

Vaison-la-Romaine fête le Printemps de la mobilité



Ce samedi 25 mars, la commune de <u>Vaison-la-Romaine</u> organise un événement 'Printemps de la mobilité' sur la place Montfort. L'occasion de venir tester de nouveaux modes de déplacement, ou encore de réfléchir à une mobilité plus durable au sein de la commune.

Un stand d'information sera en place avec le réseau de transport en commun Zou!, les cars Lieutaud, et la mairie de Vaison-la-Romaine qui représentera le transport scolaire, le covoiturage, ou encore Vasiobus. D'autres modes de déplacement seront mis en avant lors de cet après-midi comme le vélo, ou encore la marche.

L'office de tourisme Vaison Ventoux présentera, en partenariat avec le <u>Parc naturel régional du Mont Ventoux</u>, les circuits vélos et randonnées de la région. Les visiteurs à partir de 8 ans pourront essayer des vélos électriques et mécaniques, grâce à <u>Intersport</u>, avec une découverte de la zone 20km/h dans le cœur de ville. <u>Ecyclo</u> proposera un circuit vélo de 7km à faire en vélos électriques en 15 à 20 minutes. Il sera possible de participer à une randonnée vélo de 20km autour de la commune grâce à <u>Vaison Cyclo Nature</u>. Cette activité est limitée à 15 personnes, pour s'inscrire, il faut appeler le 04 90 36 50 40 et avoir



12 ans minimum. Le casque et l'assurance responsabilité civile seront obligatoires. Les enfants seront sensibilisés à la sécurité routière par la <u>communauté de communes Vaison Ventoux</u> à travers un circuit pédagogique en vélo, tricycles et draisiennes.

Les visiteurs qui préfèrent garder les pieds sur terre pourront effectuer une randonnée de 9km pendant environ 2 heures grâce à <u>Randosacado</u>. Le départ se fera de la place Montfort à 14h30. Un manège sera installé sur la place pour occuper les enfants. Les parents pourront assister à un groupe de parole animé par le <u>Ceder</u>, qui tournera autour des interrogations : L'essence à 4€, comment vous adapteriez-vous ? Que feriez-vous ? Un futur sans essence, qu'en pensez-vous ?

Samedi 25 mars. De 14h à 18h. Place Montfort. Vaison-la-Romaine.

V.A.

Grand Avignon : quand la mobilité veut prendre de la hauteur avec le téléphérique urbain



Ecrit par le 22 octobre 2025



Un téléphérique à Avignon ? L'idée avait déjà été avancée par la maire d'Avignon lors de sa première campagne des municipales de 2014. A l'époque, ce projet avait autant suscité l'étonnement que les railleries. Nos confrères de France bleu Vaucluse en avaient même fait un '1er avril' en 2017. Persévérante, Cécile Helle a remis le sujet sur le tapis lors des vœux 2023 aux acteurs économiques locaux. Cette perspective avait alors engendré largement moins de moqueries. Il faut dire que depuis, des projets de téléphériques urbains ont fleuri un peu partout en France, comme à Toulouse où la ville rose a mis en service le plus long transport urbain par câble de l'Hexagone. C'est d'ailleurs à Toulouse que la maire d'Avignon a convié la presse locale afin de découvrir ce mode de transport présentant l'avantage de franchir de grand obstacle à moindre coût tout en limitant l'emprise foncière.

Mis en service en mai dernier à Toulouse, avec ses 3 kilomètres <u>Téléo</u> est aujourd'hui le plus long téléphérique urbain jamais construit en France. Fin 2016, c'est pourtant Brest qui, après quelques déboires a finalement remis au gout du jour le téléphérique dans le paysage des villes françaises. Depuis, les projets se sont multipliés. Certain ont déjà vu le jour comme à Saint-Denis de la Réunion, qui vient tout juste de fêter ses 1 an d'activité ce mercredi 15 mars avec 1,49 million de voyageurs en 12 mois de fonctionnement.

D'autres sont sur les rails, ou plutôt sur les câbles, comme à Ajaccio ou Grenoble où l'on en aux phases de DUP (Déclaration d'utilité publique) pour des mises en exploitation respectivement espérées pour fin 2024 et début 2025.





Pour leur part, Marignane, pour relier l'aéroport de Marseille-Provence à la gare SNCF de Vitrolles, Bordeaux, pour franchir la Garonne, Nice, pour rejoindre Saint-Laurent-du-Var, l'Île-de-France, entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, sont à des degrés différents d'avancement de leurs projets. A l'inverse, il a aussi ceux qui ont fait machine arrière, comme Orléans et Lyon, en raison tout particulièrement de l'opposition des riverains à cette solution de mobilité.

Le meilleur moyen de franchir les obstacles

Tous ces projets ont en commun la nécessité de devoir franchir des obstacles : fleuve, autoroute, rocade, colline, lycée, quartier d'habitation... Et avec sa rocade, son emprise ferroviaire SNCF, le Rhône, la Durance et même ses remparts, des obstacles Avignon n'en manque pas.

« Comparativement à d'autres modes de transport en commun, un téléphérique urbain est le meilleur moyen de franchissement des obstacles », précise <u>Denis Baud-Lavigne</u>, animateur de l'activité Transport Urbain par Câble en France au sein du groupe <u>Poma</u>, leader mondial dans le domaine à qui l'on doit le nouveau téléphérique de Toulouse.

En effet, grâce à sa grande capacité de franchissement (la portée la plus importante à Toulouse est de l'ordre de 1 000 mètres) et sa faible emprise au sol, le téléphérique apparaît aujourd'hui comme une des solutions les plus économiques et les plus écologiques en matière de déplacement urbain. Peu polluant, peu bruyant, ce mode de transport avait d'ailleurs été plébiscité pour ses qualités vertueuses par le Grenelle de l'Environnement de 2009.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard s'il existe plus de 180 réseaux de téléphériques à travers le monde mais finalement peu encore en France.



Si le téléphérique urbain est un mode de transport en commun relativement nouveau en



France, il en existe plus de 180 dans le monde. Principalement en Amérique Latine, où Poma est apparu, dès 2004, comme un pionner des transports urbain par câble mais aussi maintenant en Afrique. (source : stationdeski.net)

« C'est une solution innovante », explique <u>Cécile Helle</u>, maire d'Avignon, venue spécialement dans la ville rose pour un retour d'expérience grandeur nature. A Toulouse, Tisséo collectivités, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse a opté donc opté pour un téléphérique comprenant 5 pylônes et 3 stations. De quoi permettre d'offrir aux 5 000 voyageurs quotidiens un temps de trajet de 10 minutes là, où il faudrait compter 40 à 50 mn en voitures et sans bouchons entre l'université Paul-Sabatier et le campus de cancérologie Oncopole avec une fréquence de 1 minute 30 en période de pointe et 2 mn 30 le reste du temps.

Mistral et téléphérique : une cohabitation possible ?

Pour cette visite en compagnie d'un groupe de techniciens de <u>la Communauté d'agglomération du Grand Avignon</u>, qui a la compétence transport pour le territoire intercommunal, et de <u>Técélys</u>, le délégataire des transports du Grand Avignon, Cécile Helle ainsi que <u>Fabrice Martinez-Tocabens</u>, son adjoint délégué aux mobilités, ont pu tester les infrastructures dans des conditions particulièrement venteuse. Ici, pas de Mistral mais du vent d'Autan avec des rafales soufflant à plus de 70 km/h durant le trajet emprunté par la petite délégation avignonnaise.

Au final, malgré des bourrasques régulières le ressenti n'est pas désagréable dans ces cabines de 34 places (un mixte de places assises et debout permettant aussi voyager avec un vélo ou d'accueillir un fauteuil roulant ou une poussette).



Ecrit par le 22 octobre 2025



Cécile Helle, maire d'Avignon et <u>Fabrice Martinez-Tocabens</u>, son adjoint délégué aux mobilités, testent le téléphérique de Toulouse sous les bourrasques du vent d'Autant.

- « Notre téléphérique est conçu pour fonctionner jusqu'à 108km/h de vent, assure <u>Jérôme Brandalac</u>, conseiller auprès du directeur général des services chez <u>Tisséo</u>. Nous réduisons la vitesse d'exploitation à partir de 80km/h de vent et nous l'arrêtons à 92km/h pour des raisons de confort. » Depuis sa mise en service en mai dernier, l'infrastructure n'a, à ce jour, connu aucune mise à l'arrêt en raison du vent alors que Tisséo avait tablé sur 3 jours d'immobilisation dans son plan d'exploitation.
- « Le vent n'est pas plus un problème que par rapport aux autres modes de transport », confirme <u>Patrick</u> <u>Vial</u>, chargé de mission systèmes au sein de Tisséo collectivités, puisque le métro, en aérien, et le tramway de Toulouse voient aussi leur vitesse commerciale être impactée par le vent.

Comment ça marche?

Quand un fabricant travaille sur la possibilité de réaliser un téléphérique urbain, il étudie d'abord les



données locales provenant de l'étude et de la cartographie de la rose des vents. Objectif : déterminer la moyenne des pics de vents nécessitant une éventuelle mise à l'arrêt de l'infrastructure et ainsi déterminer un taux de disponibilité acceptable répondant aux besoins du maître d'ouvrage.



« Il existe ensuite des réponses techniques », insiste Denis Baud-Lavigne de Poma. En effet, si la majorité des équipements de transport urbain par câble mis en service à travers le monde n'utilise qu'un câble (plus de 80%), il existe d'autres infrastructures utilisant 3 câbles.

A ce jour, l'isérois Poma maîtrise l'ensemble de ces technologies avec, comme à Toulouse, un téléphérique comprenant 3 câbles (2 câbles porteurs et 1 câble tracteur), où, comme à Saint-Denis de la Réunion, 1 seul câble, à la fois tracteur et porteur, pour ce téléphérique de 2,7km.

Le nombre de câble permet, entre autre, de mieux stabiliser les nacelles.

Ainsi, une infrastructure 'mono câble' est généralement opérationnelle jusqu'à 80km/h de vent. Pour une 'tri-câble', la résistance au vent peut atteindre les 100 voir 110km/h. Un autre critère rentre également en ligne de compte dans la stabilisation de l'ensemble : l'écartement des câbles.

« C'est le cas à New-York où, en raison d'un effet venturi lié à la présence des immeubles de Manhattan, il y a de fortes contraintes de vents qui ont nécessité la mise en place de câbles espacés de 3 mètres contre 1 mètres à Toulouse par exemple », détaille Denis Baud-Lavigne. De quoi permettre au téléphérique de la 'grosse pomme' de continuer de fonctionner jusqu'à des rafales atteignant les 108km/h.



Ecrit par le 22 octobre 2025



A Toulouse, les cabines comptent 34 places (assises et debout). C'est plutôt vers ce format que la Ville d'Avignon privilégierait. A New-York, cette capacité est portée à 110 places (toujours assises et debout) alors que Poma a déjà réalisé des téléphériques d'une capacité de 200 places où plus petit, comme à Saint-Denis de la Réunion (46 cabines de 10 places assises).

Des contraintes de confort plus que de sécurité

Ces limites de vitesses du vent ne concernent cependant pas le niveau d'utilisation maximal des téléphériques urbains en toute sécurité. En effet, ce mode de transport encaisse des vents bien plus fort comme à la Réunion où, <u>selon nos confrères de Réunion 1</u>, l'installation conçue pour faire face aux conditions cycloniques peut résister à des vents de plus de 250 km/h.

Ainsi, si le seuil de 110km/h est évoqué c'est plutôt pour des raisons de confort d'accueil des passagers. « Ce sont d'abord des contraintes de confort des usagers qui limitent l'utilisation, et cela bien avant les aspects sécuritaires », confirme l'animateur de l'activité Transport Urbain par Câble en France de Poma. A Toulouse, les 15 cabines (+1 de réserve) s'appuie donc sur cette technologie dite '3S' permettant de prendre appui sur 5 pylônes, dont le plus haut culmine à 71 mètres, au lieu d'une vingtaine si la solution du mono câble avait été retenue. Le coût est deux fois plus important mais cela permet de limiter l'emprise au sol.

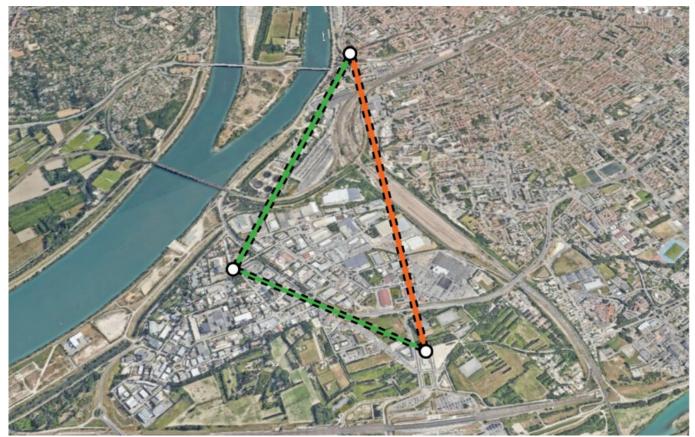
Imaginer la ville du futur

Conquise par l'équipement connecté au métro, au tramway et au bus de la capitale de l'Occitanie, Cécile Helle estime « gu'il faut faire, comme à Toulouse, en associant toutes les formes de mobilité dans la





réflexion menée sur les déplacements de l'agglomération avignonnaise. Il n'y a pas de solution unique et il nous faudra les combiner pour améliorer l'accessibilité d'Avignon. Car l'enjeu est de renforcer l'attractivité et le développement économique de notre territoire. »



Si aujourd'hui aucune étude n'est réalisée par le Grand Avignon, Cécile Helle souhaiterait que si un projet de téléphérique urbain devait voir le jour il puisse relier la gare TGV et le nouveau quartier de Confluence aux allées de l'Oulle. Le tracé direct ferait moins de 2 kilomètres. Autre alternative, desservir la zone de Courtine avec un parcours de 2,3km environ.

L'édile avignonnaise songe ainsi déjà à relier le centre-ville, depuis les allées de l'Oulle jusqu'à la gare TGV de Courtine et son nouveau guartier d'Avignon-Confluence dont le chantier du premier macro-lot devrait enfin bientôt débuter. Pour la maire d'Avignon, cette liaison aérienne serait aussi l'occasion de renforcer l'image de ville du futur qu'elle entend impulser entre son cœur historique et ces quartiers en devenir.

« Nous avons une très forte notoriété patrimoniale. Il faut la compléter par une image nouvelle. Quand on veut attirer des entreprises, de nouveaux acteurs culturels et économiques cela compte », martèle la maire d'Avignon qui souhaiterait que le téléphérique s'appuie sur 'l'axe civique' imaginé par l'urbaniste catalan Joan Busquets a qui le Grand Avignon et la Ville ont confié en 2017 le projet urbain de Confluence



Ecrit par le 22 octobre 2025

(voir image ci-dessous).



Dans la vision du maire d'Avignon, le téléphérique pourrait aussi s'appuyer sur 'l'axe civique' imaginé par l'urbaniste catalan Joan Busquets a qui le Grand Avignon et la Ville ont confié en 2017 le projet urbain de Confluence.

Mais pour cela, il faudra d'abord convaincre le Grand Avignon qui devra financer cet équipement qui aura coûté 100M€ pour Toulouse (70M€ pour l'infrastructure, le reste comprenant la maintenance et l'entretien ainsi que des investissements divers). Il faudra également être persuasif avec les ABF (Architectes des bâtiments de France), les gardiens de l'orthodoxie patrimoniale que Toulouse aura cependant réussi à séduire en changeant la forme des pylônes (de rond à carré).

Reste enfin, à séduire surtout la population avec ce projet novateur qui présente cependant l'avantage de nécessiter une faible emprise au sol (compter 25m2 à 30m2 pour un pylône '3S') et un coût bien plus avantageux gu'un tramway pour franchir les emprises SNCF, la station d'épuration ou bien encore la rocade. Autre atout du téléphérique, moins d'expropriation, surtout dans cette zone où il y a peu d'habitation et moins de couteuses déviations des réseaux (eaux, électricités, gaz, assainissement...).

Lire également : "Mobilité : le président du Grand Avignon à la présidence de Técélys"



Mobilité : le président du Grand Avignon à la présidence de Técélys







Joël Guin est le nouveau président directeur général du conseil d'administration de la SPL (Société publique locale) <u>Técélys</u>. Le président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon succède à Xavier Belleville nommé en novembre 2020.

Dans le même temps, le Grand Avignon a procédé à l'augmentation de la représentation de l'agglomération en désignant Paul Mély (maire des Angles), Daniel Bellegarde (maire de Jonquerettes) et Guy Moureau (maire d'Entraigues-sur-la-Sorgue) au sein du conseil d'administration de la SPL suite à l'augmentation de son capital social survenue le 8 mars 2022.

Comme précisé il y a quelques jours par nos confrères du quotidien La Provence, le Grand Avignon a également procédé à la modification de la représentation de la commune du Pontet au sein du Conseil d'administration avec le remplacement de Joris Hébrard (l'ancien maire devenu député de la 1^{re} circonscription de Vaucluse depuis les élections législatives de juin dernier) par Patrick Suisse (maire du Pontet) ainsi qu'à celle de la municipalité des Angles avec le remplacement de l'ancien maire, Jean-Louis Banino, par Jeanine Dray-Marmottan, adjointe à l'urbanisme et au patrimoine.





Par ailleurs, Jean-Marc Bluy, adjoint au maire de la cité des papes, rejoint aussi ce conseil d'administration en qualité de membre supplémentaire de la Ville d'Avignon.

Les Vauclusiens de retour aux affaires ?

Avec la désignation de Joël Guin, maire de Vedène, il s'agit du premier vauclusien à occuper cette fonction depuis Marie-Josée Roig, présidente depuis la création de la SPL en 2011, et ce, jusqu'à mi-2014. Après la maire d'Avignon, c'est en effet Jean-Marc Roubaud, alors maire de Villeneuve-lès-Avignon dans le Gard, qui avait occupé ce poste depuis juillet 2014 jusqu'à sa démission en 2020. C'est ensuite, Jean-Louis Banino, maire des Angles (dans le Gard) qui lui succèdera de juin 2020 à l'automne 2020 où il passe le flambeau à Xavier Belleville, 1^{er} adjoint de la commune de Villeneuve-lès-Avignon.

Ce dernier avait notamment vu, dans la cadre de sa fonction à la tête de Técélys, <u>une proposition</u> <u>d'indemnité d'un montant de 1 200€</u> rejetée par l'assemblée communautaire par 34 voix contre 29 lors du conseil du Grand Avignon du 26 septembre dernier (<u>voir vidéo</u>).



Créé en 2011, Técélys a supervisé la mise en service de la première tranche du tramway du Grand Avignon opérationnelle depuis 2019. Depuis, la SPL a récupéré la gestion d'Orizo, le réseau de transport en commun de l'agglomération.



Le tramway mais pas que...

Créée à l'origine pour superviser la réalisation du tramway puis du réseau de Bus à haut niveau de service (BHNS) Chron'hop du Grand Avignon, 'la SPL des Transports publics urbains du Grand Avignon' Técélys a vu ses missions s'élargir à la gestion des pépinières d'entreprises de l'agglomération en 2016. Depuis le 1er juillet 2022, dans le cadre de sa compétence transport, le Grand Avignon lui a aussi délégué, sous la forme d'un contrat d'obligations de service public des services de mobilité, l'exploitation d'Orizo, le réseau de transport en commun de l'agglomération, pour une durée de 6 ans et demie.

Dirigée par Daniel Audibert la SPL intervient désormais sur un large spectre de pilotage de projets structurants comme les parkings relais de Saint-Chamand et d'Agroparc ou bien encore l'aménagement et la végétalisation de la voie verte sur l'avenue du Général de Gaulle et les requalifications des rues Carnot et Carreterie pour le compte de la Ville d'Avignon.

N'oubliant pas non plus son ADN de base, Técélys est également en charge de la réalisation de <u>la phase 2</u> <u>du tramway (voir ici)</u>.

Voté à l'unanimité par le conseil communautaire en avril 2021, suite à une première délibération datant de 2018, ce prolongement du terminus de la ligne existante, de la porte Saint-Michel jusqu'au parking de l'île Piot en passant sur le pont Daladier, représente un investissement de l'ordre d'une soixantaine de millions d'euros dont 7,83M€ d'aides de l'Etat et 8M€ de soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La mise en service de ce nouveau tronçon avait d'abord été annoncée pour 2024 par Patrick Vacaris, président du Grand Avignon et représentant Rochefort-du-Gard, qui, en 2019 <u>au micro de nos confrères de France bleu Vaucluse (voir ici)</u> avait déjà annoncé avoir « commandé 4 nouvelles rames conformément aux décisions des élus » afin de desservir la nouvelle ligne.

Une deuxième tranche : oui, mais dans quel ordre ?

L'occasion aussi pour la Ville d'Avignon de profiter de ce chantier pour requalifier les allées de l'Oulle afin de réduire l'emprise des voiries automobiles au profit des mobilités douces (piétons, vélos) ainsi que de réaliser des aménagements pour dégager des espaces pour les embarcadères d'où descendent les passagers des nombreux bateaux de croisières (ndlr : Avignon est la première destination des croisiéristes sur le Rhône).

Depuis, le Grand Avignon a révisé sa copie et, lors du Conseil communautaire du 5 décembre dernier, le président du Grand Avignon a annoncé le décalage de la réalisation de cette deuxième tranche. Une décision prise notamment sous la pression des maires des 7 communes gardoises de l'agglomération (Pujaut, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Saze, Sauveterre, Les Angles et Rochefort-du-Gard) qui, dans un courrier adressé à Joël Guin en juin dernier, avaient réclamé que « le phasage des travaux doit être progressifs » et demandaient le « décalage des travaux entre les ponts Daladier et de l'Europe. La simultanéité des aménagements aurait eu pour conséquence une paralysie du trafic ».

Désormais, explique le Grand Avignon « la priorité a été donnée à la finalisation des travaux des parkings-relais en cours et à venir prochainement, tout comme les aménagements prévus pour les lignes de bus à haute fréquence, » notamment les Chron'hop entre Avignon et le futur parking relais des Angles via une voie dédié jusqu'au pont de l'Europe. De quoi repousser une éventuelle mise en service à l'horizon 2030 voir au-delà. Sans oublier que pour bénéficier encore des aides de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et de l'Etat les travaux doivent impérativement démarrer avant fin 2025.



Tourisme : le palais et le pont d'Avignon obtiennent le label 'Accueil vélo'



Le palais des papes et le pont d'Avignon viennent de se voir attribuer le label 'Accueil vélo' mis en place par France vélo tourisme. Cette marque nationale, développée à l'origine en partenariat avec le comité régional du tourisme Centre-Val de Loire, « garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance ».

Le label concerne ainsi notamment les hébergeurs, les loueurs de cycles, les réparateurs de vélos, les offices de tourisme, les restaurateurs et les sites de visite et de loisirs.

Un établissement marqué 'Accueil vélo', c'est donc la certitude pour le cyclotouriste qu'il soit situé à moins de 5km d'un itinéraire vélo, qu'il dispose d'équipements adaptés aux cyclistes (abri vélo sécurisé,



kit de réparation...), qu'il propose un accueil chaleureux (informations pratiques, conseils itinéraires, météo etc...) et qu'il fournisse des services dédiés aux voyageurs à vélo (transfert de bagages, lessive et séchage, location de vélo, lavage de vélos...).



Les offices déjà labellisées depuis 2020

Si depuis janvier 2020, l'Office de tourisme d'Avignon et celui du Grand Avignon sont labellisés cela ne l'était pas encore pour les deux sites phares patrimoniaux de la cité des papes. C'est désormais chose faite pour les deux monuments médiévaux situés sur la <u>Via Rhôna</u>.

Pour cela, et au-delà de leur qualité d'accueil, les gestionnaires du palais et du pont se sont engagés à fournir plusieurs services spécifiques et gratuits aux cyclotouristes. A savoir :

- \cdot 13 emplacements sécurisés et gratuits de stationnement pour les vélos sont accessibles au parking du Palais des Papes, situé sous le monument et à 2 minutes à pieds du Pont d'Avignon. Le parking surveillé est ouvert 24/24h et 7/7j,
- · des arceaux-vélo en plein air sont positionnés à moins de 100 mètres du Palais des Papes et devant le Pont d'Avignon,
- \cdot des renseignements et conseils peuvent être fournis par les agents des sites sur les itinéraires existant à proximité,
- · la brochure 'Avignon à vélo' est désormais disponible au Palais des Papes et au Pont d'Avignon.
- · de la documentation téléchargeable sur le site web de l'office de tourisme sur les différents itinéraires vélos d'Avignon et alentours au départ du Palais et du Pont,
- \cdot un kit de réparation ainsi qu'une pompe sont mis gratuitement à disposition des cyclotouristes au Parking du Palais des Papes,
- · la possibilité de recharger gratuitement les batteries de VAE au parking du Palais des Papes (les batteries ne sont toutefois pas conservées en dehors des heures ouvrées).

L.G.



Pistes cyclables : le Vaucluse bon élève d'une région qui ne l'est pas



Selon l'application mobile gratuite <u>Géovélo</u>*, au 1^{er} janvier 2023, le Vaucluse totalisait 414 kilomètres de pistes cyclables référencées. C'est 23km de plus que l'année précédente et cela représente une augmentation du réseau cyclable départemental de 5,88%. Dans le même temps, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a enregistré la création de 141km de linéaires de nouvelles pistes cyclables (le Vaucluse représentant 16,37% de ces aménagements supplémentaires).

Paca à la traîne malgré une belle année 2022

En pourcentage des voies déjà existantes dédiées à la petite reine, Paca (+7,37%) se classe en 3e position





des régions françaises ayant créées le plus de nouvelles pistes cyclables entre janvier 2022 et janvier 2023, derrière la Normandie (+8,26%) et les Hauts-de-France (8,23%).

Pas de quoi pavoiser pour autant, car avec ses 141km la région Sud reste, en matière de nouveaux linéaires, loin derrière Grand Est (+388km en 2022) et se classe en 9° position des 12 régions métropolitaines.

Idem avec le nombre total de pistes cyclables existantes où Paca, avec 2 054km aménagés, est bon dernier derrière Centre-Val de Loire (2 728km) d'un classement dominé par la Nouvelle-Aquitaine (7 365km). Un retard qui peut toutefois s'expliquer par la petite taille de la région ainsi qu'une forte présence de reliefs alpins qui ne facilitent pas le développement de pistes cyclables.

De fait, avec 6,5km Provence-Alpes-Côte d'Azur affiche forcément la plus faible densité de de pistes cyclables référencées pour 100km². Très loin de régions beaucoup plus plate comme l'Île-de-France (38,7km pour 100km²), la Bretagne (16,4km) et les Hauts-de-France (15,7km).



Avec 16,37% des aménagements supplémentaires de pistes cyclables recensés en Paca en 2022, le Vaucluse fait figure de bon élève régional en la matière. Un département où Dominique Santoni, la présidente du conseil départemental de Vaucluse (à gauche), et Cécile Helle, maire d'Avignon, ont clairement affiché l'ambition de faire de ce territoire une terre de vélo. Que ce soit en termes de mobilité urbaine que de déplacements cyclotouristiques et de loisirs.

Le Vaucluse plutôt bon élève

Pour sa part, avec une densité de 11,61km de pistes cyclables pour 100km² le Vaucluse figure parmi les bons élèves de la région en affichant près du double de la moyenne de Paca.



Le département dispose également de 0,74km de pistes cyclables pour 1 000 habitants. Là encore, c'est près du double de la moyenne de la région Sud (0,40km), avant dernière des régions hexagonales, juste devant l'Île-de-France (0,38km). C'est la Bretagne (1,31km), la Bourgogne-Franche Comté (1,30km) et le Grand-Est (1,27km) qui composent le trio de tête de ce classement du linéaire de pistes cyclables pour 1 000 habitants.

En Vaucluse, ces chiffres devraient cependant continuer à s'améliorer en 2023 puisque les collectivités ont clairement affiché l'ambition de faire de ce territoire une terre de vélo. Que ce soit en termes de mobilité urbaine que de déplacements cyclotouristiques et de loisirs. Ainsi par exemple, la véloroute de la Via Venaissia va continuer à s'agrandir. D'ici quelques semaines, il sera en effet possible de se promener en vélo en toute sécurité entre Orange et Velleron, sur un itinéraire qui comptera au total 31km. Deux nouveaux tronçons de la véloroute de la Via Venaissia vont en effet être mis en service. Dès le mois de mars, ce sera d'abord le tronçon reliant Carpentras à Pernes-les Fontaines (6km) d'être mis en service. Puis dès le mois de mai, la section entre l'ancienne gare de Jonquières et Orange, longue de 6km également, sera ouverte aux usagers, le temps de procéder à une série de travaux réalisés par le Département (voir vidéo en fin d'article).

Mais où garer son vélo?

Pédaler c'est bien, mais stationner son deux-roues c'est pas mal non plus. En Vaucluse, avec 4 169 places de stationnement de vélo soit 7,43 pour 1 000 habitants c'est, à nouveau, deux fois plus facile qu'en Provence-Alpes-Côte d'Azur (3,78%). Cette dernière étant une nouvelle fois à la traîne du classement des régions de France constitué des Pays de Loire (14,63 places de stationnement vélo recensées pour 1 000 habitants), Île-de-France (14,27), Auvergne-Rhône-Alpes (12,66), Bretagne (12,40), Nouvelle-Aquitaine (10,71), Grand-est (10,11), Centre-Val de Loire (8,06), les Hauts-de-France (6,47), Occitanie (6,35), Bourgogne-Franche Comté (5,53) et Normandie (3,78).

*Créé en 2010 à Tours, Géovélo est une application mobile, gratuite, qui indique aux cyclistes les meilleurs itinéraires à prendre en vélo, les pistes et aménagements cyclables disponibles, la position des parkings sécurisés et des stations de vélo en libre-service. En parallèle, la startup fournit aux territoires avec qui elle collabore les données issues des retours des utilisateurs de l'application (données récoltées de façon anonyme), afin de leur permettre d'améliorer leurs aménagements cyclables.

Transport : fortes perturbations attendues demain sur le réseau Orizo



Ecrit par le 22 octobre 2025



En raison du mouvement de grève nationale demain mardi 7 février 2023, <u>le réseau Orizo du Grand Avignon</u> sera très perturbé. La plupart des lignes fonctionneront en heures de pointe de 6h30 à 9h30 environ et de 15h à 19h environ pour éviter la manifestation prévue sur les Remparts. La boutique commerciale Orizo sera fermée au public, mais l'accueil téléphonique et le service de réservations Allobus/PMR fonctionneront.

Les Lignes 23, 24, 26, Cityzen République, Cityzen Les Italiens et la Navette Piot ne circuleront pas .

Les lignes 11, 12, 15, 17, 27, TPMR et Allobus fonctionneront normalement sauf des perturbations seront possibles durant la manifestation.

Les circuits scolaires fonctionneront normalement sauf V1 (7h/16h10), P2 (8h25), A4 (7h45, 16h08, 17h07) et S2 (18h15).

- La ligne T1 aura un départ toutes les 11 minutes avec un 1er départ de St Chamand à 6h30 et un dernier à 9h21, et un 1er départ de St Roch à 6h54 et un dernier à 9h42. L'après midi, le 1er départ de St Chamand se fera à 15h30 et le dernier à 18h15, le 1er départ de St Roch se fera à 15h51 et le dernier à 18h46.
- La ligne C2 aura un départ toutes les 12 minutes avec un 1er départ de l'Hôpital à 6h23 et un dernier à 8h42, et un 1^{er} départ de Buld'Air à 6h18 et un dernier à 8h54. L'après-midi le 1^{er} départ de l'Hôpital à 14h19 et le dernier à 18h07, et un premier de Buld'Air à 14h31 et un dernier à 18h01.
- La ligne C3 aura un départ toutes les 12 minutes avec un 1er départ d'Agroparc à 6h23 et un dernier départ à 9h16, et un 1^{er} départ de St Lazare à 6h et un dernier départ à 9h10. L'aprèsmidi 1^{er} départ à Agroparc à 15h16 et dernier départ à 18h38, et un 1^{er} départ de St Lazare à 15h10 et un dernier départ à 18h10.
- La ligne 4 aura un départ toutes les 15 minutes avec un 1er départ d'Avignon Poste à 6h28 et le



dernier départ à 8h57, et un 1^{er} départ d'Agroparc à 6h32 et le dernier départ à 9h03. L'aprèsmidi 1^{er} départ d'Avignon Poste à 15h17 et dernier départ à 18h02, et d'Agroparc 1^{er} départ à 15h17 et dernier départ à 18h07.

- La ligne 5 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ de Cigalières à 6h08 et un dernier départ à 8h37, et du Palais de Justice 1^{er} départ à 6h26 et dernier départ à 8h36.
 L'après-midi de Cigalières 1^{er} départ à 15h24 et dernier départ à 18h10, et du Palais de Justice 1^{er} départ à 15h20 et dernier départ à 18h05.
- La ligne 6 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ de St Gabriel à 6h32 et un dernier départ à 9h22, et d'Avignon Poste le 1^{er} départ à 6h37 et un dernier départ à 9h20. L'après-midi 1^{er} départ de St Gabriel à 15h16 et dernier départ à 18h16, et d'Avignon Poste 1^{er} départ à 15h19 et dernier départ à 18h15.
- La ligne 7 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ de Cannonets à 6h25 et le dernier à 9h02, et du Palais de Justice le 1^{er} départ à 6h46 et le dernier à 8h44. L'après-midi 1^{er} départ de Cannonets à 15h32 et le dernier à 18h09, et du Palais de Justice 1^{er} départ à 15h10 et le dernier à 18h21.
- La ligne 8 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ de Vedène Centre à 6h40 et le dernier à 8h24, et de Porte de l'Oulle 1^{er} départ à 6h38 et dernier départ à 8h21. L'aprèsmidi 1^{er} départ de Vedène Centre à 15h47 et denier à 18h13, et de Porte de l'Oulle 1^{er} départ à 15h17 et dernier à 18h10.
- La ligne 9 aura un départ toutes les 12 minutes avec un 1^{er} départ d'Agricola à 6h31 et un dernier à 9h20, et d'Avignon Poste 1^{er} départ à 6h20 et dernier à 9h05. Le tronçon Agricola-Morières n'est pas couvert. L'après-midi 1^{er} départ d'Agricola à 15h23 et le dernier à 18h12 et d'Avignon Poste 1^{er} départ à 15h24 et le dernier à 18h11.
- La ligne 10 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ d'Avignon TGV à 6h25 et le dernier à 9h02, et d'Avignon Poste 1^{er} départ à 6h25 et le dernier à 9h28. L'après-midi 1^{er} départ d'Avignon TGV à 15h22 et le dernier à 18h29, et d'Avignon Poste 1^{er} départ à 15h28 et le dernier à 18h35.
- Les lignes 11, 20, 22 et Baladine auront un fonctionnement normal avec des perturbations possibles pendant la manifestation.
- La ligne 13 aura une fréquence toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ du Pontet à 6h47 et un dernier à 9h09, et de l'Aéroport un 1^{er} départ à 7h07 et un dernier à 8h49. L'après-midi un 1^{er} départ du Pontet à 15h17 et un dernier à 18h09, et de l'Aéroport un 1^{er} départ à 15h17 et le dernier à 18h27.
- La ligne 14 aura une fréquence toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ du Pontet à 6h34 et un dernier départ à 9h25, et de Parrocel un 1^{er} départ à 6h40 et un dernier à 9h09. L'après-midi 1^{er} départ du Pontet à 15h18 et dernier départ à 18h39, et de Parrocel un 1^{er} départ à 15h04 et un dernier à 18h45.
- La ligne 16 aura un départ toutes les 30 minutes avec un 1^{er} départ de Grand Angles à 6h39 et un dernier à 8h47, et un 1^{er} départ d'Avignon Poste à 6h39 et un dernier à 8h47, et d'Avignon



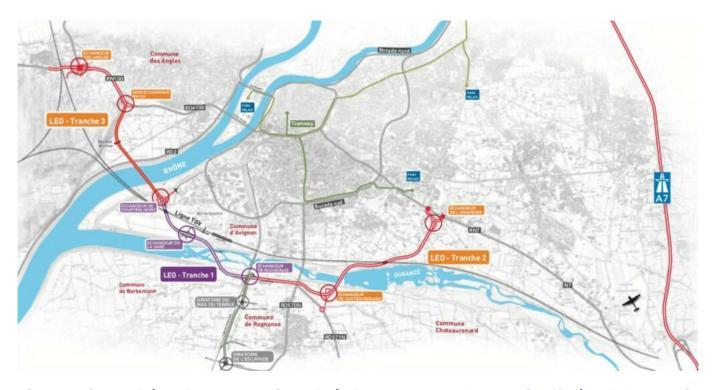
Poste un 1^{er} départ à 6h40 et un dernier à 8h51. L'après-midi un 1^{er} départ de Grand Angles à 15h29 et un dernier à 18h11, et d'Avignon Poste un 1^{er} départ à 15h30 et un dernier à 18h21. Le tronçon Rochefort Stade-Grand Angles n'est pas couvert.

- La ligne 18 aura une fréquence toutes les heures avec un 1^{er} départ de Grand Angles à 7h13 et un dernier à 9h11 et de Porte de l'Oulle un 1^{er} départ à 6h49 et un dernier à 8h40. L'aprèsmidi 1^{er} départ de Grand Angles à 15h22 et dernier à 18h14 et de Porte de l'Oulle un 1^{er} départ à 14h53 et un dernier à 18h39.
- La ligne 19 aura un départ toutes les heures avec un 1^{er} départ de la 2^{ème} DB à 7h21 et un dernier à 8h25, et du lycée Jean Vilar un 1^{er} départ à 8h et le dernier à 9h06. L'après-midi un 1^{er} départ de la 2^{ème} DB à 15h33 et un dernier à 18h36, et du lycée Jean Vilar un 1^{er} départ à 15h05 et le dernier à 18h10.

LEO : le Conseil d'orientation des infrastructures à la rescousse du 3e pont d'Avignon sur le Rhône



Ecrit par le 22 octobre 2025



Alors que l'Autorité environnementale avait émis en 2020 <u>un avis consultatif très critique</u> sur la poursuite du projet de Liaison Est-Ouest (LEO) afin de contourner Avignon, <u>le Conseil d'orientation des infrastructures</u> (COI) devrait prochainement rendre son rapport au gouvernement concernant ses propositions en matière de priorisation des investissements dans les infrastructures de transports françaises. L'instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports soutient la réalisation de la tranche 3 et semble considérer pour acquis la construction de la tranche 2 même si plusieurs questions concernant la suite du financement restent en suspens.

Dans la dernière mouture <u>du rapport</u> qu'il doit remettre prochainement au gouvernement dévoilé par nos confrères de <u>contexte.com</u>, <u>le Conseil d'orientation des infrastructures</u> (COI) présente ses recommandations concernant la tranche 3 de <u>la Liaison Est-Ouest (LEO)</u>. Malgré <u>l'avis négatif</u> de l'Autorité environnementale (AE) du conseil général de l'environnement et du développement émis en juillet 2020 concernant la réalisation des tranches 2 et 3 de ce projet de contournement par le Sud de l'agglomération d'Avignon, le COI « considère (ndlr : en parlant de la tranche 3) qu'il n'y a pas lieu, malgré les difficultés environnementales persistantes, d'abandonner ce dernier maillon de la LEO. »

La réalisation de la 2^e tranche semble actée par l'Etat

L'instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports semble d'ailleurs considérer comme acquise la construction de la $2^{\rm e}$ tranche même si ses travaux n'ont pas encore débuté. La tranche 3 « permettra de bénéficier de l'ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons », confirme ainsi le Conseil d'orientation des infrastructures.

« Cette tranche, qui pourrait être engagée à l'issue des travaux de la tranche 2, suppose néanmoins que



les efforts de préservation de l'environnement qui devront être présentés lors d'une nouvelle enquête publique, soient convaincants », insiste le rapport du COI.

« La tranche 3 permettra de bénéficier de l'ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons. »

Un message entendu par les services de l'Etat qui, dès juillet dernier, <u>avait annoncé engager</u> « des études complémentaires en faveur d'un projet renouvelé et amélioré de la LEO » prenant en considération les observations de l'Autorité environnementale et du Conseil national de protection de la nature

Pourtant actuellement, rien n'assure que les travaux de la 2^e tranche, financés dans le cadre du CPER (Contrat de plan État-région) 2015-2022, ne débutent en 2023 comme annoncé initialement en février puis juillet 2022.

Le coût de cette phase 2 s'élève à 142,7M€ pour une mise en 2×1 voie élargissable en 2×2 entre Rognonas et le rond-point de l'Amandier à Avignon. Une opération financée à hauteur de 38,05% par l'Etat, 26,95% par la Région Sud, 14,72% par le Département de Vaucluse et 5,56% par celui des Bouches-du-Rhône ainsi qu'à 12,62% par le Grand Avignon et 2,1% par Terre de Provence agglomération (ndlr : la signature du protocole de financement date de mars 2012 !).



Vu du projet de la tranche 2 de la LEO dans le secteur de la Grande Chaussée diffusé par le Collectif anti-LEO afin de dénoncer l'impact écologique du projet dans la ceinture verte d'Avignon. © DR

La LEO c'est quoi?



Imaginé il y a plus de 30 ans, le projet de Liaison Est-Ouest, qui a officiellement débuté avec un arrêté ministériel de 1999 puis une Déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003, consiste en un contournement routier de l'agglomération de la cité des papes par le sud, en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et la zone de Courtine via un franchissement de la Durance. La 2^e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard.

Enfin, la 3^e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône avec un ouvrage d'art situé en amont du viaduc TGV.

Délester le trafic jusqu'à 30 000 véhicules jours dont 10% de poids-lourds

« Le trafic prévisionnel sur la tranche 3 serait d'environ 26 000 à 30 000 véhicules par jour à l'horizon 2035, dont 7% à 10% de poids-lourds, estime le rapport du Comité d'orientation des infrastructures. La mise en service de cette tranche permettrait d'améliorer l'attractivité de la LEO par rapport à des itinéraires empruntant les voies urbaines, et notamment d'éviter le passage par le centre-ville pour franchir le Rhône. Ce projet routier vient en synergie avec les actions du PDU et s'articule avec les transports en commun par la mise en place de parking relais desservis par la LEO. »

Côté réglementation, une nouvelle DUP sera cependant nécessaire pour la tranche 3 en raison du retard pris dans le projet. De quoi décaler le début d'éventuels travaux à l'horizon 2030 au mieux.

Par ailleurs, malgré son avis favorable à cette réalisation, le COI reconnaît que « l'impact environnemental est vraisemblablement élevé. Une actualisation de l'étude d'impact réalisée en 2002 pour la constitution du dossier d'enquête publique relatif au projet devra être menée dans le cadre de la nouvelle enquête publique. »

Qui va payer?

Dans ces préconisations, le Comité d'orientation des infrastructures note cependant que la tanche 3 ne constitue pas « un maillon du réseau routier national magistral. » Une interprétation sujette à caution dans ce secteur où seul le pont de l'Europe représente l'unique ouvrage d'art de franchissement du Rhône en 2×2 voies hors autoroute reliant les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. De fait, le bassin de vie d'Avignon constitue le principal déversoir du trafic entre l'Italie et l'Espagne via les flux de transit entre les autoroutes A7 et A9 depuis les sorties de Bonpas et Remoulins.

« La Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer cette infrastructure vitale pour le Gard rhodanien.»

Dans sa logique, le COI envisage « une éventuelle concession, qui pourrait être une concession d'ouvrage d'art sous maîtrise d'ouvrage des collectivités » afin de réaliser cette 3^e phase évaluée à 241M€. Une LEO sans subventions publiques ? Une piste de réflexion étonnante alors que la Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer une infrastructure concernant



directement des habitants du Gard rhodanien de plus en plus tournés vers leur bassin économique avignonnais.

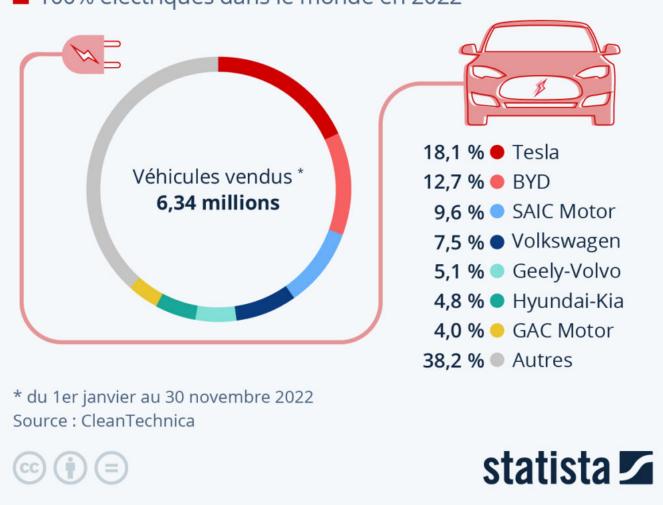
Une absence injustifiée qui, immanquablement, met en lumière l'impact sur la mobilité quotidienne domicile/travail qui va bien au-delà du canton gardois de Villeneuve-lès-Avignon dont les élus sont étonnamment absents du débat.

Voitures électriques : les constructeurs chinois montent en puissance



Automobile : une concurrence électrique

Part de marché des constructeurs de véhicules 100% électriques dans le monde en 2022 *



La percée du <u>lithium-ion</u> sur les routes ne se dément pas. Trimestre après trimestre, les ventes de <u>voitures électriques</u> continuent de progresser, et ce malgré les vents contraires pouvant perturber l'industrie automobile. De janvier à novembre 2022, plus de 6,3 millions de véhicules 100% électriques se sont vendus dans le monde, contre plus de 4,6 millions sur l'intégralité de l'année 2021, selon les <u>données</u> compilées par CleanTechnica.



La popularité croissante du « tout électrique » se traduit par une concurrence de plus en plus rude entre constructeurs. Si l'on regarde les livraisons de voitures 100% électriques dans le monde, <u>Tesla</u> a conservé le rang de leader en 2022, avec une part de marché d'environ 18 %. Mais l'écart avec ses principaux concurrents ne cesse de fondre. À la deuxième place, le groupe chinois BYD, en forte progression, affiche une part d'environ 13 %. En comparaison annuelle, Tesla a perdu 3 % de part tandis que BYD en a gagné 4 %. Si ces tendances se poursuivent, les analystes prévoient que BYD pourrait dépasser Tesla autour du troisième trimestre 2023.

Sur le podium mondial, on trouve un autre constructeur chinois, SAIC Motor, avec près de 10 % de part de marché. Illustration de la montée en puissance de la Chine dans ce secteur, Geely-Volvo et GAC Motor figurent également dans le top 8 des constructeurs de voitures 100% électriques l'année dernière.

De Tristan Gaudiaut pour Statista

Aéroport de Nîmes : après Dublin et Edimbourg, une nouvelle ligne vers Porto







Après <u>l'Irlande</u> et <u>l'Ecosse</u>, l'aéroport de Nîmes signe une nouvelle destination vers le Portugal : une ligne Nîmes-Porto qui vient renforcer le partenariat et les échanges avec le sud de l'Europe. Mise en service de mars à octobre 2023, cette nouvelle ligne <u>Ryanair</u> confirme la dynamique économique et touristique de cette infrastructure majeure du territoire.

« Après Dublin et Edimbourg, cette nouvelle ligne conforte l'essor de la destination Nîmes via son aéroport », se réjouit <u>Franck Proust</u>, président de <u>Nîmes Métropole</u>, collectivité en charge de l'aéroport de Nîmes dont elle a confié la gestion à son délégataire <u>Edéis</u>.

Avec deux rotations par semaine à partir de fin mars et jusqu'à fin octobre 2023, ces vols vers Porto viendront compléter l'offre de l'aéroport nîmois avec les dessertes déjà existantes de Londres, Dublin Bruxelles, Fès, Marrakech et Edimbourg.

« Cette 7° ligne vient conforter notre stratégie de faire de l'Aéroport de Nîmes une porte d'entrée incontournable vers la Grande Provence », ajout <u>Grégory Merelo</u>, directeur de l'Aéroport de Nîmes (délégataire Edeis).

J.R.