

Ecrit par le 5 juillet 2024

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.

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

Ecrit par le 5 juillet 2024

CORONAVIRUS : LA CHINE CONSTRUIT UN HÔPITAL EN 10 JOURS !

ET SI ON LEUR DEMANDAIT DE FAIRE LA LEO* ?



* LIAISON EST-OUEST DU GRAND AVIGNON

Wingz

Ecrit par le 5 juillet 2024

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. Prévues 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 2^e tranche avec le pont amont sur la Durance jusqu'au carrefour de

Ecrit par le 5 juillet 2024

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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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. »

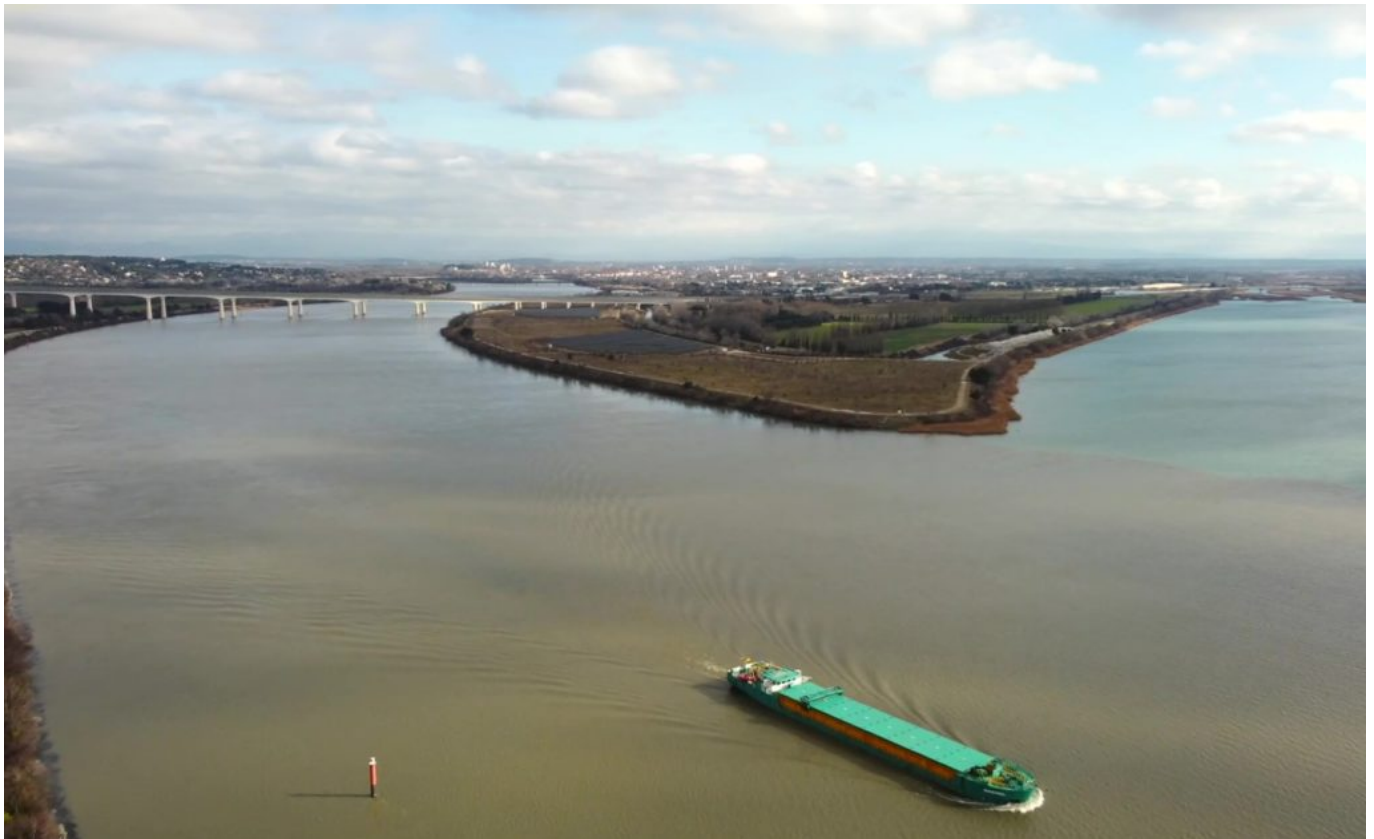
« Inscrire le bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles. »

« 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 allègement 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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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 buccorhodaniennes que de vaclusiennes. 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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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...

Ecrit par le 5 juillet 2024

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. Constaté 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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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).

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



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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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 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

Ecrit par le 5 juillet 2024

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.