

Ecrit par le 1 février 2026

Journée du patrimoine à Marseille, l'association avignonnaise APCC 6570 expose ses deux locomotives



Dans le cadre des Journées du patrimoine qui ont lieu ce samedi 18 et dimanche 19 septembre, la SNCF a convié les deux locomotives historiques entretenues par l'association avignonnaise APCC 6570 à une exposition de matériel ferroviaire. Celle-ci se tiendra à Marseille, dans l'enceinte du Technicentre SNCF Pautrier -ancien dépôt des locomotives- de la gare de Marseille Saint Charles, aujourd'hui reconverti en site de maintenance des rames modernes TER.

Visite des cabines

Il sera possible de visiter les cabines de conduite des deux locomotives : la BB 25660 et CC6570, de même que celles des matériels TER modernes exposés. Cette exposition se tiendra sous une rotonde datant de 1889, utilisée jusque dans les années 2000, aujourd'hui restaurée et remise en activité. Une

Ecrit par le 1 février 2026

telle destinée prometteuse pourrait-elle concerner également la magnifique rotonde du dépôt D'Avignon dont l'avenir est aujourd'hui incertain ?

Préservation et travail de mémoire

L'association avignonnaise [APCC 6570](#) préserve 3 locomotives faisant partie du patrimoine ferroviaire régional dans la rotonde du dépôt SNCF d'Avignon. Du fait des conditions sanitaires, l'APCC 6570 n'a pas pu organiser de train historique cet hiver. Du coup, la dynamique équipe de l'association a mis à profit cette période d'inactivité pour s'investir dans la remise en peinture de la BB 25660 et lui restituer son look des années 70.

La BB 25660

Cette locomotive était affectée au service TER de la région jusqu'à mise à la retraite par la SNCF en 2016. Elle arborait ces dernières années une livrée moderne dénommée 'En Voyage'. L'APCC 6570 lui a redonné sa livrée d'origine, verte avec motifs blancs. Tous les cheminots d'Avignon se souviennent de cette livrée des locomotives des années 70/80. C'est donc un réel travail de mémoire, de maintien du patrimoine ferroviaire, que l'APCC 6570 a accompli cet hiver.

Sources Pierre Chavernac membre de l'association avignonnaise APCC6570
MH

Pass sanitaire : comment circuler à partir de ce lundi 9 août

Ecrit par le 1 février 2026



À compter du lundi 9 aout, date d'entrée en vigueur de l'extension du pass sanitaire, les passagers seront contrôlés dans les trains, les avions et les autocars sur des trajets longue distance.

Transports collectifs

Seuls les transports de longue distance sont concernés par l'obligation de pass sanitaire. Dans le ferroviaire, le passe sera exigé pour voyager en TGV, en trains Intercités et sur les lignes internationales. Les usagers des TER et RER seront donc exemptés. « Ce n'est pas à proprement dit la distance du trajet qui impose le passe, mais le type de train qui est choisi », explique une porte-parole de la SNCF. A titre d'exemple, voyager entre Strasbourg et Mulhouse se fera muni du passe en TGV, mais pas en TER. Même situation pour monter à bord d'un bus ou d'un car. Le document sanitaire devient obligatoire pour les voyages interrégionaux et internationaux. Les bus BlablaCar, Flixbus, etc. sont les principaux concernés.

Ecrit par le 1 février 2026

Avion

Dans l'aérien, aucune nouveauté, le pass est bien exigé pour voyager. Un certificat anti-Covid était déjà nécessaire pour les vols internationaux et les allers-retours avec la Corse. Dans les aéroports, la vérification sera systématique, mais peut déjà se faire via Internet, trois jours avant le vol. Le voyageur peut ainsi envoyer ses documents aux compagnies qui proposent ce service. Un agent vérifie individuellement les justificatifs et informe le client de leur conformité.

Contrôles systématiques ?

Christophe Fanichet, le PDG de SNCF Voyageurs, assure que chaque jour, 400 000 usagers seront contrôlés avant, pendant ou après leur voyage, par un agent du groupe ou un représentant des forces de l'ordre. La SNCF mise aussi sur la prévention, avec des messages systématiques aux passagers et des annonces sonores. Ses stands dans les grandes gares et des partenariats avec des pharmacies devraient permettre à la compagnie de proposer des tests rapides avant l'embarquement. Les chauffeurs des autocars vérifieront à coup sûr le passe, en même temps que le billet, grâce à de nouveaux agents mobilisés.

135€

Sauf pour les moins de 17 ans (les 12-17 ans seront exemptés jusqu'au 30 août), Il sera interdit de monter à bord du véhicule, et tout voyageur contrôlé sans le précieux sésame risquera 135€ d'amende. Même punition s'il ne porte pas le masque.

Lire aussi : [Gabriel Attal à la rencontre des restaurateurs du Vaucluse](#)

L.M.

La gare TGV d'Avignon connectée avec Orly

Ecrit par le 1 février 2026



Depuis le 19 juillet dernier, Air France et la SNCF proposent une liaison 'Train + air' entre la gare TGV d'Avignon Courtine et l'aéroport de Paris-Orly (via la gare de Massy TGV). Ce service, qui existe depuis plus de 25 ans, permet de combiner dans une même réservation des trajets en train et en avion. Il est utilisé chaque année par plus de 160 000 clients depuis ou vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Ce service est également proposé sur 6 autres liaisons supplémentaires : entre Paris-Charles de Gaulle et Aix-en-Provence TGV, Bordeaux Saint-Jean, Marseille Saint-Charles et Montpellier Saint-Roch ainsi qu'entre Paris-Orly et Valence TGV et Marseille Saint-Charles. Cette extension du réseau porte à 18 le nombre de gares proposées par Air France et la SNCF.

Expérimentation digitale

Grâce à 'Train + Air', les clients disposent d'une seule réservation pour l'ensemble de leur voyage et d'une place garantie sur le prochain vol ou TGV 'Inoui' disponible, sans frais, en cas de retard du train ou de l'avion. Dans le cadre du programme de fidélité 'Flying Blue', ils cumulent également des Miles sur le parcours ferroviaire. Par ailleurs, les clients d'Air France voyageant en cabine 'La Première' ou 'Business' voyagent également en première classe à bord des trains SNCF.

Afin de simplifier toujours plus ce voyage combiné, Air France et SNCF expérimentent actuellement un nouveau parcours client intégralement digitalisé. Les clients peuvent ainsi s'enregistrer en ligne sur [airfrance.fr](https://www.airfrance.fr) avant le départ, pour la totalité de leur voyage, y compris le trajet en train, et n'ont donc plus besoin de récupérer leur billet en gare le jour du départ. Si le test est concluant, ce service pourra être déployé sur l'ensemble des trajets dès 2022.

Réduction des émissions de CO2

« Air France s'est engagée à réduire de 50% ses émissions de CO2 sur son réseau domestique d'ici à

Ecrit par le 1 février 2026

2024, explique Vincent Etchebehere, directeur développement durable et nouvelles mobilités chez Air France. Enrichir régulièrement notre offre Train + Air nous permet de continuer à développer l'intermodalité, l'un des éléments clés pour tenir cet engagement tout en proposant des opportunités de voyage vers le monde entier à l'ensemble des régions françaises ».

« Notre priorité est de permettre aux Français - ainsi qu'aux touristes étrangers - de voyager de bout en bout en toute sérénité, complète pour sa part Jérôme Laffon, directeur marketing - voyages à la SNCF. Le développement de Train + Air nous permet de répondre à cet objectif. Face à l'urgence climatique, il offre également une alternative performante et décarbonée aux trajets, plus longs et plus fastidieux, réalisés en voiture individuelle pour rejoindre un aéroport. »

L.G.

Avignon : Fous de locos !



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

Ecrit par le 1 février 2026

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

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.

Ecrit par le 1 février 2026



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

«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

Ecrit par le 1 février 2026

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 1 février 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 1 février 2026

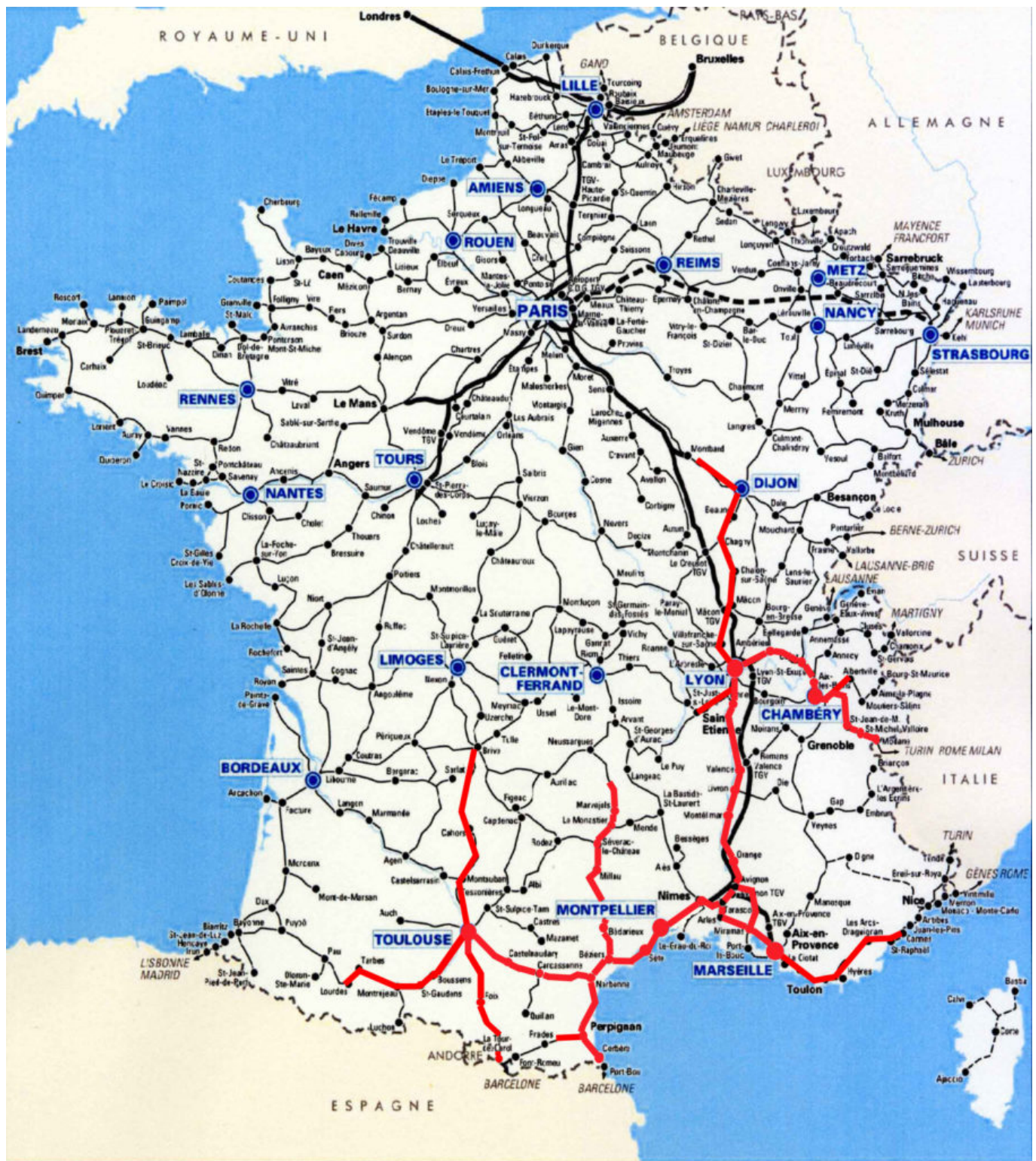
La BB 25639

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 1 février 2026



Ecrit par le 1 février 2026

<http://cc6570.fr>

Histoire de la Rotonde d'Avignon

La rotonde Sncf d'Avignon se situe avenue Pierre Sépard. 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 1 février 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.