Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

Le premier parc photovoltaïque linéaire sur véloroute sort de terre le long du Rhône



Un parc photovoltaïque dénommé ViaSolaire du Colombier sera installé sur 900 mètres, pour une puissance installée de 1MWc (mégawatts crête) le long de la ViaRhôna -Itinéraire cyclable du lac Léman à la mer Méditerranée- pour une mise en service prévue en septembre 2025. Ce pilotage expérimental se poursuivra jusqu'en 2028. Ce projet porté par la Compagnie Nationale du Rhône –CNR-, en cours de construction, a débuté à Caderousse. L'investissement se monte à plus de 20M€.

C'est une première en France : sur près d'un kilomètre, un parc photovoltaïque longiligne composé de 6 structures en ombrières va être testé sur la ViaRhôna, véloroute emblématique de la vallée du Rhône. La CNR (Compagnie Nationale du Rhône) a débuté la construction de ce parc expérimental sur la commune de Caderousse, avec mise en service prévue en septembre prochain. L'installation repose sur une architecture électrique novatrice en courant continu à haute tension, qui préfigure un véritable saut technologique pour accompagner l'essor du photovoltaïque linéaire le long de routes, des véloroutes, des berges ou des voies ferrées sur plusieurs dizaines de kilomètres.

Le solaire linéaire, une voie d'avenir ?
En France, un gisement photovoltaïque d'environ 35 gigawatts-crête (GWc) a été estimé par CNR sur des terrains anthropisés –aménagements exercés par l'humain- le long des canaux, des berges, des routes et véloroutes. L'exploitation de ce gisement contribuerait à l'atteinte des objectifs de développement de l'énergie solaire fixés entre 54 et 60 GWc d'ici 2030 par la 3e programmation pluriannuelle de l'énergie

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

(PPE), et ce, sans impacter les milieux naturels. En effet, le photovoltaïque linéaire présente l'avantage de s'insérer sur des surfaces déjà artificialisées, et de préserver leur fonction première tout en renforçant le mix de production électrique. Mais son essor se heurte aujourd'hui à un frein technique : faire transiter l'énergie produite sur des dizaines de kilomètres en limitant les pertes électriques.

Un test grandeur nature jusqu'en 2028 par 5 partenaires
Pour relever ce défi, le projet 'Ophélia' rassemble quatre industriels et un centre de recherche français : CNR, Nexans, Schneider Electric, SNCF et SuperGrid Institute. Mission ? Mettre au point une architecture électrique novatrice permettant d'acheminer un maximum d'électricité avec un minimum de pertes, en remplaçant le transport en courant alternatif par du courant continu à haute tension. Cette technologie sera testée pour la première fois en conditions réelles sur le parc photovoltaïque pilote :'ViaSolaire du Colombier', il sera installé au-dessus de la ViaRhôna. Les travaux de génie civil, l'installation des structures du parc et la pose des ombrières solaires d'une puissance de 1 MWc se succèderont jusqu'à la fin du premier trimestre 2025. Le parc devrait être mis en service en septembre, avec un dispositif d'instrumentation permettant de piloter finement l'expérimentation jusqu'en 2028.

Le financement
Le projet Ophelia, estimé à plus de 20M€, bénéficie d'un financement de l'Etat dans le cadre du programme 'France 2030', opéré par l'Ademe, qui vise à développer la compétitivité industrielle et les technologies d'avenir du pays.

Orange : la charpente métallique du nouvel ouvrage franchissant la voie ferrée a été posée

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Dans la nuit du mardi 2 avril au mercredi 3 avril, des travaux spectaculaires ont eu lieu sur le chantier de la déviation d'Orange puisque la charpente métallique du nouvel ouvrage franchissant la voie ferrée a été posée sur ses appuis grâce à deux grues. L'opération a nécessité une coupure totale de circulation des trains, programmée il y a trois ans avec la SNCF.

Depuis le début de l'année, le Département de Vaucluse réalise des travaux d'aménagement de la future voie de contournement du centre-ville à l'Est d'Orange, sur une section de 3,1 km, entre le giratoire de Coudoulet sur la RN7 et la RD975 (route de Camaret). Les objectifs sont d'améliorer le transit de la RN7, qui traverse l'agglomération d'Orange sur près de 7 km et délester le centre-ville où circulent près de 15 000 véhicules par jour, dont 10% de poids-lourds.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



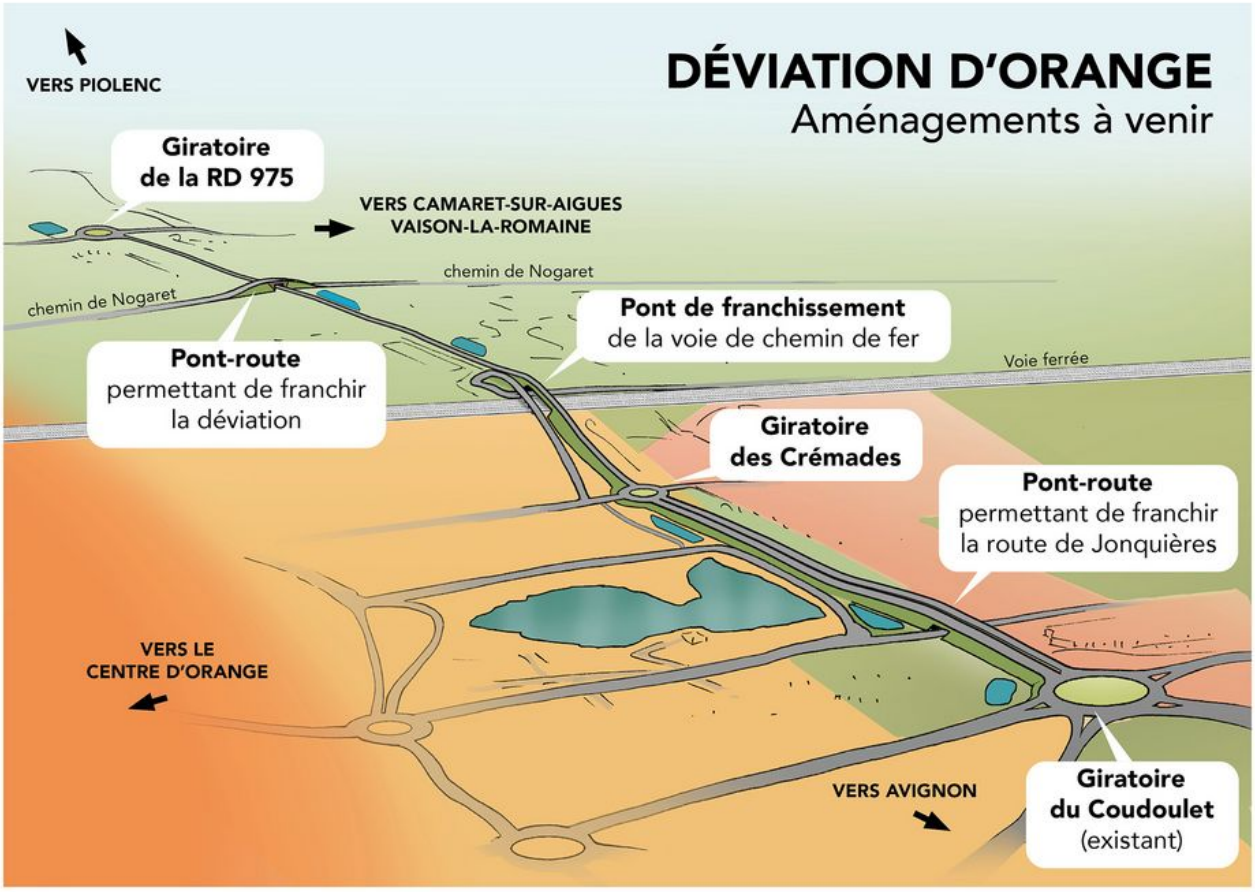
©Département de Vaucluse

Ces travaux, dont le coût s'élève à 45M€ avec une participation du Département de 18,75M€, devraient permettre la construction de trois ponts d'ici à 2026 :

- Un pont permettant de franchir la route de Jonquières, qui sera situé après le giratoire du Coudoulet.
- Un deuxième ouvrage d'art au-dessus de la voie ferrée : les travaux ont déjà permis de réaliser les pieux pour les fondations, en attendant d'autres aménagements à venir : mise en place de la charpente métallique et des appuis (culées et piles), pose du tablier en béton armé ainsi que des équipements (corniches, auvents et glissières de sécurité).
- Un troisième pont au chemin de Nogaret (à l'approche du giratoire de la RD975) afin de circuler au-dessus de la future déviation.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

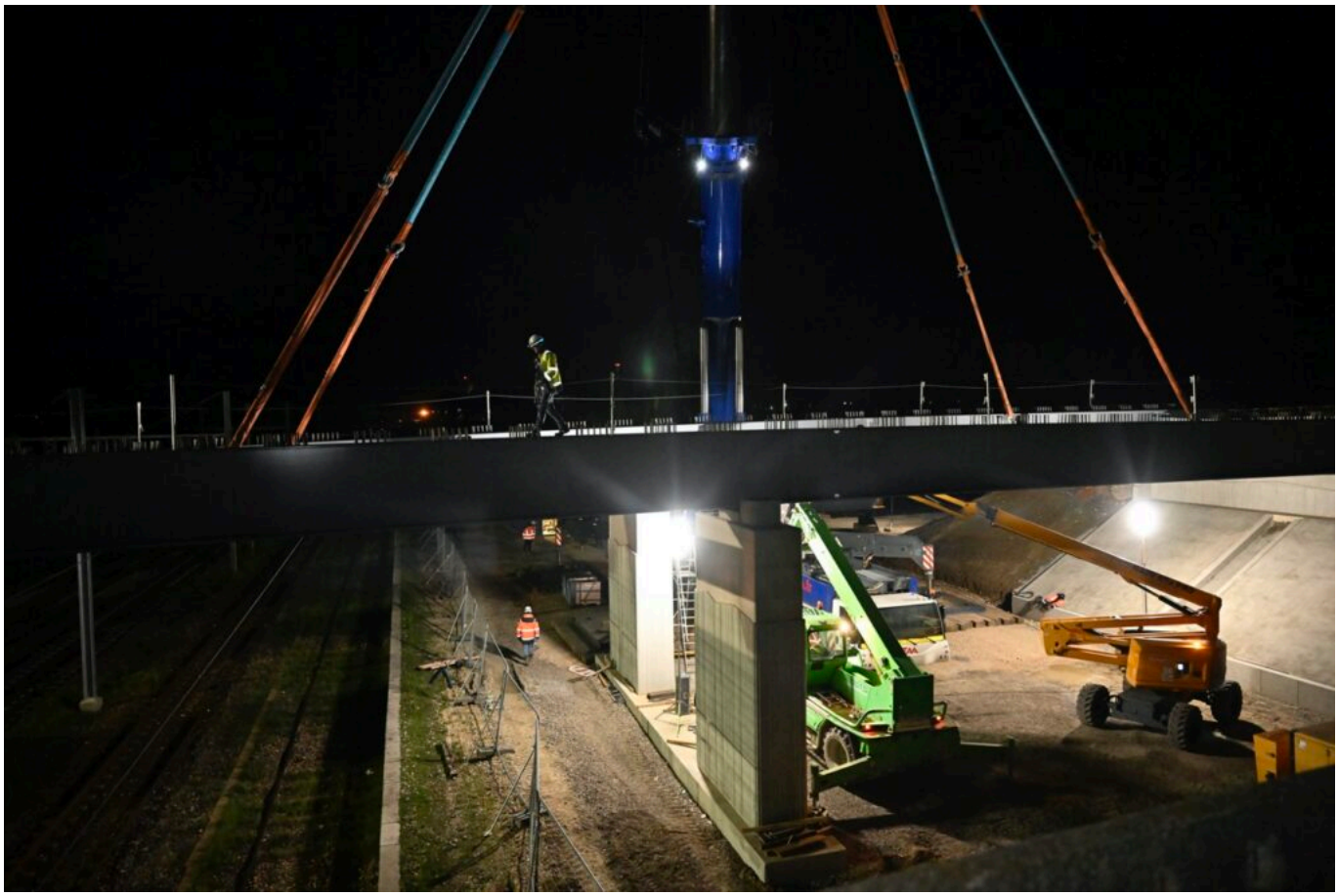


©Département de Vaucluse

Ce mardi 2 avril, la charpente métallique, pesant 165 tonnes, du nouvel ouvrage franchissant la voie ferrée a été posée à l'aide de deux grues positionnées de part et d'autre des voies ferrées. L'opération s'est déroulée entre s'est déroulée entre 22h et 6h. La coupure totale de circulation des trains entre ces horaires-là a été programmée il y a trois ans par la SNCF.

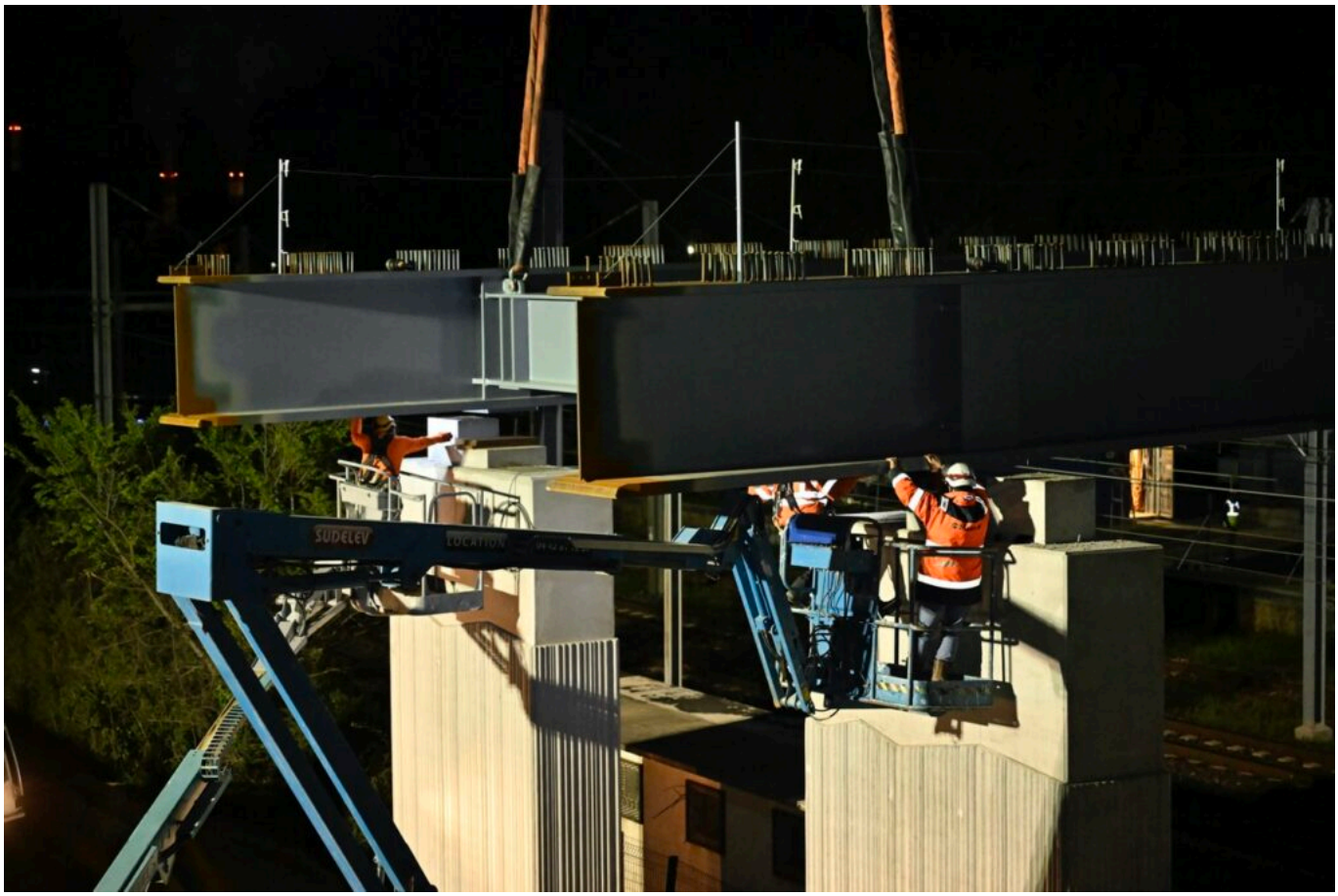
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



©Département de Vaucluse

Villeneuve-lès-Avignon, ils se battent pour une réouverture de la gare en 2026

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026





Ils ? L'association des usagers TER-SNCF de la Rive droite du Rhône. Mission ? La réouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon fin 2026 plutôt que fin 2027. Le hic ? Une étude environnementale obligatoire, des travaux sur la ligne planifiés plus tardivement sans compter un manque récurrent de conducteurs de train. La demande ? Anticiper l'ouverture de la gare d'un an. Le résultat escompté ? Un trafic TER en accord avec des usagers très en demande.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Pascal Rousson, président de l'association des Usagers Rive Droi te du Rhône et le délégué de Villeneuve-lès-Avignon, Dominique Declosmenil

Et leur pugnacité –celle des membres de l'association des usagers TER-SNCF de la rive droite du Rhône- tient le rail puisque l'association a permis la réouverture anticipée –après tout de même 50 ans de fermeture- des gares de Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit pour une ligne passant par Avignon avec deux terminus à Nîmes et Pont-Saint-Esprit. L'ouverture en août 2022 a permis la fréquentation de 75 000 passagers la première année.

Etat des lieux

Ils étaient une centaine vendredi soir dernier, à Villeneuve-lès-Avignon à être venue entendre Pascal Rousson, le président de l'association des usagers TER-SNCF de la rive droite du Rhône. Objectif ? Faire circuler l'information sur le projet de réouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon. Le problème ? Une étude environnementale rendue obligatoire par l'Etat, diligentée par la SNCF –allant de Nîmes jusqu'au Teil- et possiblement rendue au 1er trimestre 2026, ainsi que des travaux planifiés courant

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

2027-28 sur la ligne. La mission ? Hâter l'ensemble des travaux afin d'anticiper l'ouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon à fin 2026 plutôt qu'en 2027. L'avenir ? Mettre en œuvre une étoile ferroviaire digne des attentes des usagers et proches habitants.



Une centaine de personnes était présente

La demande de l'association

L'association des usagers TER-SNCF de la Rive droite du Rhône demande à la Préfecture du Gard d'accorder une dérogation à la SNCF afin que celle-ci puisse démarrer les travaux de façon anticipée –appuyée par une étude sur l'environnement segmentée- afin de gagner une année. «La gare existe, le lieu est goudronné et les travaux amorcés ne feront qu'améliorer la situation existante,» a précisé Pascal Rousson, le président de l'association.

Dans le détail

La gare de Villeneuve-lès-Avignon deviendrait un Pôle d'échange multimodal s'étendant sur 7 500m2. Y

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

seraient créés, en accès, un chaussidou –matérialisation d'un espace pour les cyclistes-, la requalification de l'avenue Gabriel Péri avec déplacement des arrêts de ligne –bus Orizo du Grande Avignon. Les accès à la gare seraient sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite. Concernant la gare, celle-ci verrait ses quais élargis et reliés par une passerelle. Deux parkings proposeraient 100 places de stationnement avec ses emplacements PMR et 12 emplacements motos ainsi qu'un abri pour une quarantaine de vélos. Les travaux de voierie se montent à 4,5M€ pris en charge à hauteur d'un tiers par la Villeneuve et autant par le Grand Avignon et la Région Occitanie.



Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon favorable à cette initiative en a rappelé les détails et le coût

Et demain ?

L'association milite pour les prochaines ouvertures des gares de l'Ardoise, Roquemaure, Aramon, Remoulins et Marguerittes. Les demandes se basent aussi sur les cadencements, les horaires, la régularité, les tarifs, l'accueil, les guichets. Leur fer de lance ? «La remise en état de lignes ferroviaires

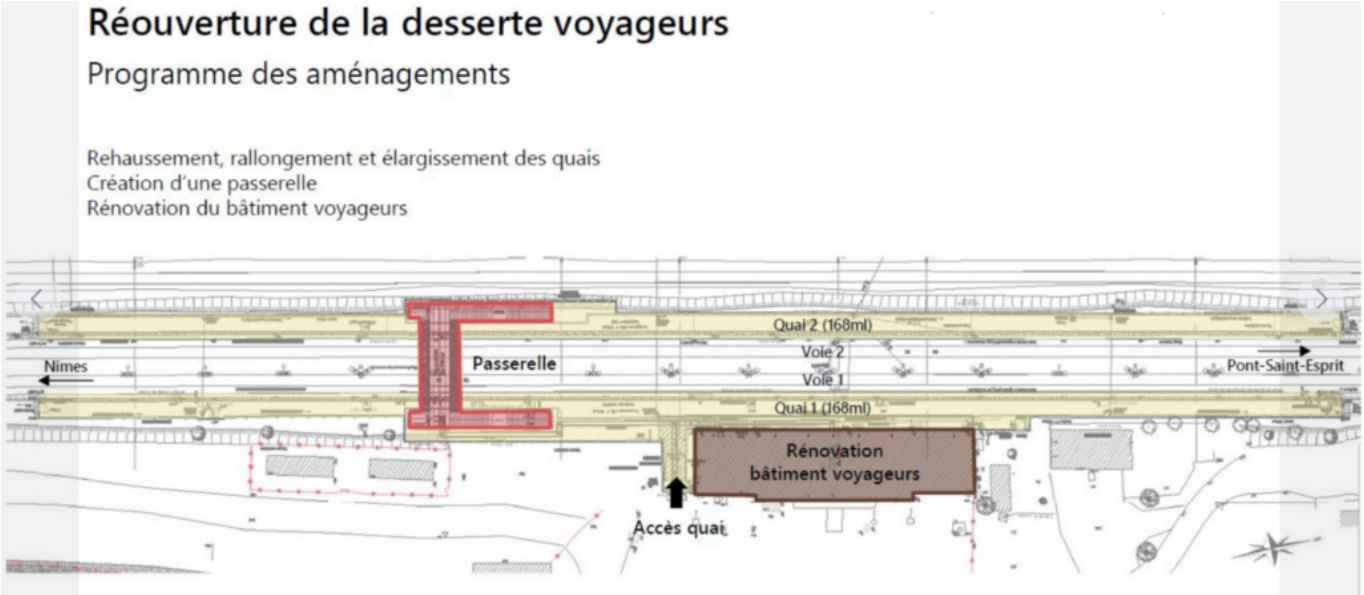
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

pour gagner en pouvoir d'achat, de sécurité, d'environnement, de rapidité, de confort… Le train étant un investissement collectif qui irrigue l'économie locale et préserve la planète. L'association va encore plus loin, en soutenant une tarification des trains du quotidien, notamment en militant pour une ouverture à la gratuité en Occitanie.»

Vers une connexion Auvergne-Rhône-Alpes

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF ont lancé des études pour rouvrir aux voyageurs la ligne entre le Teil en Ardèche et Romans-sur-Isère dans la Drôme. L'étude préliminaire prévoit, à l'horizon 2028, 7 allers-retours quotidiens desservant les gares de Romans-sur-Isère, Valence TGV, Valence-Ville, Livron, Le Pouzin, Cruas et Le Teil.

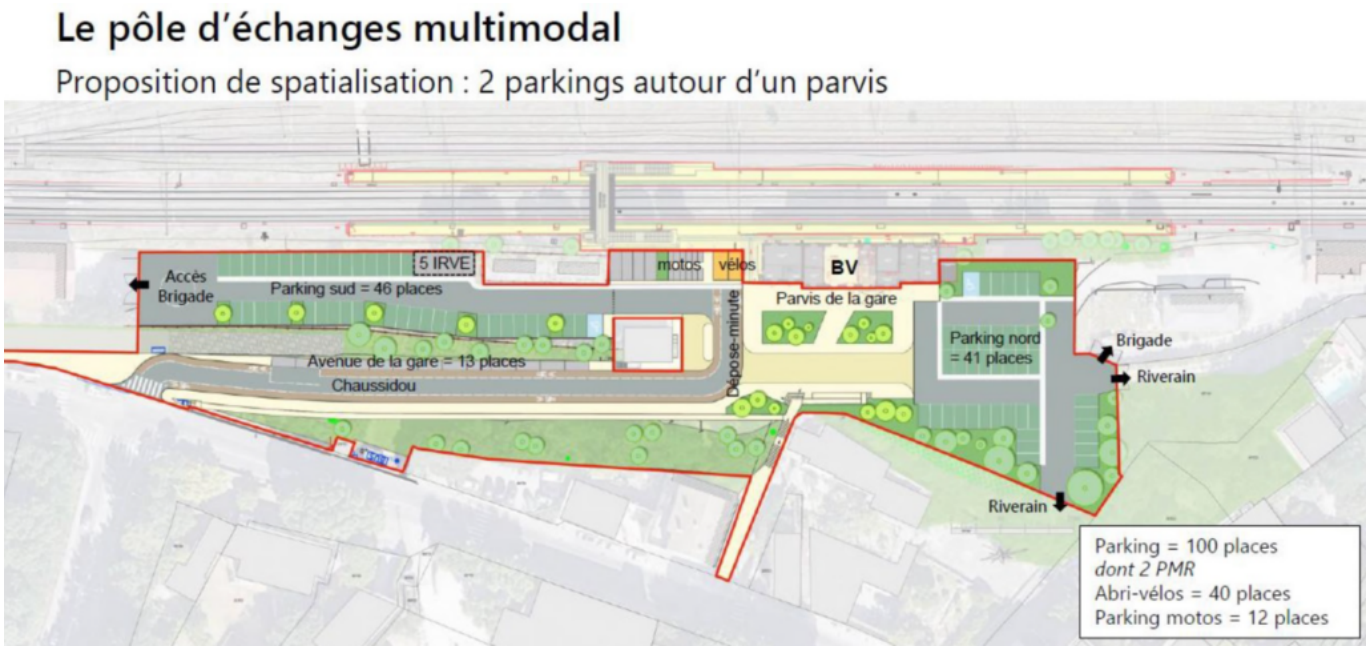


L'union fait la force

Ainsi, les deux Régions : Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes travaillent de concert pour mener les deux projets de ce même axe aux voyageurs. Egalement, l'Ardèche est le seul département français à ne pas accueillir de trains de voyageurs. Le prolongement du TER Rive droite deviendrait ainsi un axe majeur des échanges de l'Europe, délestant la rive gauche et permettant aux usagers de l'Ardèche d'être enfin desservis.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



L'accessibilité et le fonctionnement de la gare

Les infos pratiques
Assoc-Usagers Rive Droite du Rhône & assoc.ter.rive.droite.sncf@orange.fr . Adhésion possible à l'association pour les particuliers : 10€, 15€ pour les associations, 50€ pour les collectivités. Chèques à l'ordre de l'Association des usagers TER-SNCF Rive droite du Rhône. Maison des associations. 95, route de Lyon. 30 200 Bagnols-sur-Cèze.

Lire également

La Région Occitanie montre la voie (ferrée) en Avignon

Villeneuve-lès-Avignon, à quand la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

réouverture de la gare ?



A quand la réouverture de la gare de Villeneuve-lès-Avignon aux voyageurs ? Dans quelles conditions, dans quel environnement et à quels tarifs ? Tels seront les sujets abordés lors d'une réunion publique d'information et d'échanges organisée vendredi 29 mars à 18h30 en salle des conférences place Jean Jaurès, sur le côté de la mairie de Villeneuve-lès-Avignon.

«Après des années de mobilisation, notre association des usagers TER-SNCF rive droite du Rhône a contribué à la réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône. La Rive droite SNCF connaît une rouverture anticipée aux voyageurs, les TER circulent et desservent en pré-ouverture Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Avignon-centre et Nîmes-Centre. Demain d'autres gares vont ré-ouvrir ! »

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

En savoir plus
La ligne SNCF desservant Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze Avignon-centre et Nîmes-centre a ré-ouvert en août 2022, avec 5 trains quotidiens en semaine, grâce au soutien de la Région Occitanie et pour 75 000 voyages effectués la 1re année. D'autre part la ligne de fret n'a jamais cessé accueillant une quarantaine de trains quotidiens-. La ligne devrait prochainement faire également une halte à Villeneuve-lez-Avignon, Roquemaure et même au Teil en Ardèche, tandis qu'un pôle d'échanges multimodal serait créé. Pour l'heure le sujet est à l'étude via l'Etablissement public de sécurité ferroviaire –EPSF-.

Là où le bât blesse ?
Le temps d'attente entre certaines correspondances peut atteindre une heure d'attente. Pour en parler ? Rendez-vous ce vendredi 29 mars à 18h30, en salle des conférences, place Jean Jaurès à côté de la Mairie à Villeneuve-lès-Avignon.

Cécile Helle : « Nous ne sommes pas un raccourci entre Remoulins et Avignon-Sud »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Alors que Carole Delga, présidente de la région Occitanie, sera présente ce lundi 11 juillet à Avignon pour officialiser la réouverture de la ligne TER entre le Gard rhodanien et la cité des papes prévue pour la fin du mois d'août, rencontre 'fleuve' avec Cécile Helle, maire d'Avignon pour évoquer les enjeux de mobilité à l'échelle du bassin de vie. Plan faubourgs, LEO, jonction A7-A9, gratuité de l'autoroute, plan pour le climat, plan de temporalité urbaine… l'Echo du mardi vous propose un tour d'horizon complet sur la problématique des déplacements de la 2e aire urbaine la plus étendue de France.

Aujourd'hui, lorsque l'on parle de mobilité sur Avignon, c'est le plan Faubourgs qui focalise le débat. Et le moins que l'on puisse dire c'est qu'il semble loin de faire l'unanimité, que ce soit auprès des riverains, du monde économique ou des simples usagers de la route. Près de 6 mois après sa mise en place, quel bilan tirez-vous de ce plan ?

« Avant tout chose, ce qui me surprend beaucoup aujourd'hui au niveau de notre territoire, c'est que personne n'a réellement pris la mesure de là où on en était de l'Histoire. Et l'Histoire aujourd'hui, c'est que dans le cadre de l'urgence climatique nous n'avons plus le choix dans la mutation vers d'autres formes de mobilité. Alors oui, on peut tous dire que c'est à l'autre de changer ses comportements et dire que tant qu'il n'y a pas la LEO (Ndlr : Liaison Est-Ouest), on ne fait rien. Mais au final, c'est pour cela qu'on est un territoire qui prend du retard sur tout un tas de réorientations. Il est donc nécessaire

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

d'accélérer sur ces problématiques liées à la transition climatique. Et que je sache : la circulation automobile c'est aujourd'hui ce qui génère la grande majorité de la pollution atmosphérique responsable du changement climatique. »

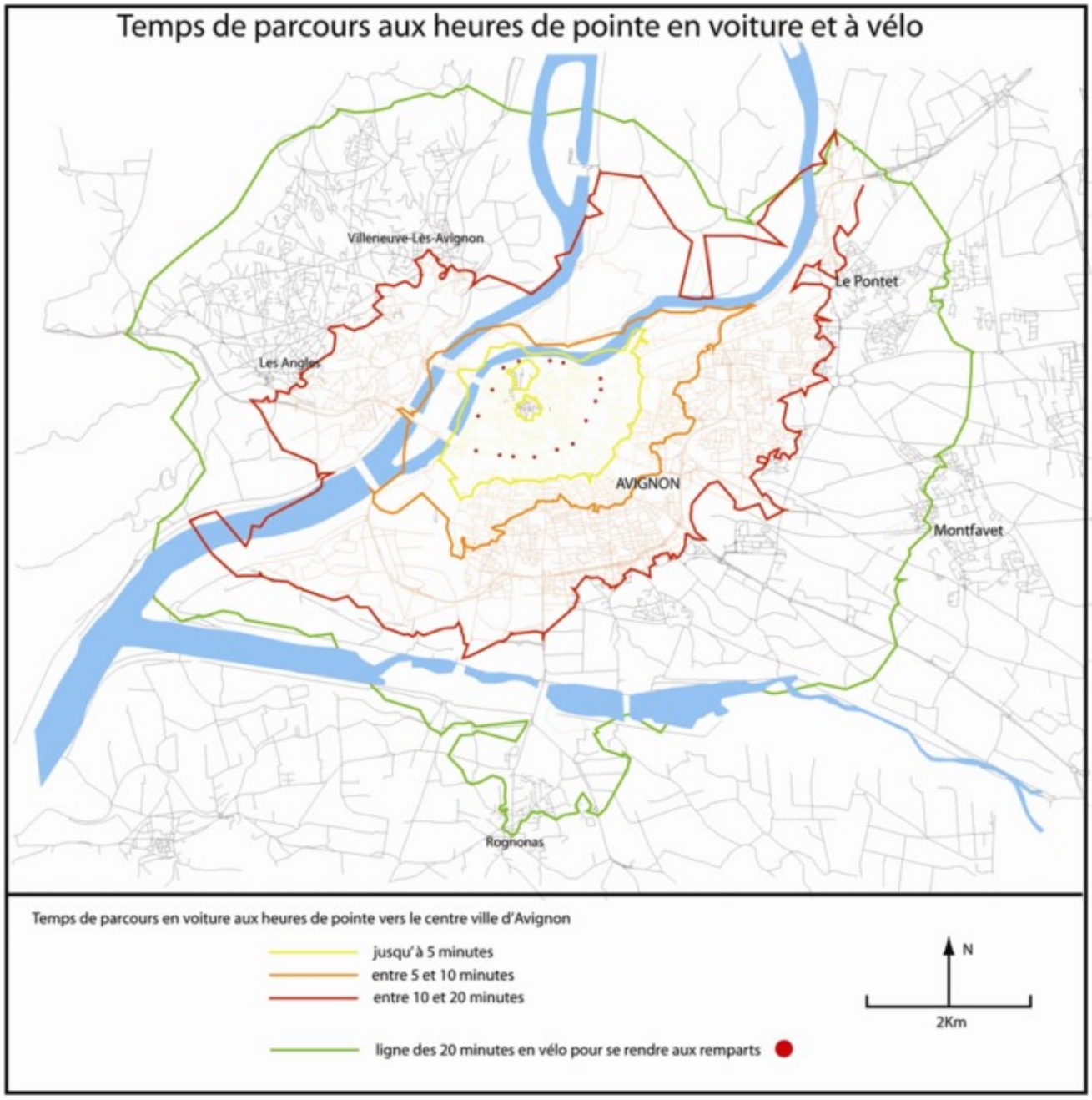
Justement pour en revenir au plan Faubourgs, outre les difficultés de circulation, les opposants mettent particulièrement en avant la pollution et les nuisances créées par les bouchons que ce plan génère pour les riverains ? Ils estiment également que cela a transféré du trafic et de la pollution sur la Rocade, ce qui va à l'encontre des objectifs initiaux ?
« Nous on intervient pour qu'il y ait une réduction du trafic automobile. Il ne faut pas raisonner à circulation automobile égale. J'espère bien que d'ici 5, 10, 15 ou 20 ans, on va réussir dans notre agglo, comme dans plein d'autres territoires en France, à diminuer la circulation automobile sinon cela va devenir invivable. Donc, soit on en prend tous collectivement conscience et on accepte tous d'avancer dans cette direction comme vient de le faire le Grand Avignon en mettant en place, enfin, une politique ambitieuse en matière de transport en commun en liant de la création de parking relais en entrée d'agglomération, la mise en place des bus Chron'hop, une baisse des tarifs, une plus grande fréquence… Soit cette politique-là, n'a pas d'impact sur la diminution de la fréquentation automobile, et alors nous aurons un réel souci. »

« Je ne dis pas que c'est parfait. »

« Aujourd'hui quand la ville porte des projets ambitieux en matière de développement de voies douces, j'entends les journalistes. Mais je les invite à aller dans les Faubourgs. Que l'on ne me dise pas qu'il n'y a pas le développement d'une circulation de mobilité douce. Je ne dis pas que c'est parfait, mais avant ce plan est-ce que quelqu'un s'était posé la question sur les difficultés de circuler à vélo. Aujourd'hui, grâce à ce plan nous avons mis en place 7km de voies cyclables supplémentaires et je n'entends personne admettre que parmi les résultats positifs de cette mesure il y a aujourd'hui des familles entières qui se déplacent à vélo en toute sécurité. »
« Tout cela, je n'en démordrai pas. Après quand on est dans cette logique-là, évidemment on fait face à une forte adversité. Du coup, le plan Faubourgs, qui ne se limite pas qu'à un plan de circulation, montre aujourd'hui qu'il y a une partie de la population, que ce soit des habitants, des acteurs économiques, des associations ou de simples personnes en transit, qui n'est pas prête à ça. Qu'ils ne sont pas prêts à se questionner sur : 'Moi, qu'elle est la pierre que je peux apporter à ce mouvement inévitable'. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Comparaison du vélo et de la voiture aux heures de pointe dans l'aire d'Avignon : dès 2006 les premières études menées dans le cadre des travaux de l'Université d'Avignon montraient qu'aux heures de pointes, le vélo était déjà plus compétitif que la voiture sur des trajets de moins de 40 minutes dans l'aire d'Avignon.

Le plan Faubourgs ce n'est pas aussi une manière de mettre la pression sur les services de l'Etat pour

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

l'inciter à faire bouger les lignes ?
« C'est un peu ça parfois. Et cela vaut aussi pour les services du Grand Avignon quand nous avons mis la pression pour les parkings relais. Car avec le plan Faubourgs ce sont surtout les Gardois qui ont été embêtés parce qu'ils passaient par là. Tout comme, quand nous avons mis le borne à la Garance, ce sont les gens des Bouches-du-Rhône qui ont été impactés sauf qu'aujourd'hui quand je vais dans la ceinture verte je rencontre plein d'habitants qui me disent : 'Merci madame le maire parce que l'on a retrouvé un peu de tranquillité'. Là aussi, la ceinture verte, cela ne doit pas être un raccourci pour les bucco-rhodaniens. »

Est-ce à dire que finalement le plan Faubourgs s'attache à un périmètre trop petit en reportant les problèmes dans sa périphérie ? Et face aux enjeux climatiques majeurs que vous évoquez un 'super plan Faubourgs' à l'échelle du bassin de vie n'aurait-il pas été plus ambitieux et plus efficace ?
« Mais le plan Faubourgs, il ne sort pas de la tête du maire et de ses élus. Je n'ai pas arrêté lors de la dernière campagne municipale, et même avant, d'annoncer ce que nous allions faire à la demande des riverains qui nous avaient alertés, dès 2018, sur le fait que c'était un enfer. Il ne faut pas perdre de vue non plus que la mise en place du plan Faubourgs est liée au tramway (Ndlr : une décision du Grand Avignon). Le jour, où nous avons été obligés de fermer le boulevard Saint-Ruf pour y faire passer le tramway, nous avons perdu un axe de desserte majeur de la commune. Du coup, il a été coupé sans avoir anticipé les incidences que cela allait avoir sur le fait que dorénavant nous n'aurions plus le flux aspirant qu'était ce boulevard pour toutes les voitures qui arrivaient du Sud. Et quand dans le même temps, on prend deux voies de circulation le long des remparts cela a forcément un impact sur le trafic automobile. »

> **« Je n'oblige personne à habiter à Avignon, mais quand on travaille à Avignon le plus simple c'est d'y vivre. »**

« Je ne suis pas contre le tramway et les voies dédiées aux transports en commun, bien au contraire, mais quand on réduit la place que l'on laisse aux voitures, on contraint automatiquement les flux de circulation. En revanche, ce que nous sommes venus poser là-dessus, c'est que les Faubourgs sont avant tout des espaces résidentiels avant d'être des lieux de transit. On ne peut le nier, les Faubourgs étaient complètement embolisés par ce trafic pendulaire. Je sais que cela embête certaines personnes, mais cela devenait infernal pour les habitants de ces quartiers. N'oublions pas que beaucoup de ceux qui passaient par là ont fait le choix d'habiter dans des communes périphériques, avec les avantages – la campagne, l'espace – et les inconvénients – faire des allers-retours le matin et le soir pour se rendre sur son lieu de travail. Moi, je n'oblige personne à habiter à Avignon, mais quand on travaille à Avignon le plus simple c'est d'y vivre. »
« C'est un choix. Quand on choisit de vivre en extérieur, il ne faut pas s'étonner d'avoir des bouchons le matin pour venir travailler. Lorsque je travaillais à l'université, j'avais des collègues qui avaient fait le choix d'aller habiter vers l'extérieur alors que je suis restée sur Avignon pour aller à pied à mon travail. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

« Tout est lié. Pour moi, le plan Faubourgs n'est pas à la mauvaise échelle. C'est simplement une des briques de notre politique de mobilité et c'est tout aussi cohérent que de se mobiliser pour l'interconnexion A7-A9 ou la gratuité de l'autoroute entre Avignon-Nord et Avignon-Sud. »

Justement où en êtes-vous de ce dossier, qui permettrait de disposer d'une 'brique' supplémentaire pour une meilleure mobilité sur tout le bassin de vie ?
« Avec le président du Grand Avignon, nous allons rencontrer très prochainement les représentants de Vinci autoroutes afin de déterminer le montant du manque à gagner des autoroutes et ainsi évaluer le coût de la compensation nécessaire. Toutefois, cela ne concernerait pas l'ensemble du trafic car il semblerait qu'il existe de nouvelles solutions où la gratuité ne s'applique qu'aux déplacements pendulaires (ndlr : déplacement journalier de la population dans son centre urbain) pour les habitants de la ville ou de l'agglomération via des portiques spécifiques sur le même principe que le télépéage. »



Gratuité entre Avignon-Sud et Avignon Nord pour les 'navetteurs', jonction entre l'A7 et l'A9 pour dévier le trafic de transit des poids-lourds, les solutions de mobilité de l'aire urbaine d'Avignon semble passer par le bon vouloir de Vinci autoroutes. © *Gilles Paire/Adobe stock*

Vous affichez votre volonté de réduire le trafic routier. Pourtant, la tendance selon l'observatoire des mobilités de l'Ifop est que la dépendance à l'automobile est de plus en plus forte sauf en Île-de-France. Aujourd'hui, 30% des parisiens ont un véhicule contre 82% pour le reste de la France alors que cette proportion était respectivement de 50% et 75% il y a quelques années. Il y a clairement une rupture entre les zones métropolitaines, dotées d'un maillage important de transports en commun, et les

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

territoires intermédiaires comme Avignon où la voiture est souvent le moyen le plus adapté pour se déplacer ? Moins de voiture, oui. Mais comment lorsque l'offre de transports ne correspond pas aux besoins des potentiels utilisateurs et que la densité ne permet pas forcément de rentabiliser cette offre ?
« Je peux vous dire que l'hôpital, qui est un contributeur important à la taxe transport qui a permis de financer le tramway, n'était pas très satisfait de voir qu'il n'arriverait pas jusqu'à lui. Et mis à part les 30 000 emplois du centre-ville, il n'y a aujourd'hui aucune autre zone d'activité reliée à son réseau alors que ces pôles économiques sont fortement générateurs de déplacements. C'est pour cela que nous avons demandé la mise en 'stand-by' de la 2e tranche menant vers Saint-Lazare, car je ne voyais pas trop ce qu'elle apporterait de plus pour l'instant, et que nous poussons pour qu'il y ait un raccordement de la route de Tarascon jusqu'à l'hôpital et le pôle des cliniques. »

> **« Mais c'est vrai que plus on multiplie les intervenants dans un dossier plus cela prend du temps pour le mener à bien. »**

« Nous avons aussi obtenu du Grand Avignon d'aller plus vite pour la réalisation du parking relais de 350 places dans le secteur de Grand Angle avec la création d'une desserte en bus avec une voie dédiée. Il y aura aussi le parking relais de Saint-Chamand qui va renforcer l'attractivité du tramway. Enfin, il y aura également les parkings relais à Agroparc et à Réalpanier avec une liaison bus. Le seul qui patine un peu c'est celui au Nord des Bouches-du-Rhône vers le pont de Rognonas même si jusqu'à présent Terre de Provence était convaincue de l'utilité de cet aménagement qui est plus destiné aux habitants de ce territoire qu'à ceux du Grand Avignon. Mais c'est vrai que plus on multiplie les intervenants dans un dossier plus cela prend du temps pour le mener à bien. »

Nous sommes dans une aire urbaine très étendue (ndlr : la 2e en France après celle d'Aix-Marseille), comment permettre à ceux qui vivent loin de pouvoir venir sur Avignon sans pour autant utiliser leur voiture ?
« Une des solutions passe aussi par notre réseau ferré, il n'y a pas d'agglo qui soit positionnée au sein d'une telle étoile ferroviaire. Après l'ouverture de la ligne TER avec Carpentras, nous allons enfin bénéficier de la remise en service de la ligne ferroviaire avec le Gard rhodanien que la Région Occitanie va remettre en service fin août. Pourquoi croyez-vous que je me suis battue, avec la SNCF particulièrement, pour la requalification du parvis de la gare centre dont le chantier est financé grâce à la mobilisation des collectivités. Cette gare va de nouveau redevenir attractive. D'abord parce que cela sera plus agréable mais aussi car il y aura plus de trafic grâce à une meilleure desserte de notre territoire. J'habite à Carpentras, à Monteux, à Sorgues : je peux prendre le train. J'habite à Cavaillon, l'Isle-sur-la-Sorgue, le Thor, Montfavet : je peux prendre le train. Je viens du Sud, de Beaucaire, Arles ou Tarascon : je peux prendre le train. Demain, en venant du Gard rhodanien on pourra enfin désormais prendre le train pour venir à Avignon. La problématique : est-ce que la SNCF, quand les régions lui en confient la responsabilité, est-elle en mesure de mettre de la fréquence et de la régularité ? S'il y a des annulations de dernières minutes, comme c'est parfois le cas sur la ligne Avignon-Carpentras,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

évidemment que ce n'est pas possible pour les usagers. »



Le réaménagement du parvis de la gare centre d'Avignon doit permettre à la cité des papes de tirer enfin pleinement profit de se situer au cœur d'une étoile ferroviaire ayant peu d'équivalence en France pour une ville de cette taille. ©*DR*

Cette offre ferroviaire ne doit pas aussi faire preuve de 'souplesse' en remettant l'usager au cœur du projet ? Lors de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras il avait ainsi été envisagé d'aménager un arrêt 'Université-Préfecture' qui serait très utile aujourd'hui ?
« Ce sont des dossiers où la SNCF peut être assez retorse effectivement. De notre côté, nous avons demandé que la gare auto-train, aujourd'hui désaffectée, qui se trouve à Saint-Chamand constitue un arrêt supplémentaire sur cette ligne qui dessert une bonne partie du Vaucluse. Pour l'instant, ils ne veulent pas alors qu'il y a toute l'infrastructure. Il faut toutefois espérer qu'avec les nouvelles contraintes environnementales et le coût que représente pour les usagers l'utilisation des carburants fossiles, la SNCF se repenche sur la faisabilité. N'oublions pas aussi que la Région peut aussi être motrice, car elle est en première ligne pour les TER. La réouverture de la ligne Avignon-Carpentras est une grande réalisation même s'il y a des problèmes d'efficience liés à la régularité des trains. »

Pour les mobilités douces, on a mis en place les conditions de leur développement en les dispensant de certaines contraintes du code de la route (circulation à contre-sens notamment, pas de sens interdit…). Aujourd'hui leur nombre fait que cela commence à poser un problème de sécurité puisque l'on a transféré le danger que pouvait représenter les voitures pour les vélos, des vélos – et surtout des trottinettes – pour les piétons. Ne faut-il donc pas aussi commencer à anticiper ce succès en mettant de l'ordre dans tout cela comme vient de le faire Nîmes en interdisant les trottinettes sur les trottoirs ou bien Nice suite à un accident mortel ayant impliqué un enfant de 5 ans sur la Promenade des Anglais ?
« Pour moi, un cycliste est un usager de la route qui doit respecter le code de la route. Je viens parfois à la mairie à vélo et je suis effectivement estomaqué par le nombre de cycliste qui ne s'arrête pas aux feux rouges. Des personnes avec des enfants et pas sur des petites routes ! Pour moi, la ville : c'est le vivre ensemble. Il faut donc se rappeler à chaque instant que lorsque l'on vit dans une ville, on vit au sein

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

d'une communauté où chacun à sa place en étant notamment respecté dans le choix de la mobilité qu'il a pu faire. C'est pour cela que je défends l'idée des voies partagées comme on a pu le faire le long des remparts. Je ne voulais pas que nous soyons sur des 'autoroutes' chacun les uns à côté des autres sans se calculer. Il y a des espaces qui doivent être des lieux de rencontre symbolisant cette ville de vivre ensemble que je cherche à construire. C'est ce que nous avons essayé de faire le long des remparts avec une voie de 5 mètres de large pour qu'il y ait de la place pour tout le monde. Par ailleurs, s'il y a bien une ville où l'on peut encore aussi développer la marche c'est bien Avignon. »

> **« Nous on croit que parce qu'on a le soleil et le patrimoine on va s'en sortir comme des rentiers, mais nous sommes des territoires très en retard. »**

Vous êtes certes la maire d'Avignon, mais vous êtes aussi la maire de la ville centre de la première agglomération de Paca et la seconde d'Occitanie (Ndlr : les aires urbaines plus importantes de ces régions sont des métropoles ou des communautés urbaines). De fait n'avez-vous pas une responsabilité 'morale' vis-à-vis des communes qui vous entourent sachant que la 'fluidité' de la mobilité est une des conditions sine qua non du développement économique et donc de la création de richesses dans un territoire connu pour sa grande pauvreté (le Vaucluse étant classé 5e ou 7e département le plus pauvre de l'Hexagone selon les sources) ?
« La réaction des citoyens sur le plan Faubourgs, elle est normale. Quand je vois que même nos techniciens ont du mal à se dire : 'ce que je produis aujourd'hui, c'est pour dans 20 ans', 'je ne peux plus faire de grande rue sans prévoir des voies dédiées pour vélos', 'que je fasse plus d'espace vert'… Evidemment que le citoyen d'aujourd'hui, qui peut aussi avoir des contraintes économiques et à qui on vient parler de climat alors qu'il a du mal à faire son plein ou boucler ses fins de mois, il nous dit : 'tu nous emmerdes ! Avant, je faisais comme ça, maintenant on nous dit de faire autrement. Ben, je n'ai pas envie.' Mais les enjeux des villes aujourd'hui, surtout de la taille comme les nôtres, c'est la qualité de vie. Nous on croit que parce qu'on a le soleil et le patrimoine on va s'en sortir comme des rentiers, mais nous sommes des territoires très en retard. »

> **« Je suis convaincu qu'il faut accélérer. Notre territoire manque de vision et aussi d'ambition. Il faut de l'audace. »**

« Si l'on ne créé pas maintenant les conditions d'une qualité de vie où les habitants se sentent bien, nos villes vont dégringoler. Et la qualité de vie de demain, avec les enjeux climatiques, ce n'est pas forcément la qualité de vie d'aujourd'hui. C'est un constat qui s'impose encore davantage maintenant alors que je l'avais déjà pourtant bien intégré durant le premier mandat. En 2014, nous n'avons pas fait de l'aménagement urbain comme dans les années 2000 ou comme en 1981 et pourtant désormais, je suis

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

convaincue qu'il faut accélérer. Notre territoire manque de vision et aussi d'ambition. Il faut de l'audace. »

Vous voulez accélérer mais ne faudrait-il pas plutôt parler de rattrapage en raison de l'énorme retard accumulé depuis 40 ans en termes d'infrastructures de transport, notamment les voies de franchissement du Rhône. Surtout, quand on constate que le pont de l'Europe est le seul pont 2×2 voies, hors autoroute, à relier la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à celle d'Occitanie ?
« On a su doubler les ponts sur la Durance à Cavaillon sous l'impulsion du Département. On a aussi fait celui de Pertuis. On devrait normalement pouvoir en faire aussi sur Avignon. Cependant, je pense que dès que l'on parle de mobilité, il ne faut pas systématique penser en termes d'infrastructure car on sait qu'une nouvelle route génère du trafic en plus. Et c'est une vraie problématique dans la logique d'aujourd'hui qui est de limiter le trafic automobile. Un équipement qui apparaissait comme une évidence il y a 20 ans, ne l'apparaît plus forcément aujourd'hui dans ce contexte-là. »



Construit entre 1973 et 1975 pour une mise en service en 1976, le pont de l'Europe à Avignon constitue le seul ouvrage de franchissement du Rhône en 2×2 voies hors autoroute entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Accueillant plus de 55 000 véhicules/jour, l'ouvrage d'art a montré des signes de fragilisation structurelle nécessitant 2 ans de travaux entre 2011 et 2013. Cette fragilisation de la structure résultait d'un défaut de conception lié aux règlements de calcul en vigueur à l'époque de la construction. Tous les ponts de ce type construits dans les années 70 ont donc été concernés par ce problème. Pour autant, malgré cette rénovation, Maurice Chabert, alors président du Conseil départemental de Vaucluse nous avait confié que « malgré cela le pont de l'Europe n'était pas adapté au trafic poids-lourds actuel ». ©*Google*

Est-ce le cas de la 2e tranche de la LEO

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

« Oui, car aujourd'hui il y a une sensibilité aux enjeux environnementaux et écologiques qui n'est évidemment pas la même que dans les années 2000. Par exemple, si le matin on se positionne sur les ponts de Rognonas ou de l'Europe ou bien encore à l'entrée Sud d'Avignon : on voit très bien le nombre de véhicules avec une seule personne à bord. C'est dramatique. Là, je n'ai pas besoin de faire des infrastructures nouvelles, j'ai besoin de développer une politique qui va faire que je vais réussir à convaincre les 'navetteurs' que c'est plus intéressant d'être 4 dans une voiture que d'être tout seul. C'est plus intéressant écologiquement et, avec le prix des carburants, c'est aussi de plus en plus intéressant économiquement. »

Dans cette logique, il existe des financements pour inciter au co-voiturage ?
« Il y a des agglomérations qui commencent à s'y mettre avec la création d'un système de bonification au bénéfice de celui qui accepte d'être le conducteur. On peut également apporter des solutions en termes de temporalité. Ainsi, la mobilité en ville, en période scolaire ou en vacances, n'est pas la même. La semaine et le week-end, c'est n'est pas la même non plus. Et même dans les journées, en raison notamment du télétravail, on constate qu'il y a des moments à 'pression' plus que d'autres. Au final, des embouteillages dans notre ville, il n'y en a pas tout le temps, y compris dans le plan Faubourgs. Dans ce secteur, seule l'avenue Saint-Ruf pose problème, c'est une réalité. Je vis dans ces quartiers, donc franchement je ne vais pas vous dire que tout va bien dans le meilleur des mondes mais il y a des choses qui fonctionnent. Face aux représentants des collectifs que j'ai rencontré, je leur ai dit 'Vous êtes d'accord que les samedis et dimanches cela se passe bien ? Oui', 'Que c'est pareil pendant les vacances scolaires ? Oui', 'On est aussi d'accord que de 9h à 11h, de 14h à 16h puis à partir de 19h cela se passe bien ? Oui'. Tout cela montre que nous sommes dans une ville où il y a des pics de circulation que certaines agglomérations, comme Rennes ou Besançon par exemple, ont intégrés depuis longtemps. En Italie, les villes sont obligées de faire un plan de temporalité urbaine comme nous nous sommes obligés de faire un plan de déplacement urbain. Tout cela incite à répondre aux questions de congestions du trafic automobile en trouvant des solutions qui ne passent pas forcément par la réalisation de nouvelles infrastructures et qui pourtant vont remettre de la fluidité dans les déplacements. »

Concrètement comment se matérialisent ces solutions de 'temporalité' ?
« Cela veut dire que l'on met autour de la table tous les représentants des générateurs de trafic du centre-ville, comme les employeurs notamment ou les établissements scolaires, et on essaye que tout le monde n'arrive pas au travail à 8h. On propose, en fonction des contraintes des uns et des autres, que certains puissent arriver pour 8h30. Idem, avec les entreprises, les collectivités et les administrations pour qu'elles ne choisissent pas les même jours que les autres pour les journées de télétravail. En faisant cela, on dispose d'un outil de re-fluidification du trafic.

J'insiste, mais la problématique n'est pas qu'Avignon est tellement en retard qu'il faut utiliser tous les moyens possibles : infrastructures, développement des transports collectifs, limitation du trafic automobile, plan de temporalité… A ce jour, la réalisation d'un autre pont sur la Durance dans le cadre de seconde tranche de la LEO apparaît de moins en moins utile alors que la troisième tranche, avec un pont franchissant le Rhône, est fondamentale car c'est celle qui permet de dévier le trafic poids-lourd ?
« Une voie de contournement par le Sud d'Avignon a un intérêt ne serait-ce que pour décongestionner la Rocade pour qu'elle devienne enfin un boulevard urbain. C'est ce qui est prévu dans le cadre de la

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

rénovation urbaine qui est en cours avec des investissements de l'ordre de 200M€ par l'ensemble des partenaires publics. Sauf que si l'on continue à avoir une autoroute au cœur de ces quartiers, il faudra m'expliquer comment on ramène de la qualité de vie ? »



Ramener de la qualité de vie de la vie débouchera sur la requalification du pont Daladier en véritable pont urbain. De fait, sa vocation de transit interrégionale sera immanquablement réduite, laissant le pont de l'Europe, dont l'une des voies sera dédiée aux transports en commun, comme seul cordon ombilicale en 2×2 voies hors autoroutes entre la Méditerranée et la région Rhône-Alpes-Auvergne. ©*DR*

Il existe aussi une autre solution pour dévier le trafic poids-lourd, la jonction entre les autoroutes A7 et A9 que vous avait proposé de relancer ?
« Nous avons réussi à faire bouger les lignes concernant l'interconnexion de l'A7-A9 à Orange. C'est une aberration, c'est l'un des rares endroits en France où deux autoroutes se rencontrent sans qu'elles soient en jonction… C'est-à-dire qu'aujourd'hui, si je veux passer de l'A7 à l'A9 en venant du Sud, je dois sortir de l'autoroute. Cette interconnexion A7-A9 est très importante pour Avignon qui se trouve au cœur d'un triangle autoroutier avec l'A54 également. Pour moi, ce sont ces voies-là qui doivent naturellement recevoir le trafic de transit des poids-lourds. Ce n'est aucunement l'agglomération d'Avignon. Nous ne sommes pas un raccourci pour aller de Remoulins à Avignon-Sud. »

Cet exemple montre que la mobilité sur Avignon va bien au-delà du périmètre de la ville centre. Nous sommes en train de parler d'Orange et de Remoulins ?

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

« Oui, c'est pour cela que je suis en train d'agir même si je ne suis pas décisionnaire. C'est par l'action du maire d'Avignon, mais aussi des autres acteurs de ce territoire, que ce projet qui n'avait jamais réussi à aboutir jusqu'à présent – qui n'était même pas évoqué ! – est désormais inscrit dans le cadre du contrat Etat-Région pour que Vinci autoroute puisse débuter les études pour lancer ensuite les travaux en 2026 pour la réalisation de cet échangeur à l'horizon 2028-2029. Tout cela est désormais acté aujourd'hui. »

Mettre autant de temps pour réaliser un projet aussi simple alors même que le retard structurelle est si important sur ce territoire, est-ce encore tolérable ?
« Il y a la partie étude, mais je suis d'accord avec vous sur la lenteur des projets d'aménagement. Je crois que je pourrais écrire un livre sur ce sujet après avoir été maire. Là tout le monde est en ordre de marche. Les études vont démarrer maintenant. Elles vont durer 2 ans environ. Après il faut lancer les marchés. Les premiers coups de pioche n'auront pas lieu avant 2026 pour une mise en service 3 ans plus tard même si on essaye de presser un peu tout le monde afin de gagner le temps qui peut l'être.»

Vous disiez tout à l'heure 'que plus on multiplie les intervenants dans un dossier plus cela prend du temps pour le mener à bien'. C'est malheureusement le cas dans beaucoup de projet concernant Avignon où, entre 3 départements, 2 régions et 2 zones scolaires, les frontières administratives ne correspondent plus à la réalité du bassin de vie dont vous êtes la maire de la ville centre sans être à la tête de l'intercommunalité ?
« Depuis 2020, il y a une action concertée entre la Ville et le Grand Avignon sur ces enjeux de mobilité notamment avec l'accélération concernant la réalisation des nouveaux parkings relais. Après, ce n'est pas parce que l'on est en seconde ligne que l'on ne peut pas instiller une réflexion. »

Mener une réflexion c'est bien, mais comment la mettre en pratique quand l'on constate tous ces 'blocages' que vivent de plus en plus mal les élus locaux lorsqu'ils veulent concrétiser leurs projets ?
« Nous avons pris la décision politique de faire la nouvelle école Joly-Jean en 2018. Nous avions les financements et malgré cela elle sera inaugurée en 2024 ! Et encore, nous n'avons eu aucun souci dans la bonne marche du dossier : pas de zone inondable, rien de compliqué. Au final, il nous aura fallu tout de même 6 ans pour porter un projet que l'on a décidé et que l'on a financé. C'est trop long. »

Cette lenteur est due à quoi ? Aux services de l'Etat qui ont multiplié les contraintes réglementaires ? Comment peut-on améliorer les choses ?
« Je veux bien que l'on nous dise, ce n'est pas possible. Mais quand un projet fait l'unanimité, qu'il est dans l'intérêt général, on devrait pouvoir tous se mobiliser quel que soit celui qui le porte pour qu'il se réalise dans un délai raisonnable. C'est cette non culture du 'mode projet' multi-partenarial qui constitue le principal frein. Et même si j'ai une appétence pour ce type de sujet, je comprends que certains maires s'épuisent face à cette inertie. Il faudrait retrouver un peu de fluidité et de simplicité dans les démarches. Il faut aussi davantage de cohérence : pour la LEO, nous avons l'Etat 'environnement' qui ne dit pas la même chose que l'Etat 'instructeur de projet'. »

« La tranche 1 de la LEO elle a été faite, avec l'argent des Vauclusiens et du Département notamment, pour les arlésiens afin qu'ils puissent accéder à notre

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

gare TGV en 20 minutes. »

Alors, du coup pour la LEO ont fait quoi pour avancer sachant que dans ce dossier le pont le plus important se situe sur le Rhône – entre l'Est et l'Ouest comme l'indique son nom – et pas sur la Durance, entre le Sud et le Nord ?
« Si la tranche 2 de la LEO est de nouveau d'actualité c'est bien parce qu'Avignon l'a relancé en amenant le préfet de Vaucluse et celui de région au bout de là où elle s'arrête en leur disant que le rond-point de Rognonas est juste à 800 mètres. Vous ne pensez pas que c'est une aberration qu'au lieu d'aller au moins jusque là-bas la route s'arrête au milieu de nulle part ! Que l'on ne soit même pas capable de faire la jonction. Je ne dis pas plus, mais au moins ça. Car aujourd'hui la tranche 1 de la LEO elle a été faite, avec l'argent des Vauclusiens et du Département notamment, pour les arlésiens afin qu'ils puissent accéder à notre gare TGV en 20 minutes. »



Actuellement, la tranche 1 de la LEO s'arrête au milieu de nulle part, à moins de 800 mètres du pont de Rognonas. Partisane de l'adage, 'ce qui est pris n'est plus à prendre', la maire d'Avignon pense qu'il serait déjà pertinent de relier ces deux axes sans forcément attendre la réalisation de la seconde tranche de la Liaison Est Ouest qui prévoit de rejoindre le rond-point de l'Amandier à Avignon via un nouveau franchissement de la Durance.

Vous disiez qu'il faut aussi avoir de l'audace en se montrant innovant. Lors de votre première campagne

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

vous aviez évoqué la création d'un téléphérique pour desservir les deux rives du Rhône. A l'époque, ce projet avait fait l'objet de nombreuses moqueries. Depuis, Toulouse vient d'inaugurer, en mai dernier, le plus long téléphérique urbain de France et Nice vient d'annoncer qu'elle compléterait ses lignes de tramway avec un téléphérique annoncé pour 2025. Est-ce le type de solution que vous envisagez ?
« C'est un projet que je continue de porter sachant qu'un téléphérique est aussi un élément de modernité en introduisant un mode de déplacement un peu différent. C'est une solution qui pourrait être parfaitement adaptée pour le lien entre le centre-ville et la zone de Confluence où nous avons toujours dit que nous voulions construire la ville de demain, c'est-à-dire celle de 2050. Je pense qu'à cette date, le téléphérique sera un mode commun de transport, comme l'est un bus ou un tram aujourd'hui. Cela permet aussi de passer au-dessus d'endroit ayant une forte emprise, comme les voies SNCF, sans engendrer des coûts exorbitants. Cela coûte bien moins cher qu'un tramway (ndlr : la réalisation d'un téléphérique coûte près de 9 fois moins cher qu'un tramway et 6 fois moins pour son exploitation). En plus, il y a un réel intérêt avec ce type de projets car ils bénéficient d'aides financières de l'Etat ou des régions. »



A l'image de Toulouse et bientôt de Nice, Cécile Helle estime qu'un téléphérique urbain est en mesure de répondre aux besoins de mobilité d'Avignon. Notamment pour relier le futur quartier de confluence au centre-ville ou bien encore le plateau des Angles ou celui de Villeneuve-lès-Avignon. L'avantage ? Cela coûte bien moins cher qu'un tramway et permet de s'affranchir de certaines emprises au sol comme celle de la SNCF ou des cours d'eau, très présents dans la cité des papes.
©Groupement Poma/Architectes-urbanistes Séquences/Images : Les Yeux Carrés

Votre projet de réaménagement des allées de l'Oulle, c'est aussi la démonstration que le cœur de l'agglomération est au bord du Rhône, avec un bassin de vie de plus en plus aspiré par le Gard. En tant que maire : comment concilier la défense des intérêts des avignonnais tout en veillant à ce que l'agglo et le bassin de vie se portent le mieux possible pour générer de la qualité de vie et de la richesse économique qui puisse profiter à tous, à commencer par vos administrés ?
« Ce n'est pas forcément contradictoire. Quand on développe de nouveaux quartiers, comme dans l'éco-

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

quartier de Joly-Jean avec le programme que finalise Eiffage actuellement ou à Bel-Air, on prend en compte ces critères qualitatifs pour que les avignonnais qui doivent changer de domicile ne se tournent pas systématiquement vers une commune périphérique comme cela pouvait être le cas il y a 5 ans ou même encore aujourd'hui. »
« Au final, c'est en produisant une vraie qualité d'habiter, avec des pompes à chaleur plutôt que du gaz, des aérations naturelles, des terrasses, des logements traversant que l'on améliorera la qualité de vie globale. Cela passe aussi par moins de pollution, davantage de végétalisation. Notre agglomération et encore plus Avignon ont de vrais atouts. »
« Et pour aller plus loin que votre question : le cœur de l'agglomération c'est la Barthelasse. C'est génial d'avoir un espace protégé comme celui-là, même s'il est sous utilisé. Nous allons enfin aménager notre maison des îles et de la nature. Les travaux vont débuter avant la fin de l'année pour pouvoir l'inaugurer avant la saison estivale prochaine. C'est l'ancienne maison de gardien située au bout du chemin de halage qui abritera un endroit où l'on pourra prendre un petit fascicule pour connaître les parcours de VTT, l'endroit où l'on pourra déguster la poire de la distillerie Manguin, ou bien encore rencontrer les agriculteurs comme les frères Cappeau à la ferme la Reboule… Là encore, avec le réchauffement climatique, dans 10 ans les villes qui auront des espaces de fraîcheur comme ceux-là auront des atouts considérables. Si à cela, on rajoute la quarantaine d'espaces verts de proximité qui permettent à chaque avignonnais de se situer à moins de 500 mètres d'un parc. »

J'entends votre volonté de végétaliser la ville, mais rappelons tout de même que depuis des dizaines d'années nous avons des ABF (Architecte des bâtiments de France) qui ont imposé une vision 'minérale' de la ville d'Avignon en limitant les plantations. Pour au final se rendre compte, aujourd'hui, qu'à l'ombre des arbres il y fait moins chaud qu'en plein soleil !
« Le centre-ville n'est pas la totalité de la ville, mais même quand on voit des vues aériennes du cœur de ville on voit qu'il y a beaucoup de verdure. Avignon a toujours été une ville nature. »

Pour atteindre cet objectif, il y a la ZFE (Zones à faibles émissions) et ses conséquences avec la mise en place de la vignette Crit'Air sur la mobilité des personnes qui ont les véhicules les plus polluants ?
« Notre inquiétude porte effectivement sur l'impact que cela peut avoir pour les ménages les plus modestes qui ont les voitures les plus anciennes et donc souvent les plus polluantes. On a beau dire que l'Etat accompagne pour le renouvellement des véhicules : une prime de 5 000€ pour une voiture qui en coûte 30 000€, si vous n'avez pas le complément cela ne sert à rien. Pour ces personnes, la voiture est bien souvent le seul moyen de déplacement. Et même si la gratuité des transports est désormais active lors des pics de pollution, il faut que les pouvoirs publics se mobilisent pour proposer des transports en commun adaptés ou bien des services de co-voiturage avec des véhicules propres comme l'expérimente la Cove actuellement. »

Pour vous qu'elle serait donc la ville idéale ?
« La ville idéale c'est une ville apaisée avec toutes les formes de mobilité sans exclure la voiture. Elle doit encore avoir sa place, mais sa juste place. La ville doit aussi être plus nature avec la présence d'îlots de fraicheur. Ce sont ces deux éléments qui sont en mesure de créer de la qualité de vie, de la qualité de 'ville'. Regardez ce que l'on a réussi à générer à la plaine des sports est assez remarquable. C'est à petite échelle, mais cela illustre parfaitement cette notion de 'Vivre ensemble' ou comment l'espace public peut

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

devenir une ville fraternelle. Tout le monde nous avait dit qu'il fallait clôturer et fermer le soir. Maintenant cela fait 3 ans que c'est ouvert et nous n'avons rien eu à déplorer mis à part les quelques dégradations, mais pas plus qu'ailleurs. Je fais partie de ceux qui croient que quand on requalifie l'espace et que l'on y met du beau, on arrive aussi à générer un respect de ce qui est réalisé. »

« La voiture doit avoir sa place dans la ville, mais sa juste place. »

« Une ville idéale, c'est aussi une ville qui anticipe sur ce que sera demain comme nous le faisons avec notre plan pour le climat. Une ville n'est pas obligée d'en adopter un car cela peut être fait au niveau de l'agglomération. C'est donc une démarche que nous avons voulu volontariste car je suis persuadée que ce sont tous les échelons qui doivent agir face à cet enjeu climatique. Cet échelon local est l'un des plus pertinents afin de faire passer la responsabilité de nos convictions auprès du citoyen. Tout cela en intégrant les nécessités de l'urgence environnementale. Cette réflexion globale sur le climat est rarement évoquée dans les débats locaux, y compris dans les conseils communautaires, alors que dans n'importe quelles autres métropoles ou agglomérations cette thématique est au centre des discussions, que ce soit des élus de gauche, de droite ou des verts. Le plan local est là pour ça. La ville va impulser, pendant les 4 prochaines années, que chaque avignonnais a un rôle à jouer. Je ne dis pas qu'il faut tout de suite tout changer. Il faut un temps d'adaptation normal. Il y a aussi un temps d'accompagnement, y compris social, car aujourd'hui tout le monde n'a pas les moyens de s'acheter une voiture ou un vélo électrique. »

Propos recueillis par Laurent Garcia

Le sénateur Lucien Stanzione vent debout contre les suppressions des guichets de gares SNCF

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026



Dans un courrier adressé à Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué chargé des Transports, et à Renaud Muselier, Président de la Région PACA, Lucien Stanzione, sénateur du Vaucluse prend faits et causes de plusieurs organisations des personnels de la SNCF très inquiets de la publication du nouveau schéma de distribution présenté par la direction TER PACA de la SNCF qui aggravera les suppressions de service, tout particulièrement dans plusieurs gares du Vaucluse.

Ainsi, les guichets des gares de Bollène, Sorgues, et Carpentras seraient supprimés et le service public ferroviaire dans le Nord du département perdrait tous ses emplois d'accueil, d'information, et de vente avec seulement deux seuls guichets conservés en gares d'Avignon et d'Orange.

«Si ce projet était mis en œuvre, il s'agirait d'un nouveau pas vers la déshumanisation des services publics, outre des conséquences négatives en termes d'emplois, certifie le sénateur Stanzione qui demande au Ministre délégué chargé des Transports et au Président de la Région d'user de leur influence pour que la direction de la SNCF revienne sur ce néfaste projet.
MH

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 2026

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 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 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 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

l'écho du mardi
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 30 octobre 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 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 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

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.