

Écrit par le 13 juin 2026

Le trio Joulik à la Rotonde de Châteaurenard



Le nouveau live des [Joulik](#)

Pour fêter la fin de leur résidence du 14 au 16 octobre à la Rotonde, organisée par les Passagers du Zinc, les Joulik viennent nous présenter leur nouveau live.

Mélissa Zantman : chant, accordéon, percussions

Robin Celse : guitare, oud, mandole, chant, percussions

Claire Menguy : violoncelle, chant

Joulik, un trio vocal et instrumental voguant entre chants traditionnels revisités et musiques créatives du monde

Le trio Joulik dessine ses carnets de voyages sonores comme une ode aux Ailleurs, aux langues mêlées et aux paysages imprégnés de parfum de liberté. Le dernier opus, Racines, ancre ce cheminement dans un

Écrit par le 13 juin 2026

territoire imaginaire, une contrée sans frontières où la boussole s'affole du pourtour Méditerranéen à l'Océan Indien, des terres celtiques aux rives balkaniques, d'embruns brésiliens en échos subsahariens. Un pays fantasmé, révélé au fil des voix et des cordes enlacées que Joulik essaime sous un arbre à palabres.

Jeudi 17 octobre. 20h30. Entrée libre. Salle La Rotonde. Parking Super U. Châteaurenard.
Réservation sur lespassagers.net

Les Passagers du Zinc nous invitent à une Calade Party à la Rotonde de Châteaurenard



Ecrit par le 13 juin 2026

La Calade Party #1 ? Un nouveau rendez-vous pour les amateurs de rap avec concerts d'artistes nationaux et régionaux, mais aussi des DJ Set proposé par le studio avignonnais [La Calade](#) ce vendredi 26 avril.

Les rappeurs Isha et Limsa

Tous deux rappeurs depuis des années, [Isha](#) et [Limsa](#) d'Aulnay ont à leur actif de grosses carrières solos. S'ils se connaissent depuis longtemps, c'est sur *Starting Block* qu'a lieu en 2020 leur première collaboration. Du succès de leurs feat et de leur amitié de plus en plus forte est née l'envie de faire une mixtape commune, qui se transforme quelques mois plus tard en un nouvel album du nom de *Bitume Caviar*. Individuellement, c'était déjà terrible, à deux, c'est énorme ! Prêts pour la grosse claque ?

Le Shoush

Les Yeux Ouverts, 1^{er} projet solo du [Shoush](#) retrace l'histoire d'un jeune occidental, ses défaites, ses victoires et ses introspections. *Les Yeux Fermés*, son deuxième EP produit par 2Kous et Le petit Samir enfonce le clou en répondant aux problématiques du premier. Inspiré par Furax Barbarossa, Jamiroquai ou Chambao, Le Shoush maîtrise autant le kickage que la rime technique et la poésie.

Julai

Le plus canadien des rappeurs français débarque avec son nouveau projet *Rapide et dangereux*. Sur ce nouvel opus, [Julai](#) vacille entre rimes travaillées et punchline musclées à la Toretto sur des tonalités tantôt boom-bap, tantôt trap. C'est le retour d'un rap authentique dans un univers lumineux débordant d'énergie. Imparable !

Vendredi 26 avril. 20h30. 5 à 23€. La Rotonde. Parking du Super U. Châteaurenard. 04 90 90 27 79. www.lespassagers.net

(Vidéo) Du sound system à la Rotonde de Châteaurenard

Écrit par le 13 juin 2026



Les Passagers du Zinc en partenariat avec Music Riot invite le groupe O.B.F Soundsystem

Formé au tournant des années 2000, [O.B.F Soundsystem](#) est devenu en vingt ans l'un des tops soundsystem de la scène dub internationale. Ce son unique et robuste puise ses influences dans le dub stepper anglais des 90s, le roots, le rubadub. Il flirte ou fusionne avec la bass music et se gorge de tous les courants de reggae existants. Reconnaisable instantanément, prisé pour son impact dans la danse, le son d'O.B.F est aujourd'hui devenu l'un des nouveaux étendards du dub français tant et si bien qu'il résonne chaque semaine sur les soundsystems du monde entier.

Vendredi 6 octobre. Ouverture des portes.20h.Début des concerts.20h30.5 à 23€. Salle La Rotonde.Parking super U. 04 90 90 27 79. www.lespassagers.net

Avignon : Fous de locos !

Ecrit par le 13 juin 2026



L'APCC 6570 est une association dévolue à la bonne présentation et à l'entretien en état de marche d'anciennes locomotives électriques. Créée en janvier 2005 avec, au tout début, une poignée de passionnés autour de Roland Badosa, ingénieur SnCF, la structure s'est, depuis, développée, entourée désormais de 100 adhérents cheminots ou non et surtout grands passionnés de locomotives françaises.

La Grande maison

Ensemble, ils rénovent et entretiennent ces monstres de plus de 80 tonnes avec l'ambition de les faire à nouveau 'rouler' 'montant', à l'occasion, des trains spéciaux destinés à cultiver l'esprit de la Grande maison dans la mémoire collective auprès des grands comme des tout petits.

Les locos d'époque, un patrimoine ferroviaire à préserver

«Lorsque la SnCF a commencé à retirer ses locomotives de type CC 6500 puis BB et alors que nous n'étions qu'une poignée, nous avons décidé de nous réunir en association afin de préserver des exemplaires de ces séries, explique Roland Badosa. Les locomotives sont ainsi confiées par la SnCF à l'association, par convention, et pour une durée de 10 ans ou plus. Le point important ? Les locomotives sont agréées pour circuler sur le réseau ferré national en tant que machine d'association.»

Trois locomotives réformées

Écrit par le 13 juin 2026

Depuis, l'APCC accueille, à la Rotonde d'Avignon, trois locomotives réformées. Mission ? Préserver ces locomotives électriques produites par Alstom dans les années 1970, fleurons des locomotives les plus performantes de leur époque.



la CC 6570 et les deux autres locomotives venues la rejoindre.

Ses missions

La mission de l'APCC 6570 est donc de maintenir la CC 6570 et les deux autres locomotives venues la rejoindre, en parfait état de présentation et de fonctionnement, pour qu'elles puissent se déplacer par leurs propres moyens. Dans les coulisses ? Chacun prend sa place travaillant, selon son expertise, à rénover les monstres d'acier, recherchant et cumulant des pièces de rechange qui pourraient se faire rares avec le temps.

La récompense ? Le partage avec le grand public

Le but ? Présenter et faire vivre au public la grande aventure du train à l'occasion de manifestations comme les Journées du patrimoine, 'J'aime le train', les 'portes ouvertes'. «Les locomotives et les trains participent à l'histoire, à un patrimoine industriel, relève Christophe Bardin, bénévole en charge de la communication et des relations avec les institutionnels. Ces technologies, que l'on peut taxer d'anciennes au regard des TGV (Trains à grande vitesse) et de ce qui se fait maintenant, relatent une épopée.

Un patrimoine industriel historique

Écrit par le 13 juin 2026

«Ces machines sont aussi des concentrés d'intelligence et d'ingéniosité capables de faire naître des vocations et l'émerveillement du public. Le train est également un formidable outil de communication touristique, comme, par exemple, le petit train à vapeur d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard. De notre côté, la vocation première de la CC 6570 est de remorquer des trains spéciaux mis en marche par la SnCF. C'est ce que nous faisons parfois avec d'autres associations s'unissant à notre démarche, afin de perpétuer le souvenir de ces grands TEE (Trans Europ Expresss), rapides et express lourds à grands parcours des années 1970».

La rotonde, un devenir incertain

«Pour des raisons de stratégie et de logique d'entreprise, le site de la rotonde d'Avignon accueille une activité industrielle de plus en plus modeste, remarque Christophe Bardin. De fait, de sérieuses questions se posent désormais quant à l'hébergement des 3 locomotives, propriétés de la SnCF, rénovées et entretenues par l'association. Et elle n'est pas la seule car depuis la disparition de la vapeur, l'avenir de toutes les rotondes SnCF est également incertain. Cependant, celle d'Avignon est inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. Cela signifie concrètement qu'elle ne peut pas être démolie et que tous travaux, toute modification sont soumis à l'agrément de la Drac (Direction régionale des affaires culturelles), (voir encadré).»

Un 1^{er} train remorqué en juin 2007

«Le premier train spécial remorqué par la CC 6570 a circulé en juin 2007. Fin 2017, le cap des 20 000 km parcourus depuis sa préservation par l'APCC 6570 a été atteint, précise Roland Badosa. Grâce à nos membres et à leurs compétences nous avons, plus récemment, accueilli les BB 25500 et 25639 continuant de préserver 3 locomotives de légende ».

Ecrit par le 13 juin 2026



la CC6570 © DOUHET - FABRICE

Dans le détail

La CC6570

La CC6570 a été livrée à la SnCF le 19 février 1975 au dépôt de Lyon-Mouche, en tête des TEE : Mistral, Rhodanien, Lyonnais des grands rapides et des express lourds du réseau Sud-Est. Le 17 mars, elle est baptisée aux armes de la ville d'Armentières (59). Elle est affectée au dépôt de Vénissieux en janvier 1990. En 1999 elle vit sa dernière révision aux ateliers d'Oullins-Machines qui lui accorde un potentiel de parcours de 2,5 millions de kilomètres, soit théoriquement une quinzaine d'années d'utilisation. Elle sera pourtant radiée en décembre 2004, après 30 ans de carrière et après avoir parcouru plus de 6 millions de kilomètres. A l'issue de sa radiation, elle est confiée à l'APCC6570.

La BB 25500

Purs produits des acteurs de la mobilité Alstom et Cem, les locomotives bi-courant BB 25 500 sont construites à 194 exemplaires de juin 1964 à janvier 1976.

Ecrit par le 13 juin 2026

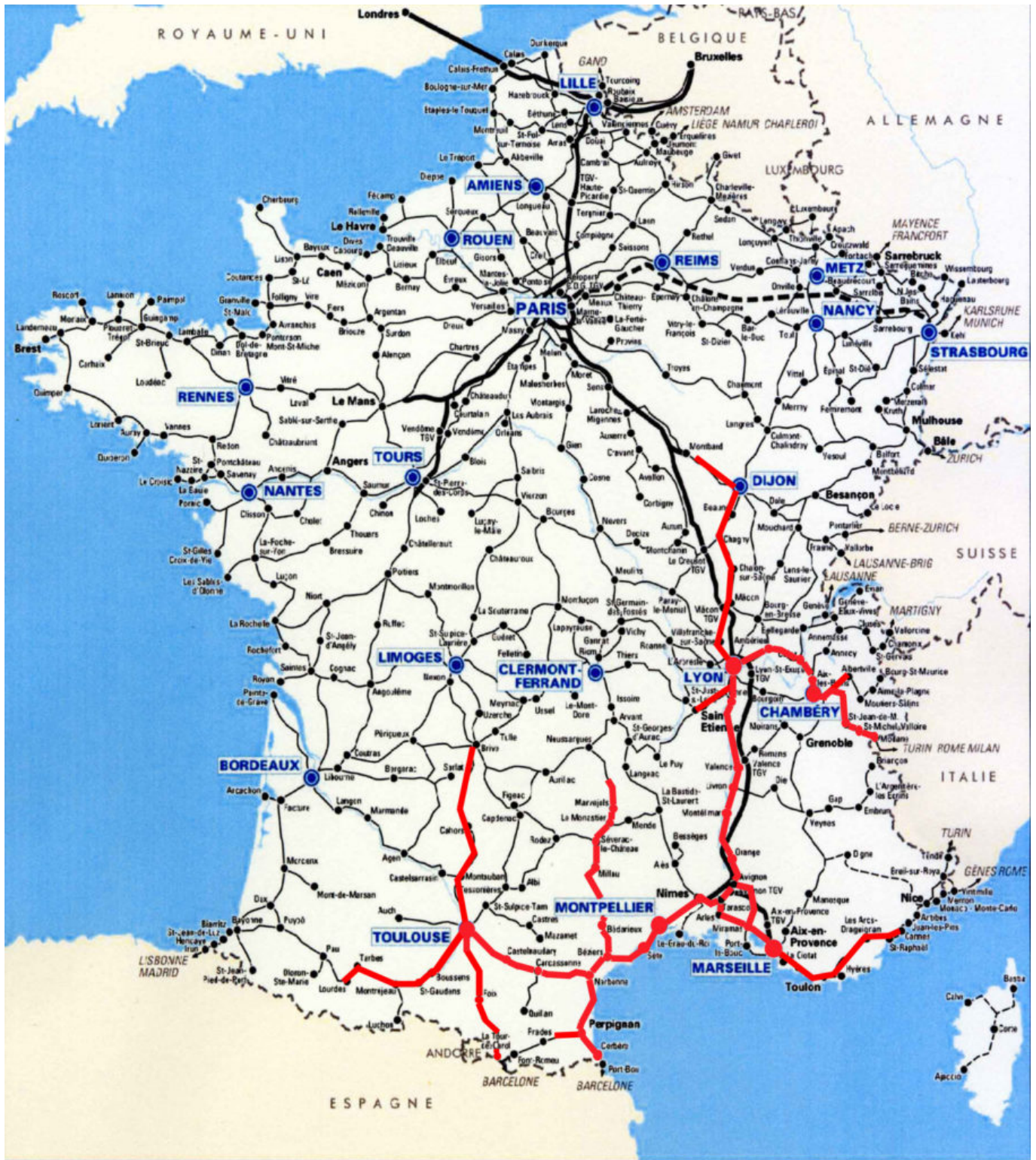
La BB 25639

La BB25639 a été mise en service le 3 mars 1975 et radiée en juin 2017. La locomotive prêtée à l'association par la SnCF a été mise en service en mars 1975, affectée au dépôt de Dijon et radiée en juin 2017, date à laquelle elle a été prise en charge par l'association pour sa préservation. La BB25660 vivra sa dernière circulation en service régulier SnCF le 29 novembre 2016 en direction d'Avignon où elle est prise en charge par l'association.

Voyage en APCC6570

L'APCC 6570 organise, chaque année, des trains spéciaux à but touristique. L'association organise des voyages comme cela a été le cas lors d'un week-end sur la côte Vermeille, une journée passée à Sète, lors d'une escapade dans les Causses ou en vallée de la Maurienne ou, encore, lors d'un train spécial Avignon-Marseille.

Ecrit par le 13 juin 2026



Ecrit par le 13 juin 2026

<http://cc6570.fr>

Histoire de la Rotonde d'Avignon

La rotonde Sncf d'Avignon se situe avenue Pierre Sémard. Construite entre 1946 et 1952, elle a d'ailleurs été inscrite aux Monuments historiques.

Reconstruction d'après-guerre

Dès 1944, les responsables de la Sncf commencent à penser la reconstruction de leurs installations détruites. Parmi les priorités figurent les remises à locomotives. Le principe des rotondes est retenu : économes d'espace, elles rendent très efficaces les manœuvres. L'autre principe arrêté est celui de la construction en série à partir d'un prototype.

Objectif : évacuer les fumées et travailler le plus possible en lumière naturelle

L'étude devra faire progresser le système en améliorant son éclairage naturel et l'évacuation des fumées. Une conception nouvelle sur la structure du bâtiment est donc nécessaire. S'entourant de compétences extérieures, la Sncf fait appel à l'ingénieur rémois Bernard Laffaille. Dix-neuf rotondes seront ainsi édifiées de 1946 à 1950 en France, dont le prototype sera construit à Avignon.

Une plateforme révolutionnaire

Comme toute rotonde ferroviaire, celle d'Avignon est une plate-forme annulaire où, à partir d'un pont tournant central, rayonnent voies de garage et fosses de réparation. Toute l'invention de Bernard Laffaille consiste dans la manière de couvrir ce dispositif, de l'éclairer naturellement et d'en évacuer les fumées.

Dans le détail

La couverture, constituée d'un mince voile de béton armé subtilement courbé (profils conique et parabolique conjugués), est portée par trois rangs concentriques de poteaux. Ceux de la façade (dont 1 sur 3 est porteur) sont des poteaux-coques pliés en V : les fameux « V Laffaille ». Leur pointe tournée vers l'extérieur, ils forment les trumeaux saillants d'une paroi à dominante vitrée haute de 15 mètres. Paradoxalement, leur forte présence plastique repose sur une étonnante minceur structurelle : la performance réside dans un minimum de matière utilisée pour un maximum de résistance au flambement.

Une construction réalisée en 7 mois

Préfabriqué à terre, puis placé par un simple engin de levage, le « V Laffaille » vaudra à l'entreprise Gaillard l'exploit d'exécuter la construction pilote d'Avignon en un temps record : d'avril à novembre 1946. L'évacuation des fumées est assurée par des hottes placées au-dessus des cheminées des locomotives où le flux subit l'attraction produite, sous l'action naturelle des vents, par un déflecteur

Ecrit par le 13 juin 2026

statique formant l'élégante corniche du bâtiment.

Les rotondes menacées par la disparition de la vapeur

Menacées depuis la disparition de la vapeur, l'avenir des rotondes est incertain. Cependant, celle d'Avignon a été inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1984.

L'architecte Bernard Laffaille

Le travail de Bernard Laffaille est associé aux courants de Le Corbusier, Jean Prouvé, Jean Lecouteur, Robert Camelot, Maurice Novarina... ses conceptions ayant une grande influence sur l'architecture française des années 1950 et 1960.

Sources : Rédacteur : Jean-Lucien Bonillo, Ensa Marseille, 2002, d'après les travaux de Nicolas Nogue. '20 monuments du XXème siècle', exposition patrimoine moderne en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, eaml, 2002.



La Rotonde, Avignon.