7, la gare TGV d'Avignon franchi le seuil des 4 000 places de parking, devenant ainsi la gare française disposant de la plus grande capacité de stationnement.

**2017 : L'Opéra confluence s'installe provisoirement**
En raison des travaux de rénovation de son site historique situé place de l'Horloge reconstruit en 1847 suite à un incendie, l'opéra du Grand Avignon s'installe provisoirement en face de la gare TGV. Il y restera jusqu'en 2021 avant de réintégrer l'intra-muros. Cette salle de spectacle provisoire sera finalement pérenniser par des entrepreneurs locaux qui inaugureront 'Confluence spectacles' en février 2024 en programmant une soixantaine de dates sur la saison.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

**2017 : Les grandes lignes d'Avignon Confluences dévoilées**
La ville et l'agglomération présentent les grandes lignes du futur quartier 'Avignon confluences' dont le projet urbain est confié à l'architecte catalan Joan Busquets. Ce dernier, internationalement reconnu suite à sa supervision des aménagements urbains des jeux olympiques de Barcelone de 1992, a été retenu suite à un appel à concours européen parmi 18 candidatures. « La gare TGV d'Avignon constitue la grande porte de l'agglomération, expliquait alors cet architecte également professeur à la Harvard graduate school of design de l'université d'Harvard dans le Massachussetts aux Etats-Unis lors de sa première présentation en 2018. L'enjeu est ensuite de relier cette porte à l'intra-muros, aux autres quartiers de la cité des papes ainsi qu'aux autres villes alentours. »

**2018 : Premier parc photovoltaïque au sol pour Avignon**
La CNR (Compagnie nationale du Rhône) inaugure son nouveau parc photovoltaïque à Avignon. Pour la Cité des papes, il s'agit du premier parc solaire au sol à voir le jour sur son territoire. Implanté le long du Rhône sur le site industriel et portuaire de Courtine, ce projet de 10 ha a été initié en 2015 en devenant lauréat du 3e appel d'offres national pour les installations photovoltaïques de grande taille. Les travaux ont ensuite commencé en février 2017 et se sont achevés en avril 2018 avec l'installation de 18 500 panneaux photovoltaïques.

**2019 : Plus de 10 ans d'avance sur les prévisions**
La gare TGV franchit le seuil des 4,1 millions de passagers. Un chiffre qu'elle ne devait pas atteindre avant 2030 selon la SNCF.

**2021 : Bart lance la dynamique**
Lancement du projet Bart. Un immeuble de 5 étages de 6 000m2 alliant bureaux (1 900m2), espaces co-living (1 600m2), coworking (1 500m2), bar-restaurant, commerces ou encore mur d'escalade et un toit-terrasse avec vue sur 360°. La livraison est prévue en 2025.

**2023 : Installation de la Caf**
Après 2 ans de travaux, la Caf (Caisse d'allocations familiales) emménage dans son nouveau siège vauclusien. Le bâtiment de 7 333m2 accueille les 280 agents de la CAF 84 des agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Ces derniers seront répartis dans un espace de 6 182m2 qui s'étend sur 3 étages dont 400m2 en rez-de-chaussée destinés à l'accueil des 250 allocataires reçus chaque jour. Baptisé 'Confluence Park' ce nouvel édifice en R+3 comprendra également une offre de 1 100m2 de bureaux modulables, une terrasse privative de 140 m2, 129 places de stationnement pour la Caf et 47 places de parking supplémentaires pour les utilisateurs des bureaux. Labellisé HQE (Haute qualité environnementale) bâtiment durable afin de répondre aux normes environnementales en matière d'économie d'énergie et de performances thermiques, le bâtiment orienté est-ouest dispose en son centre d'un îlot verdoyant entouré de larges terrasses.

**2024 : Premier concert pour Confluence spectacles**
Ouverture de la nouvelle salle de spectacle 'Confluence spectacles' prévue le 15 février avec un concert de Christophe Willem.

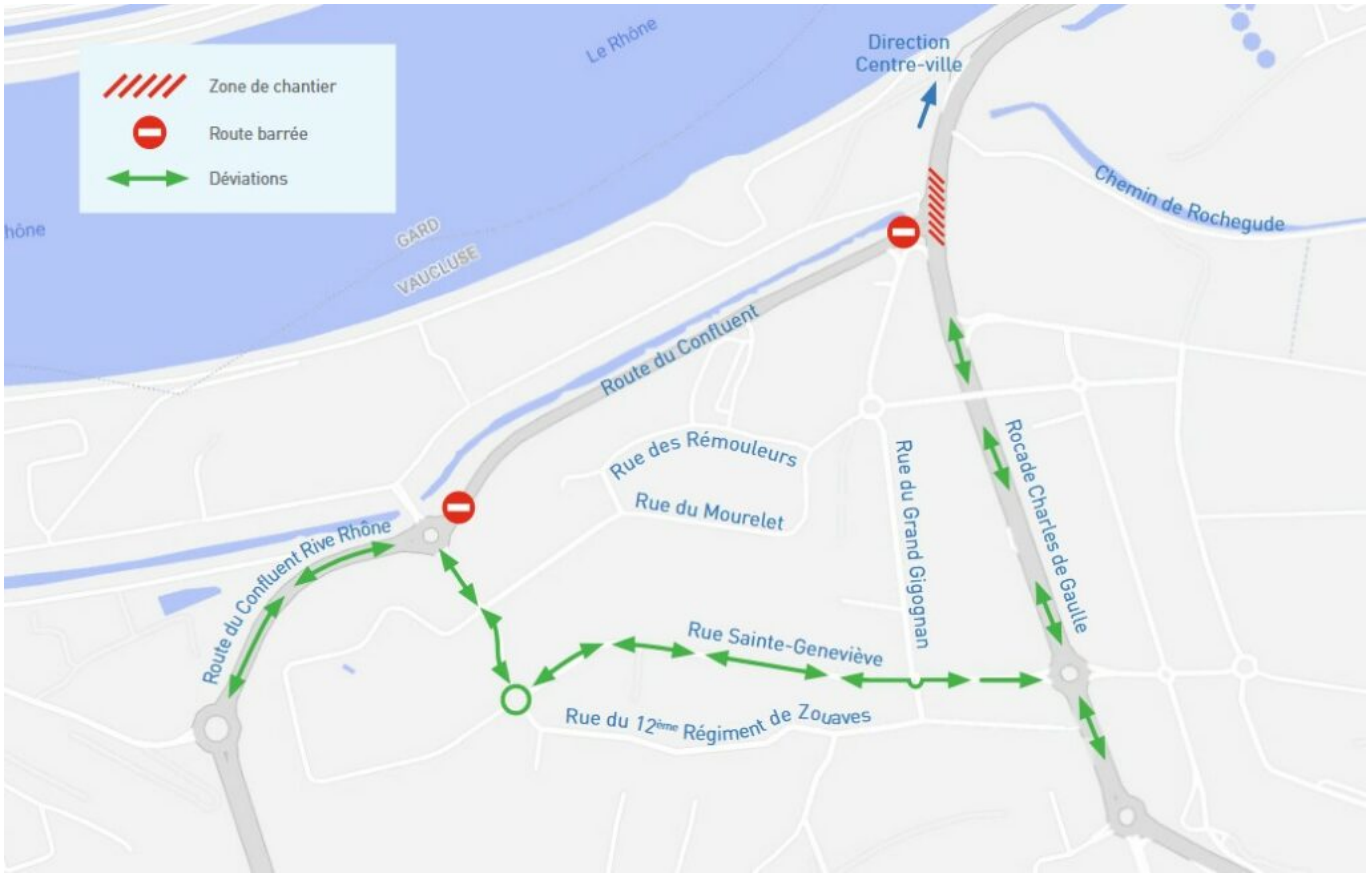
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

**2025 : Premiers coups de pioche pour le macro-lot démonstrateur**
Les travaux du premier macro-lot sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026.

---

# Avignon : travaux sur la rocade Charles de Gaulle jusqu'à fin mai au niveau de Courtine




Le Grand Avignon vient de débuter des travaux de voirie qui se dérouleront sur la rocade Charles de Gaulle à Avignon. Ce chantier se situe au niveau du chemin de Rochegude ainsi qu'au carrefour de la route du Confluent. Il se déroulera jusqu'à fin mai 2023.

L'opération, incluant des travaux de nuit, consistera en :

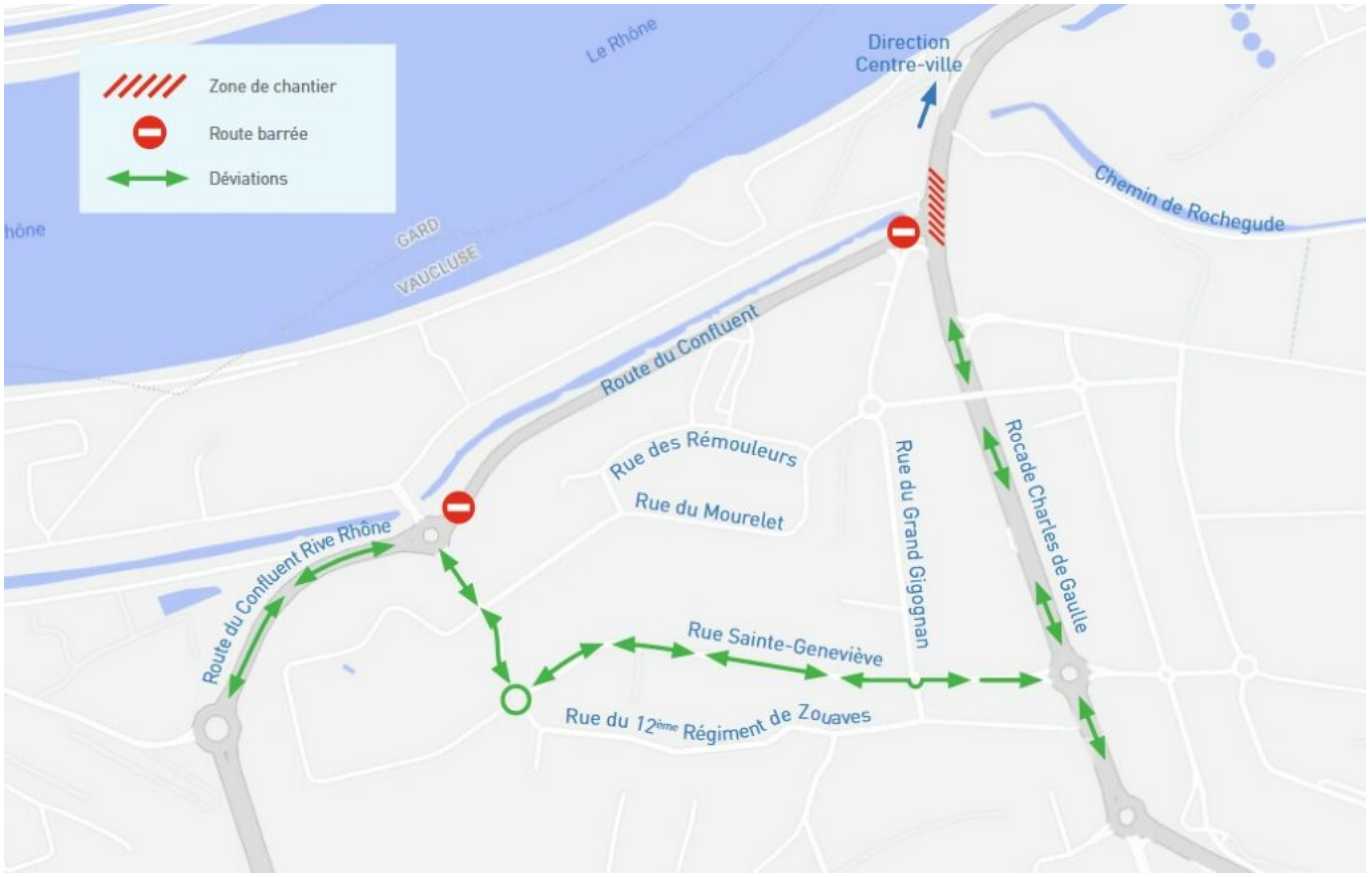
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

– la réalisation d'une continuité de la piste cyclable reliant le centre-ville d'Avignon à la zone de Courtine, au niveau du chemin Rochegude et de la route du Confluent.

– la création de murets de sécurité pour les piétons et les vélos.

– la requalification de la voirie du carrefour avec la route du Confluent (reprise des enrobés et des îlots).




Le chantier a nécessité la fermeture de la route du Confluent dans la zone d'Agroparc.

La route du Confluent sera fermée à la circulation le temps des travaux, des déviations seront mises en place par la zone de Courtine.

Un cheminement pour les piétons sera mis en place tout au long du chantier, de part et d'autre des travaux, pour garantir leur sécurité. Néanmoins, le Grand Avignon recommande de faire attention aux engins en activité aux abords du chantier.
Ces travaux devraient avoir des conséquences sur le trafic routier.

*Plus d'infos sur [grandavignon.fr](grandavignon.fr)*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

# Poids lourd : le contournement de la rocade d'Avignon reporté



**Le projet d'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle aux heures de pointe semble reporté à une date non définie…**

Afin de réduire le trafic routier sur la rocade Charles-de-Gaulle, la Ville d'Avignon et les services de l'Etat envisageaient un projet d'arrêté visant à interdire la circulation des poids-lourds entre 7h et 9h ainsi qu'entre 16h et 18h tous les jours.
« L'interdiction des poids lourds sur la rocade est une mesure demandée par les acteurs locaux, notamment par la maire d'Avignon depuis plusieurs années, détaillait la Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur en octobre dernier. Cette restriction vise les poids-lourds de plus de 40 tonnes aux heures de pointe. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 15 novembre 2026

Travaillant sur la faisabilité d'un tel projet (conditions de contrôle, parkings de stockage, balisage des itinéraires, conditions de circulation des poids lourds du MIN de Châteaurenard), la Dreal Paca évoquait alors une entrée en vigueur de la mesure d'interdiction à la fin de l'année 2021.

**Un remède pire que le mal ?**

C'était sans compter sur la mobilisation des entreprises de transports locales ainsi que des membres de l'association du parc d'activités Avignon-Courtine. En effet, cette zone d'activités abrite de nombreuses sociétés de transports ainsi qu'une très importante plateforme multimodale (rail-route).

A ce titre, TLF-Méditerranée (regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de transport et logistique de France) ont fait part de leurs inquiétudes de leurs adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route.

S'appuyant sur des études faites par la Dreal et le Cerema, le groupe de travail réunissant les parties prenantes associées à cette réflexion (collectivités, acteurs économiques, transporteurs routiers notamment) ont estimé « qu'une telle interdiction mettrait à mal – voire en péril – le transport combiné rail-route dans le Sud de la France et compromettrait la transition énergétique ainsi que le report modal en général ».

De fait, le projet d'obligation de contournement de la rocade Sud d'Avignon semble donc reporté sine die.

**La LEO fait cruellement défaut**

Pour la Ville l'objectif de cet arrêté est de diminuer le trafic poids lourds sur la rocade. Une zone qui enregistre un transit quotidien de l'ordre 30 000 à 40 000 véhicules, dont 11% à 13% de camions. Un flux qui n'est pas sans conséquences sur la santé et la qualité de vie des 25 000 riverains des quartiers Sud de la cité des papes.

« Un périmètre reste à définir dans lequel un recours aux dérogations serait inutile car seul le transit devrait y être interdit, précise Michel Mattar, secrétaire général de TLF Méditerranée Pour les véhicules en transit, ils seraient dans l'obligation d'utiliser les itinéraires de contournement prédéfinis par la ville d'Avignon et la Dreal, mais cela engendrerait des problèmes avec les maires des communes traversées car les routes sont inadaptées et déjà très congestionnées. »

Aujourd'hui, si l'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle n'est donc pas pris c'est, qu'au bilan, entre les nuisances reportées sur d'autres territoires et les émissions de CO2 multipliées par la sous-utilisation de la plateforme rail-route, l'impact environnemental serait négatif.

Ainsi à l'image de difficultés rencontrées avec le plan Faubourgs, cette volonté municipale de 'faire la chasse' au trafic de transit se retrouve confrontée aux manques de solutions alternatives. Dévier le flux des véhicules : mais pour les faire passer où ?

Cette situation met en lumière l'absence d'infrastructures adaptées à la réalité du bassin de vie et plus particulièrement le retard pris par la LEO (Liaison Est-Ouest) dont seulement une tranche a été réalisée sur les 3 que compte le projet de contournement d'Avignon par le Sud.

Selon les projections, la mise en service de ces équipements routiers permettrait de réduire le trafic de plus de -20% sur la rocade et de -40% à -50% sur plusieurs tronçon de route compris entre la cité des papes et Châteaurenard.