Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Infrastructure routière : la LEO reste dans les petits papiers de De Canson



En déplacement à Avignon, François de Canson, président de Provence-Alpes-Côte d'Azur, est venu confirmer la volonté de la Région de participer au financement de la tranche 2 de la LEO (Liaison Est-Ouest). Dans le même temps, Olivier Galzi, le maire de la cité de papes et président de l'agglomération, a annoncé que l'intercommunalité devrait prendre la main sur la maîtrise d'ouvrage du projet via Técélys. Le sort du projet semble donc désormais lié à l'engagement de l'Etat de financer sa part évaluée à environ 80M€.

« Aujourd'hui, la région est tout à fait d'accord pour participer à hauteur de 27% au projet de la tranche 2 de la LEO (Liaison Est-Ouest) », est venu annoncer François de Canson, nouveau président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en déplacement à Avignon à l'occasion de l'assemblée générale de l'AMV (Association des maires de Vaucluse).

« Je suis venu ici pour dire que nous sommes d'accord pour nous mettre autour de la table et que chacun prenne sa part notamment l'Etat, insiste ce dernier. Nous attendons d'ailleurs un courrier en ce sens de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Philippe Tabarot, le ministre des transport. »

> « Si tout le monde respecte sa parole, cette grande infrastructure verra le jour. »
>
> *Olivier Galzi, maire d'Avignon*

« La balle est dans le camp de l'État, confirme Olivier Galzi, nouveau maire d'Avignon et président du Grand Avignon qui a fait de la poursuite de la LEO l'un de ses objectifs prioritaires. A partir du moment où nous aurons la réponse du ministre, nous pourrons entamer les études. »

En écho au préfet de Vaucluse qui constatait tout récemment que le projet se retrouvait à peu de chose près dans l'état où il était en 2025, le maire d'Avignon rappelle qu'à cette époque « les collectivités territoriales ne s'étaient pas mises d'accord. Ce n'est plus le cas aujourd'hui puisque la LEO est à nouveau une priorité pour nous. Et maintenant que c'est une priorité pour les collectivités territoriales, cela redevient une priorité pour l'État. Si tout le monde respecte sa parole, cette grande infrastructure verra le jour. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Olivier Galzi (à gauche) et François de Canson. Crédit : Echo du mardi

> « C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire pour désenclaver Avignon. »
>
> *François de Canson, président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*

« On est bien d'accord, insiste le président de la Région Sud. On garde le tracé existant, on garde les expropriations qui sont faites, on ne remet rien en cause et on avance car je crois que l'on ne peut plus laisser passer 3 000 camions sur la rocade sud. On a déjà mis de l'argent sur la première tranche de la LEO et perdre 250M€, je ne trouve pas que ce soit extrêmement intelligent, donc autant continuer ce projet et faire en sorte d'oxygéner cette ville. Aujourd'hui, tout le monde parle d'environnement. Tout le monde parle d'écologie. Tout le monde parle de développement durable. C'est l'occasion de montrer que l'économie et l'écologie, ça peut aller de pair. C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire pour

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

désenclaver Avignon. Je suis donc là aujourd'hui pour confirmer l'engagement de la Région qui sera au rendez-vous. Et s'il y a des retards, cela ne viendra pas de la Région. »
Pour cette dernière, l'addition devrait comprise entre 54 et 60M€ selon l'estimation du projet de la tranche 2 (voir encadré : 'Tranche 2 : un projet évalué à plus de 200M€').



Le raccordement de la tranche 1 au rond-point du pont de Rognonas. Crédit : Dr/Grand Avignon

« Nous avons la chance que ce projet soit enregistré dans le schéma des mobilités nationales et les projets d'enjeu national, précise Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon et vice-présidente du Grand Avignon. C'est pour ça qu'il n'y a plus qu'à redémarrer. On a toutes les emprises et les principales études ont été réalisées. C'est une mise simple à jour. »
Une mise à jour qui passe donc par une dernière étude d'un montant de 4M€ pour laquelle il ne manque plus que le feu vert du ministre des transports.

8M€ sanctuarisés pour le tramway

Outre le dossier de la LEO, François de Canson a également abordé le sujet du tramway du Grand Avignon. « Nous avons 'sanctuarisé' 8M€ pour ce tramway, rappelle le nouveau président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est l'occasion, pour vous de redémarrer les études pour faire en sorte qu'on puisse désengorger Avignon et son agglomération grâce au tramway et à la tranche 2 de la LEO. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

« Le territoire du Grand Avignon a pris ses responsabilités. »

Olivier Galzi

Maîtrise d'ouvrage : Técélys aux commandes

Par ailleurs, l'Etat ne faisait plus mystère dans ce dossier de sa volonté de passer le manche du pilotage du projet. Tout récemment, Thierry Suquet avait rappelé dans nos colonnes que ce projet n'était plus une priorité pour l'Etat : « Nous avons d'autres priorités maintenant. Donc, si on veut que cela avance vite, il faut reprendre la maîtrise d'ouvrage. »

Le message semble avoir été entendu par Olivier Galzi : « on nous a demandé de reprendre la maîtrise d'ouvrage. Le Grand Avignon s'est donc mis en position de le faire avec une réorganisation, notamment de Técélys afin de porter la maîtrise d'ouvrage de ces grands travaux. Ce qui a changé : c'est que le territoire du Grand Avignon a pris ses responsabilités. »



La LEO 2 dans le ceinture verte. Crédit : DR/Grand Avignon.

Tout semble donc désormais suspendu à la décision du ministre dont l'arrivée du courrier serait imminente selon le maire d'Avignon et le président de la Région. Selon eux, il devrait confirmer son accord pour le transfert de la maîtrise d'ouvrage ainsi que le maintien de la clef de répartition pour continuer le financement des études et, on l'espère, son engagement financier pour la totalité de la tranche 2 de la LEO.

Côté calendrier, François de Canson rappelle que « ce sont des projets qui prennent du temps surtout quand on en a perdu beaucoup auparavant. Mais le temps a souvent été perdu par la volonté politique qui

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

n’a pas été respectée. Aujourd’hui, les politiques de ce territoire ont une volonté de faire. » Olivier Galzi espére une mise en service avant la fin de son mandant dans 6 ans. Plus prudent, le président de la Région estime que ce serait déjà bien si « la phase 2 de la LEO est sur les rails d’ici là ».



L’arrivée de la LEO dans le secteur de la Christole. Crédit : DR/Grand Avignon

Et la tranche 3 ?

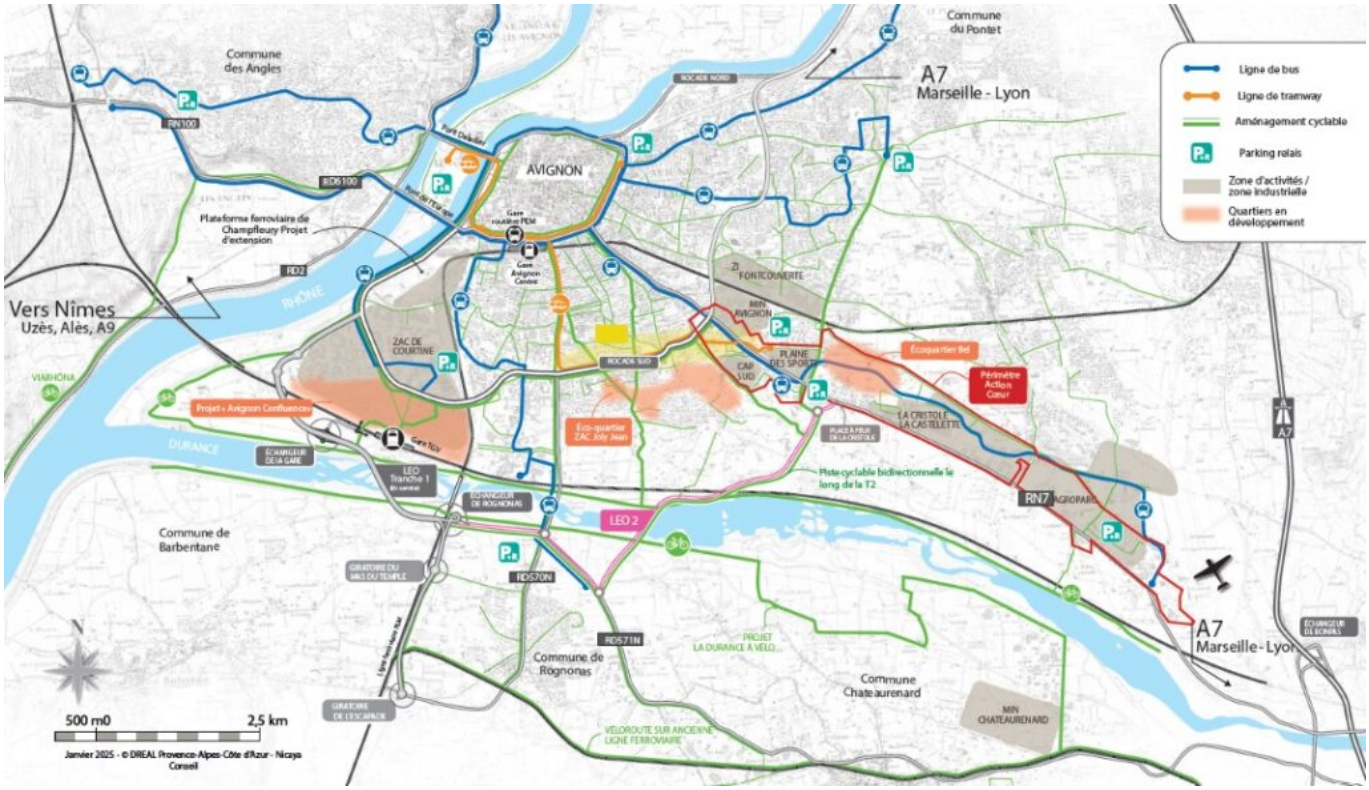
« Aujourd’hui, nous avons une tranche 1 qui arrive au milieu de rien. Cela n’a pas de sens, s’offusque le maire d’Avignon. Avec la tranche 2, on propose désormais qu’elle arrive quelque-part. Après-demain, il faudra aussi qu’elle parte aussi de quelque part. Cela sera la tranche 3 mais cela demande un ouvrage de franchissement du Rhône. C’est quelque chose qui est très coûteux. On pourra peut-être imaginer une autre forme de financement en PPP (Partenariat public-privé) ou une forme de concession. Mais ce qui est sûr, c’est qu’il faudra coûte que coûte finir la LEO pour soulager les habitants de la Rocade et désenclaver le bassin de vie d’Avignon. »

Complication supplémentaire toutefois, en traversant le fleuve-roi de nouveaux interlocuteurs devraient venir s’assoir à la table des financeurs : la Région Occitanie et le Conseil départemental du Gard. « Ils se sont engagés à soutenir la tranche 3 », rappelle Pascale Bories. Pour cela, celle qui est aussi conseillère départementale du Gard peut compter sur Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, qui expliquait l’an dernier qu’elle était « complètement favorable » à la LEO en précisant que « la France a besoin d’investir dans des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes. C’est primordial pour la compétitivité économique des entreprises ».

Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Tranche 2 : un projet évalué à plus de 200M€

La réalisation de la tranche 2 de la LEO est estimée entre 200 et 225M€. Son financement est réparti entre l'Etat (38,05%), la Région Sud (26,95%), le Conseil départemental de Vaucluse (14,72%), le Grand Avignon (12,62%), le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (5,56%) et l'agglomération Terre de Provence (2,10%).

« Tout cela est urgent et cela ne se fera que si tous les partenaires sont autour de la table, répète François de Canson, le président de la Région Sud. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le conseil départemental du Vaucluse qui, a priori, a la volonté de participer à ce tour de table. J'ai aussi discuté avec Philippe Tabarot, le ministre des transport que je connais bien puisqu'il était élu avec moi à la région : je sens la volonté de l'État d'accélérer sur ce projet.

Donc, si nous sommes là aujourd'hui, c'est parce que nous avons conscience qu'il faut aller vite sur ce dossier. »

Initialement le projet prévoyait de relier la tranche 1 (inaugurée en 2010), depuis Rognonas jusqu'au rond-point des amandiers à Avignon. Le tout en 2 x 2 voies avec un franchissement de la Durance grâce à un viaduc de 800 mètres. En 2025, afin de rester dans les 'clous' budgétaires la tranche 2 a basculé sur un tracé en 2×1 voies (avec certaines parties en 2×2 voies par endroit). Aujourd'hui, l'infrastructure a perdu son côté autoroutier pour passer dans un format plus 'light' avec des feux et des croisements. Sa longueur reste de 5,8km mais le projet prévoit désormais de se raccorder à la route de Marseille un plus à l'est, au niveau des premiers feux tricolores de la zone de la Cristole (voir carte ci-dessus).

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

100 chefs d’entreprise ont participé à l’afterwork ‘Innover en Terre de Provence’ à Châteaurenard



Le jeudi 22 octobre, la French Tech Grande Provence et le Club des Entrepreneurs de Terre de Provence ont organisé un afterwork sur le thème ‘Innover en Terre de Provence’.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Organisé à l'initiative de Terre de Provence Agglomération, cet afterwork placé sous le signe de l'innovation, des rencontres et du business, a réuni une centaine de chefs d'entreprise du territoire à Châteaurenard, à l'imprimerie Edifac, dirigée par Karine et Jérôme Dauba, tous deux adhérents du Club des Entrepreneurs Terre De Provence, qui ont donné le coup d'envoi de l'événement avec une présentation de leur activité.

S'en est suivis les pitchs de cinq porteurs de projets innovants et de cinq startups accompagnées par Start Tech, l'incubateur de la French Tech Grande Provence, avant de poursuivre par les échanges avec La French Tech et les acteurs du territoire, puis par un moment de convivialité et de réseautage.

Logements sociaux : combien coûte la carence à votre commune en 2026 ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



24 communes de Vaucluse et de la zone d'emploi d'Avignon (Gard avignonnais et Terre de Provence) sont sanctionnées financièrement pour non respect de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU).

Cette année 6 villes sortent de ce classement (Barbentane, Cheval Blanc, Graveson, Monteux, Le Pontet et Rognonas) et une seule y fait son entrée (Lauris).

L'amende la plus forte est comme en 2025 versé par Pertuis. En effet, la commune vauclusienne de la Métropole Marseillaise versera cette année 515 582,48€ avec tout de même une baisse de 146 071,29€ par rapport à 2025.

La ville la plus carencée reste Pujaut. Depuis 2026, la commune gardoise du Grand Avignon, dirigée actuellement par Sandrine Soulier, n'a réalisé que 22 logements dit 'sociaux' (chiffres 2024) au lieu des 464 qu'exige la loi, soit seulement 4,75% des objectifs demandés.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Les 4 villes du canton de Villeneuve-lès-Avignon assujetties à la loi SRU et appartenant au Grand Avignon (Villeneuve-lès-Avignon, Les Angles, Rochefort-du-Gard et Pujaut) représentent à elle seule 68,5%* du montant global de la pénalité des 10 communes carencées de l'agglomération avignonnaise.

Une situation dont a pleinement conscience Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon mais aussi présidente du SCoT du bassin de vie d'Avignon qui, à ce titre, préconisait avec lucidité dès 2011: « Afin de mieux rééquilibrer l'offre en logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire, aujourd'hui trop centrée sur Avignon, chaque commune devra respecter un objectif de production de ce type de logements. Ce principe devra permettre d'amorcer un rattrapage notamment pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et n'atteignant pas le seuil des 20% de logements sociaux. » (voir ici page 39)
Récemment désignée vice-présidente du Grand Avignon en charge de l'aménagement du territoire et de l'habitat puis nommée dans la foulée par ses pairs de l'agglomération comme administratrice au sein du bailleur social Grand delta Habitat, cette dernière sera désormais au 'cœur de la machine' pour répondre au défi du logement social local.

** 1 102 883€ sur 1 609 625,83€*

La loi SRU, votée il y a 26 ans, impose aux communes de plus 3 500 habitants pour les agglomérations faisant plus de 50 000 habitants (1 500 habitants en région parisienne) un minimum de 20% de logements sociaux. Dans son palmarès de la loi SRU des communes 'Hors la loi' (voir ici page 9), la Fondation pour le logement a classé dans les 12 communes 'multirécidivistes', qui ont été systématiquement carencées lors des six premières périodes triennales pour leur inaction, 3 communes de notre territoire.

Les arrêtés préfectoraux pour les communes vauclusiennes citées
Les arrêtés préfectoral du 23 avril pour les communes gardoises citées
Les arrêtés préfectoral du 24 avril pour les communes gardoises citées
Les arrêtés préfectoraux pour les communes des Bouches-du-Rhône citées

---

Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Suite à notre article sur l'état d'avancement de la tranche 2 de la LEO et le mécontentement de Terre de Provence agglomération sur l'enlisement du dossier, le Grand Avignon et la Ville ont souhaité réagir. Pour eux, leur choix d'un tracé reconfiguré n'est pas incompatible avec la poursuite du projet de contournement par le Sud de l'agglomération de la cité des papes.

« Dans un communiqué que nous avons découvert dans la presse, la présidente de la communauté d'agglomération Terre de Provence accuse la Ville d'Avignon et le Grand Avignon de faire courir le risque de compromettre définitivement la réalisation du projet de LEO (Liaison Est-Ouest), écrivent Cécile Helle, maire d'Avignon, et Joël Guin, président du Grand Avignon dans un droit de réponse. Tout cela parce que nous refusons que cette LEO garde le tracé imaginé il y a 30 ans. Aujourd'hui la question n'est pas tant de savoir qui est responsable d'un possible enterrement du projet de LEO car à ce jeu-là, nous pourrions juste rappeler que l'inauguration de la tranche 1 de ce projet porté par l'État, remonte à 2010… La question est bien plutôt de statuer enfin sur le projet de voie de contournement sud que nous voulons pour nos territoires afin de leur assurer attractivité et avenir. »

> « Nous sommes favorables à la LEO comme voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais à une LEO reconfigurée. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

« Car, oui, nous défendons la LEO, nous défendons un projet de voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais pas celui-là, pas celui que l'État a imaginé à la fin des années 90, soit il y a plus d'un quart de siècle. Car, oui, notre position est claire : nous disons que nous sommes favorables à la LEO comme voie de contournement sud de l'agglomération d'Avignon, mais à une LEO reconfigurée, avec un autre tracé capable de proposer un vrai projet d'intérêt général utile pour tous les habitants du bassin de vie, vauclusiens, bucco-rhodaniens comme gardois, et exemplaire en matière de transition écologique et de mobilités durables. Nous croyons en une solution acceptable et résiliente pour un aménagement responsable de notre territoire. »

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

Les questions du Grand Avignon sur l'impact d'un projet conçu il y a 30 ans

« Lors du comité de pilotage organisé le lundi 19 mai dernier, sous la présidence du préfet de Région Georges-François Leclerc, l'État a en effet exposé un projet redimensionné, pour ne pas dire réduit, à deux fois une voie notamment. Mais toujours sur l'ancien tracé, celui prévu dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique (DUP) qui date de 2003. Comment imaginer que ce projet puisse traiter la saturation actuelle du trafic et améliorer les conditions de circulation, autrement qu'en l'aggravant ? Comment imaginer aujourd'hui un tracé qui viendrait traverser, créer un boulevard urbain avec feux tricolores au cœur de la ceinture verte, poumon agricole d'Avignon, pour arriver au rond-point de la Cristole sur un axe déjà saturé, en proximité directe du quartier méditerranéen durable Bel Air ? Comment imaginer un projet daté, totalement dépassé, en contradiction avec les dynamiques urbaines à l'œuvre à l'échelle de la ville d'Avignon et du Grand Avignon, affectant la qualité de vie des habitants directement exposés à ce nouveau flux de circulation ? Comment imaginer un projet extrêmement coûteux, lequel a accumulé un retard considérable qui n'apporterait pas de réponse à la fois aux enjeux de mobilités des 500 000 habitants du bassin de vie d'Avignon, d'attractivité économique et de transition climatique de notre territoire ? »

Imaginer des solutions écoresponsables

« Vouloir un autre tracé, poursuivent les deux élus dans leur communiqué, c'est justement prendre ses responsabilités et imaginer des solutions écoresponsables, dans le cadre d'un débat constructif entre les collectivités et l'État, qui ne peut pas se contenter de nous dire : 'C'est ce projet ou rien ! C'est ce projet ou l'État se retire !'. Vouloir un autre tracé, c'est justement ne pas se désengager, ce n'est pas s'opposer à notre bassin de vie mais bien au contraire le défendre en recherchant des solidarités aujourd'hui inexistantes, c'est regarder devant et non pas faire le choix du passé. Car oui, d'autres solutions existent, face à l'urgence climatique et sanitaire, face à la situation inacceptable et insupportable des 20 000 Avignonnaises et Avignonnais qui vivent de part et d'autre de la rocade, dans une volonté partagée de concertation et d'échanges avec nos collègues élus des communes du Nord des Bouches-du-Rhône. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

« Il est temps de ne pas se tromper. »

Trouver un terrain d'entente
« Une solution visant à trouver ensemble une voie d'entente, y compris pour assurer la bonne desserte des projets économiques qu'ils ont imaginés, comme l'extension du MIN de Châteaurenard. Une solution qui peut commencer par la réalisation rapide du barreau manquant entre la voie actuelle de la tranche 1 de la LEO et le rond-point de Rognonas, justement prévue dans la tranche 2 de cette LEO. Et nous nous réjouissons sur ce point du positionnement conjoint au nôtre, des maires de Barbentane et Rognonas. Il est temps désormais de relever ce défi majeur pour l'avenir de nos territoires et la qualité de vie de leurs habitants. Il est temps d'investir un choix d'avenir aux objectifs à la fois environnementaux, d'aménagement durable du territoire et de santé publique.
« Il est temps de ne pas se tromper », insistent pour finir Cécile Helle et Joël Guin.

(Vidéo) Barbentane, le village où il fait bon vivre



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Lors de ses vœux à la population, Jean-Christophe Daudet, maire de Barbentane a évoqué les travaux à venir. Il a rappelé s'être donné pour mission de 'Sécuriser, protéger, et développer' le village de Barbentane et ses habitants. Une réunion publique sera organisée en avril prochain suite au vote du budget dans le cadre des Etats généraux de Barbentane. Mission ? Dessiner le futur village selon les attentes de ses habitants. 2025 sera une année de renouveau où de nombreux projets seront réalisés. En voici quelques extraits.

Pour prémunir Barbentane d'une rupture en approvisionnement en eau, comme cela avait été le cas lors des incendies qui ont ravagé la Montagnette en juillet 2022, Terre de Provence agglomération et la régie des eaux réaliseront une connexion en eau potable entre Rognonas et Barbentane. Plus de 2,4M€ seront ainsi porté par l'intercommunalité pour ce projet.

> Barbentane, Reboisement d'envergure de la Montagnette avec le chef cuisinier Glenn Viel ce samedi 12 novembre

Travaux sur les réseaux

«A chaque fois que nous travaillons sur une route, nous refaisons les réseaux humides si nécessaire et enfouissons les réseaux secs comme Chemin du Colombier, Chemin de l'Hôpital, Chemin du Réchaussier, sous l'impasse de l'église et sous la place du marché, » a précisé le maire.



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Replantation de 7 000 feuillus à la Montagnette Copyright Ville de Barbentane

Réseaux électriques et modernisation des éclairages
Les réseaux électriques ont été enfouis l'an passé, chemin de la Fontaine et les candélabres renouvelés. L'intégralité des 600 points d'éclairages vont passer en led et en gestion informatisée. Des bornes rétractables seront disposées autour du complexe Henri Fontaine afin d'y interdire un accès non autorisé. L'éclairage du cours de tennis et des arènes a été modernisé et l'enceinte de ces dernières rafraîchie. Des 'feux récompenses' seront mis en place au droit des entrées de la route de Boulbon et de la gare afin de faire ralentir la vitesse. Des panneaux d'information municipale digitaux, des panneaux de signalisations et des plaques de noms de rue seront renouvelés pour être uniformisés.

Tel le Phénix, la Montagnette de Barbentane renaît de ses cendres

Naturalité, énergie renouvelable et santé publique
La replantation de la Montagnette avec des feuillus se poursuit avec l'acheminement d'eau d'irrigation sur le plateau pour reconquérir une agriculture locale qui puisse également servir de coupe-feu. Les cours de l'Ecole des moulins et les espaces publics entrent dans des travaux destinés à dés-imperméabiliser les sols ainsi qu'à les végétaliser. Des panneaux photovoltaïques seront posés sur les toits du groupe scolaire ainsi que sur l'Ehpad (Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes), la résidence autonomie ainsi que la future crèche. A ce propos le maire a remercié les Conseillers départementaux qui ont voté à l'unanimité l'octroi de 50% des 7M€ HT destinés à Barbentane dans le cadre de sa Transition écologique. Ces projets, combinés à ceux liés à la géothermie en plaine pourraient aboutir, à terme, à organiser un système qui permette de fournir de l'électricité aux barbentanais à des prix inférieurs à ceux du marché. Barbentane a reçu le prix 'innovation' lors de la 33^{e} édition des Trophées des éco-actions à l'Assemblée nationale en avril dernier. Egalement, la Mairie s'est également engagée dans le zéro-phyto.

Barbentane reçoit le prix national Eco maires pour son projet de reboisement de la Montagnette

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Inauguration du Clos César Résidence Grand Delta Habitat Copyright Ville de Barbentane

Réaménagements et logements

Le réaménagement urbain concernera la place du marché, des abords de la salle des fêtes et de ceux de la route départementale 35, du restaurant 'Les pieds tanqués' jusqu'au début du chemin du Deyme. Des aménagements paysagers et de voies douces seront réalisés le long de la route d'Avignon ainsi que du lotissement du Château et de la construction d'une crèche multi accueil collectif avec 10 places supplémentaires. «Ces projets sont couplés avec l'aménagement Rampale et la construction de 48 logements afin que les jeunes Barbentanais puissent rester au village et cela malgré la forte hausse du prix du foncier. La réhabilitation du presbytère et de l'immeuble Fontaine permettra également de livrer 6 logements sociaux,» a précisé Jean-Christophe Daudet, qui a tenu à évoquer la livraison du Clos César abritant 20 logements sociaux.

Pour mémoire

Des travaux d'embellissement toucheront la place et le monument aux morts ainsi que le cimetière qui, dorénavant, s'appellera 'Le cimetière de la Montagnette'. Un mémorial au droit des plantations de feuillus sera dressé en l'honneur de l'adjudant-chef Martial Morin, décédé des suites de ses blessures après les terribles feux de 2022. Une cérémonie avec le SDIS (Service départemental d'incendie et de secours) des Bouches-du-Rhône aura lieu le 25 juillet en présence de la famille.

Incendie de la Montagnette, ce que Barbentane a vécu les 14 et 18 juillet 2022

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Patrimoine communal
Dans le cadre du patrimoine communal, les salles de Baron Chabert et la salle des fêtes ont été rénovées à commencer par la toiture, sans omettre la rénovation thermique et énergétique. Les espaces publics du chemin de la tour Angelica, du pigeonnier, du Colombier, l'impasse de Réchaussier et le chemin de Caclaou ont été revus. La direction des routes du Conseil départemental a procédé à la rénovation de la route de Terrefort et aux aménagements cyclables au droit du pont de la route de la gare et du tunnel de la route d'Avignon pour un montant de 1,3M€. Ces aménagements cyclables sont la préfiguration d'une autoroute à vélo que nous appelons de nos vœux entre Barbentane et Avignon.»

Sécurité
La Police municipale a été dotée d'un nouveau poste opérationnel et d'une voiture spécialement équipée. Le déploiement des caméras de vidéosurveillance continue. Barbentane a d'ailleurs reçu le prix de la 'Ville prudente, niveaux deux cœurs, remis lors du dernier congrès des maires.

Tourisme & culture

Cyclisme
La société Amaury Sport Organsation, organisatrice, notamment du Tour de France et du Paris-Nice, adresse un clin d'œil à Barbentane en faisant passer l'étape du 14 mars par le village sur les mêmes lieux que l'arrivée du Contre la montre de 2019.

Festival d'Avignon
Barbentane continue d'expérimenter son partenariat avec le Festival d'Avignon et son directeur Tiago Rodrigues. La pièce itinérante sera programmée dans les Jardins de l'espace baron de Chabert. Pour l'occasion, le dramaturge et metteur en scène Milo Rau résidera à Barbentane fin juin début juillet pour sa nouvelle création lors du festival. Egalement, un théâtre de verdure sera aménagé sur le site des Conques au cœur des nouvelles plantations avec une vue imprenable sur le Mont-Ventoux et le Palais des papes.

Site patrimonial remarquable
Depuis le 16 septembre 2021, Barbentane est Site patrimonial remarquable. Jean-Christophe Daudet a officiellement demandé l'entier classement de l'Eglise Notre-Dame-des-Grâces au titre des Monuments historiques pour la réhabilitation de l'édifice ainsi que de ses vitraux. Une première réparation de la toiture a été faite et les travaux de réhabilitation du presbytère vont commencer.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Copyright Ville de Barbentane

Les mobilités

La gare de Barbentane

Jean-Christophe Daudet milite pour la réouverture de la gare de Barbentane aux voyageurs qui serait également adossée à une zone d'activité attenante «Ce qui aurait pour bénéfice de créer des emplois, développer les entreprises, décongestionner la circulation tout en favorisant les modes de transports doux.» La réouverture de la gare de Barbentane est inscrite au service Express Régional Métropolitain de la Région Sud. Le maire d'Orgon s'inscrit dans la même démarche. «Je rappelle que la gare de Barbentane a permis aux paysans du village d'acheminer leurs produits sur Paris ce qui a leur a permis d'accéder à une certaine forme d'aisance et de richesse.»

La nécessité de la Léo (Liaison Est Ouest)

«Il y a nécessité de réaliser la fin du tronçon –quelques centaines des mètres- de la Léo 1 entre la Léo actuelle qui arrive au nord de la station d'épuration de Rognonas et le Pont de Rognonas ce qui éviterait une fréquentation excessive de camions au droit du rond-point du Mas du temple et au nord de la commune de Rognonas. Ce dispositif devrait d'ailleurs être complété par l'aménagement de pistes cyclables durant la construction du pont de la Léo 1. De même je m'étonne qu'il n'y ait pas de lignes de transports publics de bus entre la gare Avignon TGV et le nord des Bouches-du-Rhône,» a conclu le maire de Barbentane.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Le nouveau lycée de Châteaurenard s'appelle désormais Jean d'Ormesson





Opérationnel depuis la rentrée de septembre 2019, le nouveau lycée de Châteaurenard vient d'être baptisé 'Lycée Jean d'Ormesson'. Un choix réalisé par les élèves de cet établissement d'enseignement général et technologique d'une capacité de 910 places construit par le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur pour un montant de 32,8M€ sur un terrain de 6 hectares mis à disposition par la Communauté d'agglomération Terre de Provence.

Outre l'hommage à l'écrivain et philosophe français décédé en décembre 2017 en baptisant le lieu de son nom, les élèves ont également souhaité présenter une exposition à travers différentes thématiques retraçant les temps forts de la vie de Jean d'Ormesson. Ils ont ainsi choisi des phrases de l'auteur, à qui l'on doit une quarantaine d'ouvrages, présentés dans un parcours proposé au sein du lycée.

Une inauguration qui s'est notamment déroulée en présence d'Héloïse d'Ormesson, fille unique de l'académicien et ancien directeur du Figaro.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Liaison Est-Ouest, tous pressés qu’elle s’inscrive dans le paysage

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Alors que la consultation publique sur le projet de LEO (Liaison Est-Ouest) de contournement de l'agglomération avignonnaise vient de s'achever, plusieurs personnalités publiques ont livré leur sentiment. Tous sont d'accord tandis que Cécile Helle propose une autre alternative.

Jean-Baptiste Blanc, sénateur de Vaucluse
« L'Etat, dans les années 90 a retenu le projet de Liaison Est-Ouest d'Avignon comme une infrastructure vitale pour relier l'A7 (échangeur de Bonpas) à l'A9 (échangeur de Remoulins). Avignon se situe au sommet de l'arc méditerranéen et voit passer une grande partie du trafic reliant l'Italie à l'Espagne. Les usagers qui arrivent des cols alpins et qui transitent par Nice et Aix ne vont pas monter à Orange pour rattraper l'A9 à Remoulins. La LEO devait reformer, par le sud, le delta dont les 3 sommets étaient ; les échangeurs d'Orange, de Bonpas et de Remoulins tout en desservant la gare TGV d'Avignon (enclavée à ce jour) et la zone multimodale de Courtine. »

Effets collatéraux et développement économique
« La tranche 1 de la voie LEO, inaugurée en 2010, ne reçoit actuellement, en trafic, que 5000 véhicules/jour ce qui est dérisoire pour un tronçon construit avec 130M€ d'argent public, poursuit le sénateur. La tranche 2 de cette voie LEO est prête à être lancée ne serait-ce que parce que les DCE (Dossier de consultation des entreprises) avaient été réalisées par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en 2005 puisque le pont amont sur la Durance était prévu au contrat de plan du moment au même titre que le pont aval. En outre, les acquisitions foncières sont déjà réalisées. »

« La LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon. »

« Les 20 000 habitants de la rocade urbaine d'Avignon -secteurs inscrits dans le NPNRU (Nouveau programme national de renouvellement urbain) -supportent, sous leurs fenêtres, un trafic quotidien de 44 000 véhicules / jour (dont 3 000 poids lourds) et il y a une vraie urgence sanitaire. »
« A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon irriguant les 3 départements concernés : Vaucluse, Gard et Bouches-du-Rhône. En termes de développement économique et de desserte des points névralgiques du Grand Avignon, la LEO est une exigence. Elle desservira la gare TGV, le technopôle agro-alimentaire d'Agroparc, le parc des expositions, l'Institut National de la Recherche Agronomique, l'aéroport d'Avignon, le MIN (Marché d'intérêt national) de Châteaurenard, la zone multimodale de Courtine et le carrefour giratoire des Angles. »

La gare TGV
« S'agissant plus particulièrement de la gare TGV d'Avignon, inaugurée le 22 juin 2001, elle est actuellement l'une des gares les plus fréquentées. Prévue initialement pour 1,8 millions de voyageurs, elle est aujourd'hui fréquentée par près de 3 millions de personnes et 60 trains par jour desservent cette gare. Sans la voie LEO, cette gare TGV se situe dans une impasse. »
« Il est urgent donc d'accélérer la réalisation totale du U central de la LEO dont la DUP date de 2003 et de réaliser la globalité de la 2e tranche avec le pont amont sur la Durance jusqu'au carrefour de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

l'Amandier. Il est aussi urgent de réfléchir à la réalisation de la tranche 3 qui permettra de réaliser la liaison de la gare TGV avec le giratoire des Angles en franchissant le Rhône par un viaduc afin que cette voie LEO réponde enfin à ses objectifs ; être une infrastructure vitale pour relier l'A7 (échangeur de Bonpas) à l'A9 (échangeur de Remoulins),» conclut Jean-Baptiste Blanc.

Maurice Chabert, président du Conseil départemental de Vaucluse
Pour Maurice Chabert : « La nécessité de la liaison Est-Ouest est reconnue et attendue depuis maintenant trop longtemps ; tous les acteurs impliqués s'accordent sur l'utilité du projet en terme de santé publique ; la viabilité des alternatives nouvelles proposées n'est pas prouvée et semble même reporter sur d'autres secteurs les problèmes au lieu de les régler. »

> **« Le pont de l'Europe n'est pas dimensionné pour supporter l'important flux de trafic qui l'emprunte. »**

« Egalement, l'absence de LEO laisse au point mort le fret intermodal fer-Rhône-route et fragilise la gestion des ouvrages de franchissement du Rhône et de la Durance par lesquels transitent quotidiennement une grande partie des habitants et des activités du bassin de vie d'Avignon. Le pont de l'Europe n'est pas dimensionné pour supporter l'important flux de trafic qui l'emprunte et ne pourra supporter durablement seul le trafic par-delà le Rhône. Le pont de Rognonas, seul ouvrage de franchissement de la Durance au sud d'Avignon, montre également d'importants signes de dégradations qui vont nécessiter une rénovation de forte ampleur, voire la réalisation d'un nouvel ouvrage parallèle. Désormais l'ensemble des financeurs, dont le principal, l'Etat, ont adhéré au projet actuel et sont prêts à s'engager. »

Darida Belaïdi, conseillère départementale du canton Avignon Sud
« Plus de 40 000 véhicules empruntent chaque jour la deux fois deux voies de la rocade d'Avignon, rappelle Darida Belaïdi, conseillère départementale de ce canton situé en première ligne de ce projet. Les 30 000 habitants et riverains de la rocade respirent des gaz d'échappement toute la journée. C'est pire qu'une autoroute sous leurs fenêtres : C'est une autoroute à l'arrêt, des bouchons, moteurs tournants, avec pour conséquence, du bruit, des insomnies, une incidence des cancers et des pathologies respiratoires ou cardiovasculaires plus importante que dans le reste de la Région Sud. »

> **« Alors oui, la LEO, il est temps. »**

« Alors oui, la LEO, il est temps, poursuit l'élue. Il est certain que rien n'est jamais parfait, quand on lance des projets de cette envergure il y a obligatoirement des insatisfaits. Mais les habitants de la rocade comme tous les êtres humains font partie de la biodiversité, ils méritent, comme tous les avignonnais de vivre, dans un environnement apaisé et respirable. Il y aurait d'ailleurs une incohérence politique si la LEO était encore une fois reportée aux calendes grecques. On ne peut injecter dans le même temps des millions d'euros dans le cadre du NPNRU pour le bien-être et l'amélioration du cadre de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

vie des habitants de la rocade, et en même temps, laisser perdurer cette autoroute urbaine au milieu de milliers d'habitants. »

Cécile Helle, maire d'Avignon
Pour Cécile Helle, « il est urgent de réaliser une voie de contournement routier d'Avignon par le sud pour faire de la ville-centre un territoire zéro transit et pour que la rocade Charles-de-Gaulle redevienne un boulevard ; de déclasser, la rocade, aujourd'hui considérée comme voie à grande circulation, pour en finir avec son caractère éminemment routier, et lui donner un caractère urbain, et donc plus humain. »

> **« Réaliser de véritables études sur la faisabilité d'un tracé rive gauche de la Durance s'appuyant sur l'ossature du réseau routier. »**

Le maire de la cité des papes insiste également sur la nécessité « de démarrer les travaux de connexion des autoroutes A7 et A9 au droit d'Orange notamment pour les poids lourds en transit, avec la jonction est/ouest et ouest/est par le réseau autoroutier (au sud par Arles et au nord par Orange) ; de permettre aux maires du bassin de vie d'Avignon de retrouver leurs prérogatives pleines et entières en matière d'arrêtés afin d'interdire le trafic de transit, notamment celui des poids lourds, sur l'ensemble du bassin de vie regroupant les rives gauche et droite de la Durance ; de négocier avec Vinci Autoroute la gratuité pour les actifs navetteurs du tronçon autoroutier entre les entrées et sorties Avignon Nord et Avignon Sud et, enfin, de réaliser de véritables études sur la faisabilité et la comparaison d'un tracé rive gauche de la Durance s'appuyant sur l'ossature du réseau routier existant dans le nord des Bouches-du-Rhône, et en ce sens différent du projet envisagé et écarté dans les années 90. »

Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon et présidente du Scot du bassin de vie d'Avignon
« Le projet de la Léo est reconnu d'utilité publique depuis 2003 et permettra de désengorger le bassin de vie d'Avignon en reliant les autoroutes A9 et A7. Si la tranche 1 reliant la zone de Courtine au Nord des Bouches-du-Rhône a vu le jour en 2010, la réalisation des tranches 2 et 3 – liaison entre les carrefours de l'Amandier et de la Cristole sur la RN7 à Avignon ; l'échangeur au Nord de la commune de Rognonas (Bouches-du-Rhône) et la tranche 3 pour la liaison entre l'échangeur au Nord de la commune de Rognonas et le carrefour des Angles sur la RN100 restent nécessaires, notamment avec la construction d'un 3e pont afin de soulager le flux des 2 premiers ponts saturés. »

Philippe Brunet-Debaines, directeur général de Vallis habitat
Directement concerné par la situation de la rocade avignonnaise où le bailleur social compte plus de 4 000 de ses 37 000 locataires, Vallis habitat rappelle qu'il mène actuellement « un important programme de renouvellement urbain avec les autres bailleurs concernés (Grand Delta Habitat et Erilia), aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales (Communauté d'agglomération du Grand Avignon et ville d'Avignon) dans ce secteur. »

> **« Réduire significativement l'exposition des populations riveraines aux nuisances**

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

sonores et à la pollution de l'air. »

« Ce programme de renouvellement urbain, au terme duquel notre organisme a prévu d'investir près de 67M€ dans les requalifications et démolitions programmées uniquement dans le secteur du sud d'Avignon, entre l'avenue de la Trillade et l'avenue de Tarascon, de part et d'autre de l'actuelle rocade, ne pourra réellement porter ses fruits au service des habitants de ce secteur qu'à la condition d'être accompagné par des mesures visant à réduire significativement l'exposition des populations riveraines aux nuisances sonores et à la pollution de l'air induit par le trafic routier de cet axe. »
Cependant, en l'état actuel philippe Brunet-Debaines, directeur général de Vallis habitat, s'interroge « sur la pertinence, dans le projet présenté, de la sortie au carrefour de l'Amandier, dont les conséquences seront néfastes pour les habitants de Saint-Chamand, où se concentre également une partie importante du patrimoine de Vallis habitat. »

Bernard Vergier, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaucluse
« Seule la réalisation complète de la LEO permettra un délestage effectif de la rocade Charles de Gaulle à Avignon, complète pour sa part Bernard Vergier, président de la CCI de Vaucluse. La réalisation de la LEO dans sa globalité est fondamentale pour le devenir économique du bassin de vie d'Avignon. Cette infrastructure formera une troisième ceinture routière au sein de la structure urbaine d'Avignon (en complément des remparts et de la rocade) qui facilitera les grands équilibres entre le Nord et le Sud de l'agglomération en termes de développement urbain, économique et commercial. »

« Inscrire le bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles. »

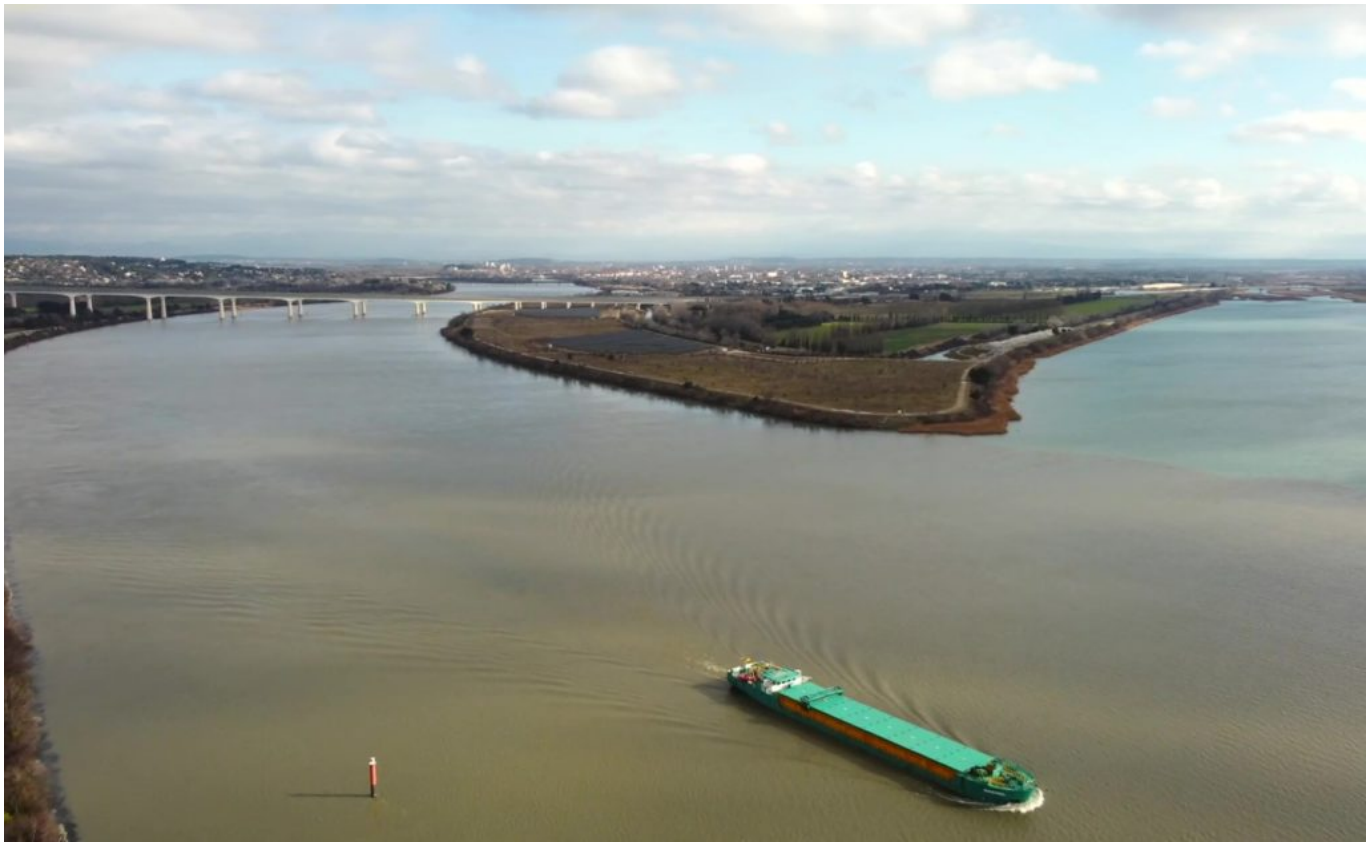
« Sur le plan économique, la réalisation de cet ouvrage permettra d'améliorer et renforcer les échanges entre les territoires du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard ; désenclaver les communes du Nord des Bouches du Rhône et leurs zones d'activités en leur facilitant l'accès aux principaux axes routiers ; assurer une meilleure accessibilité de l'agglomération d'Avignon avec un allégement des réseaux routiers aujourd'hui saturés, notamment au niveau des franchissements du Rhône et de la Durance, inscrire le bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles (Montpellier, Aix-en –Provence, Marseille…), connecter les activités économiques aux principaux nœuds des réseaux de transport (gare TGV, aéroport, carrefours routiers, échangeurs autoroutiers, ports fluviaux.), délester les axes du centre d'Avignon et permettre leur requalification urbaine ainsi que de participer à l'amélioration de la sécurité des riverains de la rocade ainsi qu'à la rapidité d'intervention des véhicules de secours qui empruntent régulièrement cette rocade saturée. »

Mireille Hurlin & Laurent Garcia

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Zone d’emploi : Avignon aspire de plus en plus le Gard



C’est officiel ! Selon l’Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) la zone d’emploi d’Avignon compte désormais davantage de communes gardoise et bucco-rhodaniennes que de vauclusiennes. Une réalité qui met de plus en plus en lumière les incohérences des frontières départementales.

En redéfinissant le périmètre des zones d’emploi en Provence-Alpes-Côte d’Azur, l’Insee a établi que la région comptait désormais 22 zones contre 18 en 2010. Intégrant de nouvelles méthodes afin d’harmoniser les possibilités de comparaison au niveau européen, ce zonage détermine un territoire à l’intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Pour l’Insee, « il s’agit de l’espace le plus pertinent pour étudier le fonctionnement du marché du travail et pour adapter localement les politiques de l’emploi ».
Cette réévaluation des frontières ‘économiques’ de nos territoires fait ainsi notamment apparaître les zones d’emploi de Carpentras et de Valréas (jusqu’alors intégrées à celle d’Avignon) ainsi que celle de

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Bollène-Pierrelatte (rattachée jusqu'à présent à Orange).

Avignon dépasse les frontières

Déjà principale zone d'emploi de Paca dépassant les frontières régionales en 2010, le bassin de vie de la cité des papes ne fait que renforcer ce déséquilibre 10 ans plus tard. Ainsi à ce jour, la zone d'emploi d'Avignon comprend 15 communes gardoises (Les Angles, Aramon, Domazan, Estézargues, Fournès, Lirac, Montfrin, Pujaut, Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Sauveterre, Saze, Tavel, Théziers et Villeneuve-lès-Avignon) pour 'seulement' 13 vauclusiennes (Althen-des-Paluds, Avignon, Bédarrides, Caumont-sur-Durance, Châteauneuf-de-Gadagne, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Morières-lès-Avignon, Le Pontet, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Sorgues, Vedène et Velleron). A cela s'ajoutent 8 villes des Bouches-du-Rhône (Barbentane, Cabannes, Châteaurenard, Eyragues, Graveson, Noves, Rognonas et Verquières). Comme dans le même temps, l'Insee a 'détaché' plus d'une soixantaine de communes vauclusiennes jusqu'alors rattachées à Avignon et désormais intégrées dans les zones d'emploi de Valréas, Carpentras, Orange et Cavaillon ce contraste est maintenant encore plus saisissant : Avignon s'étend plus en Occitanie qu'en Vaucluse.

> **« Avignon s'étend plus en Occitanie qu'en Vaucluse. »**

Alors que le Vaucluse est déjà le département où la part des emplois occupés par des personnes résidant à l'extérieur est déjà la plus importante de la région, pour le bassin de vie d'Avignon, à cheval entre 3 départements et 2 régions, ce déséquilibre est encore plus marqué. Ainsi, plus de 40% des emplois du Grand Avignon sont occupés par des non-résidents aux premiers rangs desquels figurent des Vauclusiens (près de 15 000 personnes habitants dans une autre commune), des Gardois (plus de 6 000) et des Bucco-rhodaniens (près de 4 000). Et si au sein du Grand Avignon, le nombre d'emplois a très légèrement progressé entre 2006 et 2016 (+ 0,6 % en moyenne par an), c'est avant tout les territoires qui l'entourent qui en ont profité. En 10 ans, de nombreux actifs ont ainsi quitté le Grand Avignon tout en continuant à venir y travailler chaque jour. Ils se sont installés dans plusieurs intercommunalités voisines où le nombre de navetteurs (ndlr : un navetteur est un actif qui quitte sa commune de résidence quotidiennement pour aller travailler) a fortement progressé, notamment les communautés d'agglomération Luberon Monts de Vaucluse (LMV) à l'est, Terre de Provence au sud et Ventoux-Comtat-Venaissin (Cove) au nord.

> **« Ne rien faire pour adapter les frontières à la réalité du territoire devient un crime contre l'emploi. »**

Tout ceci n'est pas sans conséquence sur 'l'optimisation' des performances économiques de ce territoire où entrepreneurs, élus locaux et citoyens résidents constatent régulièrement les difficultés liées aux frontières départementales et régionales en matière de transport, de santé, d'éducation (2 zones de vacances scolaires), de sécurité, d'emploi…

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'Insee a revu le périmètre des zones d'emploi avec pour objectif de proposer une meilleure vision du territoire afin d'adapter localement les politiques de l'emploi. Constater que le Vaucluse est l'un des départements les plus pauvres de France c'est un début, ne rien faire pour adapter ses frontières à la réalité de son territoire devient un crime contre l'emploi.

Valréas et la question de la Drôme provençale

Bien que championne dans ce domaine, la cité des papes n'a plus l'exclusivité du franchissement des limites régionales. Désormais, les zones d'emplois de Bollène-Pierrelatte et de Valréas se composent majoritairement de résidents d'Auvergne-Rhône-Alpes (70% pour Bollène-Pierrelatte et plus de 50% pour Valréas).

> **« Quel sort pour la Drôme provençale ? Auvergne-Rhône-Alpes ou Paca ? »**

Outre 4 communes vauclusiennes (Bollène, Lamotte-du-Rhône, Lapalud et Mondragon) la zone d'emploi de Bollène-Pierrelatte comprend 8 communes ardéchoises et 17 drômoises. Pour Valréas, la zone d'emploi compte 23 villes vauclusiennes (Beaumont-du-Ventoux, Brantes, Buisson, Crestet, Entrechaux, Faucon, Grillon, Malaucène, Puyméras, Rasteau, Richerenches, Roaix, Sablet, Saint-Léger-du-Ventoux, Saint-Marcellin-lès-Vaison, Saint-Romain-en-Viennois, Saint-Roman-de-Malegarde, Savoillan, Séguret, Vaison-la-Romaine, Valréas, Villedieu et Visan) ainsi que plus de 90 communes drômoises, dont Nyons, essentiellement rattachées jusqu'à maintenant à Montélimar. Là encore, sans attendre les répercussions kafkaïennes que pourrait avoir sur l'Enclave le reconfinement de la Drôme aujourd'hui dans le collimateur du Gouvernement en raison de la situation sanitaire liée au Covid-19, ce redécoupage de l'Insee pose la question du sort de la Drôme provençale : Auvergne-Rhône-Alpes ou Paca ?

Et dans le reste du Vaucluse ?

Dans le reste du Vaucluse, la zone d'emploi de Carpentras totalise 29 communes. L'emploi s'y organise autour de deux pôles : Carpentras et Monteux. Monteux, pôle résidentiel (0,8 emploi par actif occupé résident) à la démographie parmi les plus dynamiques de la région, illustre parfaitement la mutation de nos territoires favorisée par une grande mobilité. Les Montilliens sont ainsi 1 606 à travailler dans leur commune de résidence et sont 836 à se rendre à Carpentras pour leur emploi alors qu'ils sont 1 238 à aller sur la zone d'Avignon (717 à Avignon, 257 à Sorgues et 264 au Pontet).
Pour celle de Cavaillon (qui intègre Apt), ce nombre de communes s'élève à 54 dont 11 étaient auparavant rattachées à la cité des papes (dont 5 communes des Bouches-du-Rhône – Eygalières, Mollégès, Orgon, Plan d'Orgon et Saint-Andiol) et 1 à Manosque.

> **« 2 600 Vauclusiens habitant le Sud-Luberon travaillent sur Aix. »**

Pour sa part, la zone d'Orange comprend 16 communes dont 3 étaient associées à Avignon dans la précédente étude de l'Insee (Châteauneuf-du-Pape, Courthézon et Gigondas). Le secteur de la cité des

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

princes présente par ailleurs la spécificité de concentrer un maximum d'emploi dans la ville la plus peuplée du territoire : plus de la moitié des actifs occupés y travaillent.
Enfin, concernant le Sud-Luberon on dénombre 21 communes de Vaucluse autour de Pertuis à faire partie de la zone d'Aix-en-Provence. Dans ce cadre, ils sont près de 2 600 à quitter chaque jour le département pour travailler sur Aix. A cela s'ajoute plus de 700 Vauclusiens employés sur Marseille (418 pour Pertuis et 309 pour Avignon).

Chiffres-clés des zones d'emploi en Vaucluse et à Arles

Zone d'emploi	Population résidente au 01/01/2017	Emplois au lieu de résidence	Emplois au lieu de travail	Part des actifs occupés qui travaillent dans leur commune de résidence (en %)	Part des actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi hors de leur commune de résidence (en %)	Part des actifs occupés qui travaillent dans leur zone d'emploi de résidence (en %)	Temps de trajet domicile-travail (troisième quartile, en minutes)
Arles	141 100	50 500	48 000	48,3	22,9	71,2	20
Avignon	281 400	106 500	115 400	37,1	40,5	77,5	15
Bollène-Pierrelatte	77 900	29 100	30 600	34,8	35,0	69,7	18
Valréas	63 100	22 700	21 400	45,7	33,7	79,3	16
Carpentras	94 200	35 900	28 900	35,3	27,8	63,1	20
Cavaillon	126 200	48 900	46 600	42,5	29,3	71,7	19
Orange	68 100	26 400	23 800	38,4	23,2	61,6	25
Provence-Alpes-Côte d'Azur	**5 203 200**	**1 987 400**	**1 954 500**	**49,7**	**31,5**	**81,2**	**18**
France métropolitaine	**64 639 100**	**26 260 000**	**25 826 100**	**33,7**	**44,9**	**78,6**	**20**

Lecture : la zone d'emploi d'Avignon compte 281 400 habitants, dont 106 500 ont un emploi. Par ailleurs, la zone compte 115 400 emplois sur son territoire. Parmi les actifs ayant un emploi qui habitent dans la zone d'Avignon, 37,1 % travaillent dans leur commune de résidence et 40,5 % travaillent dans une autre commune de la zone ; au total, 77,5 % travaillent dans la zone. Les trois quarts des actifs occupés de la zone d'emploi d'Arles mettent moins de 15 minutes en heures pleines pour se rendre sur leur lieu de travail.

Source : Insee, recensement de la population 2017, distancier Métric

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Libellé de la commune pôle d'emploi	Nombre d'emplois du pôle d'emploi	Nombre d'emplois au lieu de travail rapporté au nombre d'emplois au lieu de résidence
Avignon	56 700	1,9
Arles	19 130	1,1
Cavaillon	13 810	1,5
Orange	13 660	1,3
Carpentras	13 030	1,4
Pierrelatte	10 730	2,2
L'Isle-sur-la-Sorgue	7 030	0,9
Apt	5 990	1,6
Bollène	5 610	1,3
Saint-Rémy-de-Provence	5 120	1,3
Tarascon	5 080	1,1
Saint-Paul-Trois-Châteaux	4 980	1,5
Beaucaire	4 890	0,9
Monteux	4 030	0,8
Valréas	3 690	1,2
Vaison-la-Romaine	3 570	1,8
Nyons	3 070	1,6

Lecture : 5 990 personnes travaillent à Apt. La ville offre 1,6 emploi par actif occupé résident.
Source : Insee, recensement de population 2017

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

Part des actifs occupés qui travaillent dans leur zone d'emploi de résidence

Libellé de la zone d'emploi	Part des actifs occupés (en %)
Nîmes	80,2
Valréas	79,3
Avignon	77,5
Cavaillon	71,7
Arles	71,2
Bollène-Pierrelatte	69,7
Bagnols-sur-Cèze	67,8
Carpentras	63,1
Orange	61,6

Source : Insee, recensement de population 2017

Lecture : Parmi les actifs occupés qui habitent la zone d'emploi de Cavaillon 71,7% y travaillent.

La LEO relie (enfin) les deux rives de la Durance

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026





Si seulement un tiers de la liaison Est-Ouest (LEO) est opérationnelle à ce jour, les élus des territoires concernées affichent enfin une volonté commune d'avance sur ce dossier vital pour le bassin de vie d'Avignon. Ainsi, suite à l'avis défavorable rendu fin juillet par l'Agence nationale de l'environnement sur le projet du tronçon 2 de la liaison Est-Ouest (LEO), la maire d'Avignon Cécile Helle invite les maires des communes du Nord des Bouches-du-Rhône à s'unir pour définir une stratégie d'actions communes afin de limiter à court terme la circulation des poids lourds dans leurs communes respectives.

« Ce qui nous réunit, c'est notre volonté commune de défendre le projet de la LEO qui doit impérativement se réaliser. » C'est sur ces mots que la maire d'Avignon Cécile Helle, entourée de Marcel Martel, maire de Châteaurenard, Jean-Christophe Daudet, maire de Barbentane, Yves Picarda, maire de Rognonas, Georges Jullien, maire de Noves, Éric Lecoffre, maire de Maillane, Serge Portal, maire d'Orgon, et Corinne Chabaud, Présidente de Terre de Provence Agglomération, entend mener bataille suite à la reprise du dossier de la LEO par les services de l'Etat.

Etude d'impact obsolète

Pour rappel, le projet de liaison Est-Ouest consiste en un contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud, en créant une voie nouvelle de 13 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. Constituée de 3 tranches dont la première a été mise en service en 2010, la réalisation de la tranche 2 est à l'arrêt depuis

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 22 novembre 2026

juillet dernier suite à un rapport de l'Autorité environnementale (AE) évoquant entre autres « une étude d'impact obsolète, non conforme aux dispositions de la directive 'projet', sans actualisation ni de l'ensemble du projet ni même de la tranche 2, objet de la demande d'autorisation environnementale ».

> **« Ce qui nous réunit, c'est notre volonté commune de défendre le projet de la LEO qui doit impérativement se réaliser. »**

Face à cette décision, les édiles des communes concernées ont décidé de faire front commun pour apporter des réponses rapides et concrètes qui permettront de limiter à court terme la circulation des poids lourds aux heures de pointe. Parmi les pistes d'actions évoquées, la volonté de faire reporter une partie du trafic poids lourd sur le réseau autoroutier en proposant la création d'une jonction entre l'A7 et l'A9 au niveau d'Orange et la mise en gratuité du tronçon autoroutier sur l'A7 entre Avignon Nord et Avignon Sud. « Pour cela nous allons solliciter un rendez-vous commun avec les représentants des autoroutes du Sud de la France, précise Cécile Helle. Nous en profiterons pour leur demander de revoir la signalétique notamment sur l'A9 qui incite les camions à sortir à Remoulins pour traverser le territoire. » Une stratégie destinée à contenir les poids lourds sur l'autoroute qui va se traduire également par la mise en place d'arrêtés de limitation de circulation des poids lourds aux heures de pointe.

Besoin impératif de restructurer le réseau routier

Quant au projet de contournement de la LEO, il reste « au cœur de nos préoccupations car il demeure l'un des éléments de réponse à ces enjeux de mobilité, de pollution et de santé » souligne Cécile Helle qui prend acte du rapport de l'Autorité environnementale « qui rend-là un avis très critique sur le tracé tel qu'il existe aujourd'hui notamment dans son impact environnemental et écologique mais qui dans le même temps reconnaît la nécessité de réaliser une voie de contournement… ». A l'heure où la LEO est à l'arrêt, le projet est pourtant attendu de pied ferme par Marcel Martel, maire de Châteaurenard, pour qui la LEO « est un réel besoin parce que nous avons un grand projet économique : le 'Grand marché de Provence' qui consiste à redéployer le Marché d'intérêt national (MIN), et pour lequel on aura impérativement besoin de restructure notre réseau routier. »

Après avoir écrit à Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, ainsi qu'au président de la Région Sud Renaud Muselier, et en attendant un rendez-vous commun avec le nouveau préfet de région, les maires réfléchissent à des solutions alternatives pour désengorger les grands axes routiers sur leurs communes respectives. Parmi les idées soulevées, celle d'une meilleure exploitation du rail, « un moyen pas assez utilisé dans le département » selon Serge Portal le maire d'Orgon. Un sentiment partagé par Jean-Christophe Daudet, maire de Barbentane, qui propose également une meilleure exploitation de la ligne ferroviaire Barbentane-Avignon.