Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

La préfecture de Vaucluse interdit les démonstrations de tuning et de runing sur Avignon



La préfète de Vaucluse vient de prendre un arrêté portant sur l'interdiction de rassemblement des personnes et des véhicules sur la voie publique. Cette décision concerne plus spécifiquement les démonstrations de 'tuning' et de 'runing' sur la voie publique dans une partie de l'agglomération avignonnaise.

Destinée à prévenir les risques d'atteinte à l'ordre, à la tranquillité et à la santé publics, la mesure débute le mercredi 17 mai à 20h pour s'achever le dimanche 21 mai 2023 à 8h

L'interdiction concerne les secteurs de l'agglomération avignonnaise suivants :

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

** Au niveau du centre commercial Mistral 7 :**
• La Route Nationale 7, route de Marseille, entre le rond-point se trouvant face à la salle de sport Fitness Park (numéro 2680 de la route de Marseille) et le rond-point faisant la jonction avec l'avenue de l'amandier ;
• Avenue de l'Amandier jusqu'à la route de Bel air ;
• Route de Bel air jusqu'à l'avenue des Magnanarelles ;
• avenue des Magnanarelles jusqu'à la salle de sport Fitness Park (numéro 2680 de la route de Marseille) ;

** Autour de la route de Marseille :**
• Avenue de l'Amandier ;
• Avenue de Sainte Catherine ;
• Avenue de la Pinède ;
• Route de l'aérodrome ;
• Chemin des Félons ;
• Chemin de la Croix d'Or ;
• Chemin de la Sourdaine ;
• Chemin de la Digue ;
• Chemin de la Transhumance ;
• Avenue de la Croix Rouge.

** Au niveau de la zone de Courtine :**
• rue Saint Gens ;
• chemin de Ramatuel ;
• rocade Charles de Gaulle ;
• Parkings du centre commercial Carrefour Courtine et des établissements Burger King et Buffalo Grill.

L.G.

Électrique ou thermique ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



Il y a quelques temps encore, cette question on ne se la posait même pas. Nous étions tous persuadé que l'avenir de l'automobile était électrique. Forcément. Les émissions de CO2, la fin des énergies fossiles… Mais aujourd'hui, cette conviction vacille quelque peu. Les députés européens viennent de reporter sine die le projet de loi interdisant la commercialisation de voitures thermiques. Sommes-nous sur le point de faire marche arrière ?

Est-ce que le bilan carbone des voitures électriques est meilleur que celui des voitures thermiques ? Pas vraiment affirment les spécialises. Pourrons-nous produire autant d'électricité que nécessaire pour faire rouler tous nos véhicules ? Encore moins sûr. Le réseau de distribution sera-t-il à la hauteur pour délivrer tous ces mégawats ? Non, sauf au prix d'importants investissements. Sans parler de la question des métaux rares nécessaire aux batteries (extractions, recyclage…)
Ces derniers temps, le courant passe un peu moins bien pour la voiture électrique.

> "**Des modèles d'automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d'un point A à un point B**"

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

Le 7 mars dernier, le parlement européen devait voter une loi interdisant aux constructeurs automobiles de commercialiser, à partir de 2035, tous types de véhicules équipés de moteur thermique. Ce vote, qui ne devait qu'être une formalité, se heurte, aujourd'hui, à la fronde de 4 pays qui en s'abstenant bloquent la décision. Outre la Pologne et la Bulgarie, on notera que les deux autres pays : l'Allemagne et l'Italie, sont deux nations qui ont en commun la particularité de construire des modèles d'automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d'un point A à un point B.

Ferrari, Lamborghini et Maserati pour l'Italie. Porsche, Audi, BMW et Mercedes pour l'Allemagne. Le poids économique de cette industrie, et en particulier en Allemagne, n'est certainement pas étranger à « la prudence » exprimée par leurs gouvernants. En effet, avec le passage au tout électrique il y a un risque certain que ces constructeurs ne conservent plus les positions qui sont les leurs aujourd'hui, et qu'ils ont chèrement acquises. La plus puissante des Tesla a des performances moteur comparables à celles de biens des super-cars italiennes ou allemandes !

"**On néglige peut-être un peu trop l'hydrogène ou les carburants de synthèse**"

Bien des avis éclairés affirment que le moteur thermique n'est pas mort, mais ce sera sans énergies fossiles polluantes. En effet, on néglige peut-être un peu trop l'hydrogène ou les carburants de synthèse. Porsche (tiens tiens) a annoncé en décembre dernier l'ouverture de son usine de production de carburant synthétique totalement neutre en carbone. Ce nouveau carburant baptisé e-Fuel est créé en utilisant de l'hydrogène et du dioxyde de carbone déjà présent dans l'atmosphère. L'hydrogène, non naturelle, est produite à partir d'électrolyse de l'eau utilisant l'électricité provenant d'éoliennes. Quant aux émissions de CO2 des moteurs, elles sont réduites de 85%. In fine, le bilan carbone est bien meilleur que pour la voiture électrique. Et il n'est pas nécessaire de changer son véhicule. Bon, il faut du vent et de l'eau…

Au-delà de ce débat et sans vouloir apparaître comme un vieux con, je me méfie aujourd'hui de ce qui nous ait présenté comme étant le progrès, nécessaire et inéluctable. Juste un exemple comme cela pris au hasard : l'intrusion et la généralisation du numérique partout dans notre vie n'ont pas fait la démonstration que nous y avons gagné en liberté ou que le monde aillait mieux, alors que c'était quand même un peu la promesse. Je vous laisse juge.

Le permis de conduire fête ses 100 ans

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



Premier examen de France et symbole du passage à l'âge l'adulte, le fameux papier rose célèbre ses 100 ans.

La dénomination « permis de conduire » naît le 31 décembre 1922, il y a 100 ans exactement. Le permis succède alors au certificat de capacité, instauré pour circuler en véhicule à moteur à Paris puis sur l'ensemble du territoire.

Depuis, si son appellation n'a pas changé, son apparence comme l'étendue des connaissances qu'il sanctionne ont en revanche bien évolué en un siècle. Le fameux papier rose à trois volets a laissé place à un format plus petit, rigide, commun à tous les pays de l'Union Européenne. Le contenu, lui, s'est considérablement enrichi pour accompagner la codification toujours plus précise de la route, l'évolution des mobilités, des comportements des conducteurs, des caractéristiques des véhicules et des

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

infrastructures.

Le permis se décline à présent en différentes catégories en fonction des types de véhicule, prend en compte la spécificité des conducteurs novices, intègre de nouveaux modes d'apprentissage et inclut dans son enseignement l'attention à porter aux autres usagers à commencer par les plus vulnérables.

En un siècle, le permis de conduire a su épouser la mutation d'une société de plus en plus sensible au caractère inacceptable de la mortalité routière. En témoigne sa transformation en un permis à points, le 1er juillet 1992, pour responsabiliser les conducteurs, afin qu'ils évitent l'infraction et sa récidive.

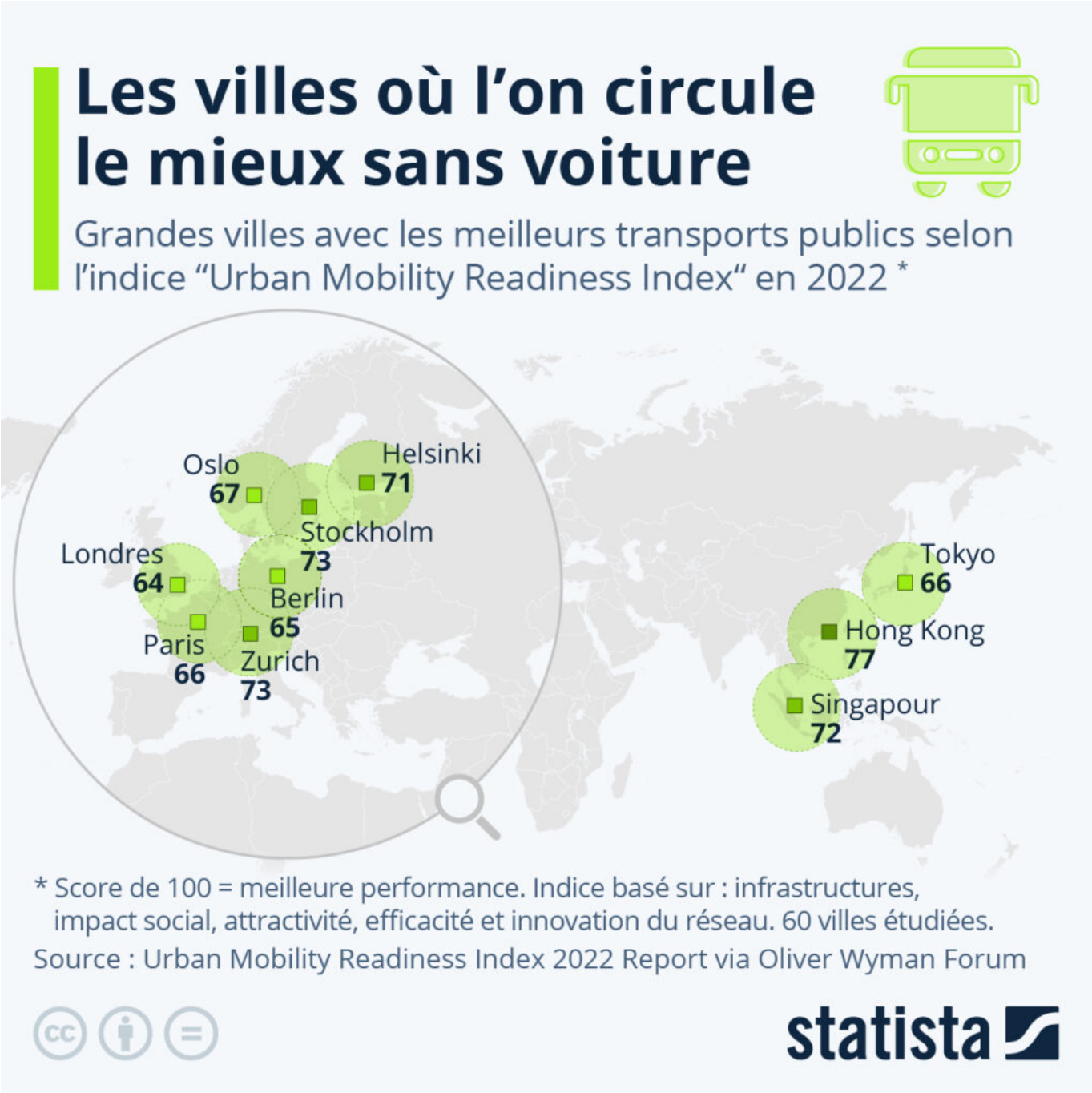
En 2021, 82,9% des conducteurs disposaient de 11 ou 12 points, preuve d'une adoption massive d'une conduite responsable.

J.R

Les grandes villes où l'on circule le mieux sans voiture

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



Le transport public est le moyen le plus efficace et le plus durable de véhiculer de grands groupes de personnes en milieu urbain, comme le rapporte l'étude « Urban Mobility Readiness Index 2022 » du cabinet de conseil Oliver Wyman. Comme les prévisions indiquent que près de 70 % de la population mondiale vivra dans des villes en 2050, il est d'autant plus important que les métropoles conçoivent leurs systèmes de transport public en conséquence.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

L'étude a examiné les transports publics de 60 grandes villes de la planète et les a classées en fonction de leur performance dans les domaines suivants : infrastructures, impact social, attractivité, efficacité et innovation du réseau. Hong Kong est en tête du classement en 2022 avec un score de 77 sur 100. Son réseau de transport à prix abordable dispose notamment d'infrastructures ferroviaires modernes et d'une forte densité de stations. Zurich arrive en deuxième position avec un score de 73. Selon le rapport, le système de transport multimodal de la ville suisse est particulièrement efficace, abordable et facile d'accès. Hormis le leader Hong Kong, la majorité des meilleurs systèmes de transport public du monde se trouve en Europe, comme le montre la carte ci-dessus.

Paris se classe en huitième position avec un score de 66, à égalité avec Tokyo. Et la capitale française pourrait gagner des points dans les années à venir : après la validation des études de faisabilité en février 2022, la commune de Créteil prévoit de construire le premier téléphérique urbain d'île de France. Baptisé « Câble 1 », ce projet de télécabines comptera cinq stations le long d'un parcours de 4,5 kilomètres et devrait être mis en service en 2025. La ville a opté pour le transport aérien par câble, car les options terrestres traditionnelles auraient été trop complexes et coûteuses. La ligne présente l'avantage supplémentaire de ne pas contribuer à la pollution atmosphérique.

Claire Villiers pour Statista.

Quels sont vos recours en présence d'un vice caché sur votre véhicule ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



Lors de l'achat d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion, l'acheteur est protégé contre le vendeur -professionnel ou particulier- par une garantie des vices cachés édictée à l'article 1641 du Code civil.

Le vice caché est un défaut indécelable à l'acquisition, rendant le véhicule impropre à l'usage auquel on le destine. En la présence d'un vice caché, l'acheteur peut faire jouer la garantie contre les vices cachés contre le vendeur. Ainsi, il pourra soit obtenir l'annulation de la vente nécessitant de restituer le véhicule et que le vendeur rembourse l'acheteur (prix payé et frais occasionnés par le vice-caché), soit la réduction du prix de vente.

Comment et quand agir ?
Le délai pour agir est de 2 ans à compter de la découverte du vice caché (article 1648 du Code civil).

J'ai découvert un vice caché sur ma voiture. Quels sont mes recours ?
Si l'acheteur bénéficie d'une protection juridique de la part de son assureur automobile, il est conseillé de le contacter afin que ce dernier mandate un expert automobile qui attestera de l'existence du vice et du montant des réparations. À l'issue, l'assureur tentera de régler à l'amiable le litige avec le vendeur. En cas d'échec, l'assurance portera le litige devant les tribunaux.

Disposez-vous d'une protection juridique ?
Si l'acheteur ne dispose pas d'une protection juridique, les frais de procédure lui reviennent. Il pourra rapporter la preuve du vice caché par tout moyen : informations générales, certificat attestant d'un vice caché par un garagiste… Il peut également, s'il le souhaite, faire appel à un expert à ses frais. Cet expert doit figurer sur la liste établie et tenue par le greffe du tribunal territorialement compétent.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



DR

Dans un premier temps
L'acheteur peut adresser une lettre de Mise en cause gratuite au vendeur afin de régler le litige à l'amiable. Cette Mise en cause est destinée à informer le vendeur de la présence d'un vice caché et demander une résolution du contrat de vente ou un remboursement partiel. En cas d'échec, l'acheteur pourra intenter une action en justice.

J'ai découvert un vice caché sur une voiture achetée d'occasion. De combien de temps je dispose pour me retourner ?
Un véhicule d'occasion bénéficie de la garantie des vices cachés au même titre qu'un véhicule neuf. À compter de la découverte du vice, l'acheteur du véhicule d'occasion dispose d'un délai de deux ans pour intenter une action contre le vendeur (particulier ou professionnel) pour obtenir le remboursement partiel ou l'annulation du contrat de vente, à condition de prouver l'existence du vice. Ce délai est un délai légal établi à l'article 1648 du Code civil.

Un vice caché sur voiture neuve est-il possible ?
Que la voiture soit neuve ou d'occasion, elle peut présenter un vice caché. Par exemple : un défaut de conformité du moteur peut rendre le véhicule impropre à la circulation. Afin de faire jouer la garantie des vices cachés contre le constructeur ou le vendeur, l'acheteur se doit de démontrer que toutes les conditions sont réunies afin d'obtenir la résolution du contrat ou la diminution du prix : vice non apparent au moment de l'achat, antérieur à l'acte de vente et d'une gravité rendant le véhicule impropre à l'usage

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

ou diminuant son usage de telle sorte que l'acheteur ne l'aurait pas acheté ou à un prix réduit.

J'étais pressé d'acheter une voiture et je n'ai pas attendu que le vendeur fasse un contrôle technique. Après la vente, j'ai découvert un vice caché.
Que puis-je faire ?
Le contrôle technique est un document obligatoire lors de la vente d'un véhicule mis en circulation depuis plus de quatre ans, sauf si le dernier contrôle a été effectué depuis moins de six mois. Si le véhicule est neuf, le contrôle technique n'est pas obligatoire. En revanche, si le véhicule a plus de quatre ans et en l'absence d'un contrôle technique de moins de 6 mois, le vendeur pourra être tenu responsable des vices cachés du véhicule. L'acheteur fera jouer la garantie des vices cachés et engager une procédure contre le vendeur.
MH


DR

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 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 5 novembre 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. »

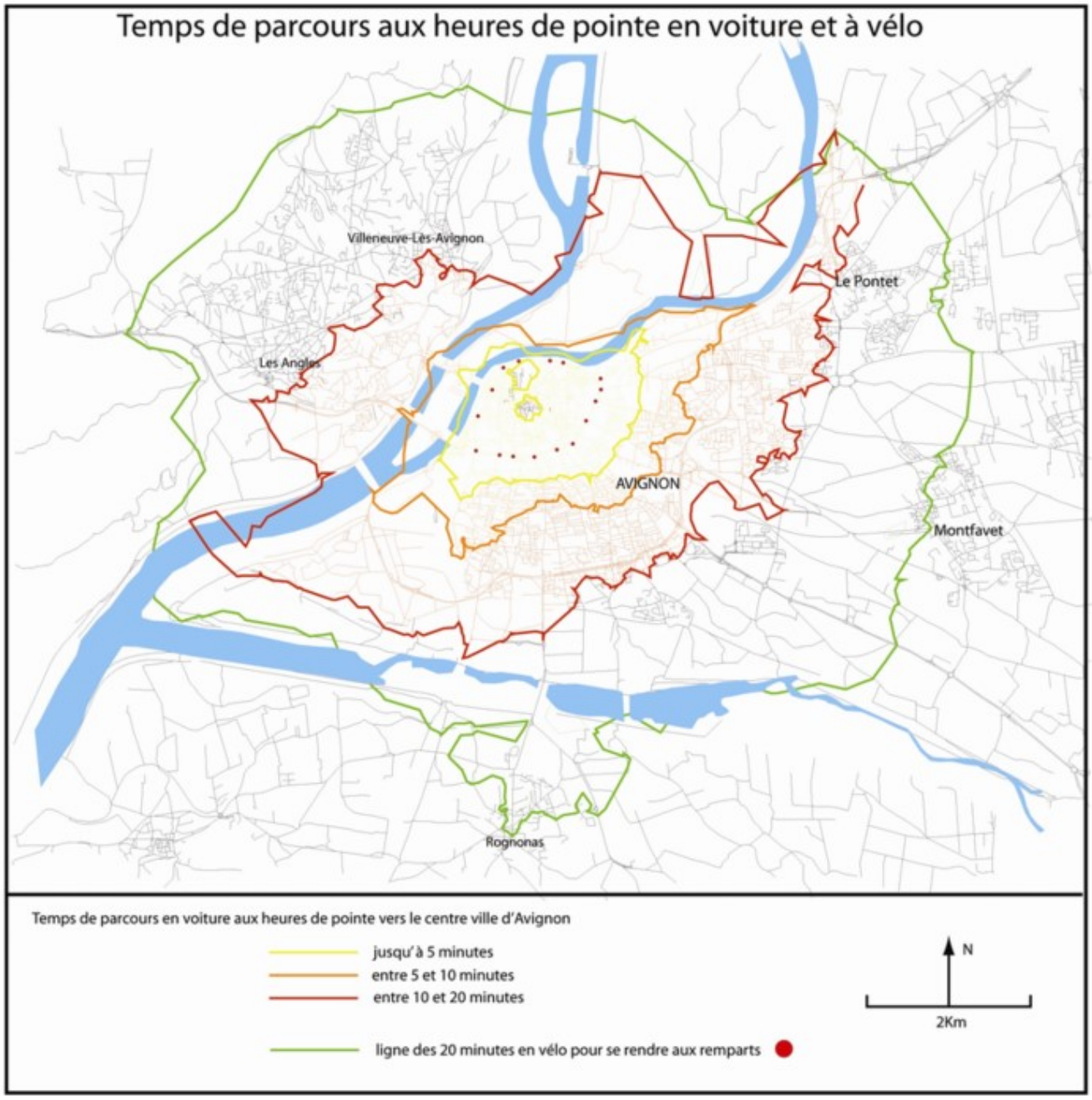
Justement pour en revenir au plan Faubourgs, outre les difficultés de circulation, les opposants mettent particulièrement en avant la pollution et les nuisances créées par les bouchons que ce plan génère pour les riverains ? Ils estiment également que cela a transféré du trafic et de la pollution sur 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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 5 novembre 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. »

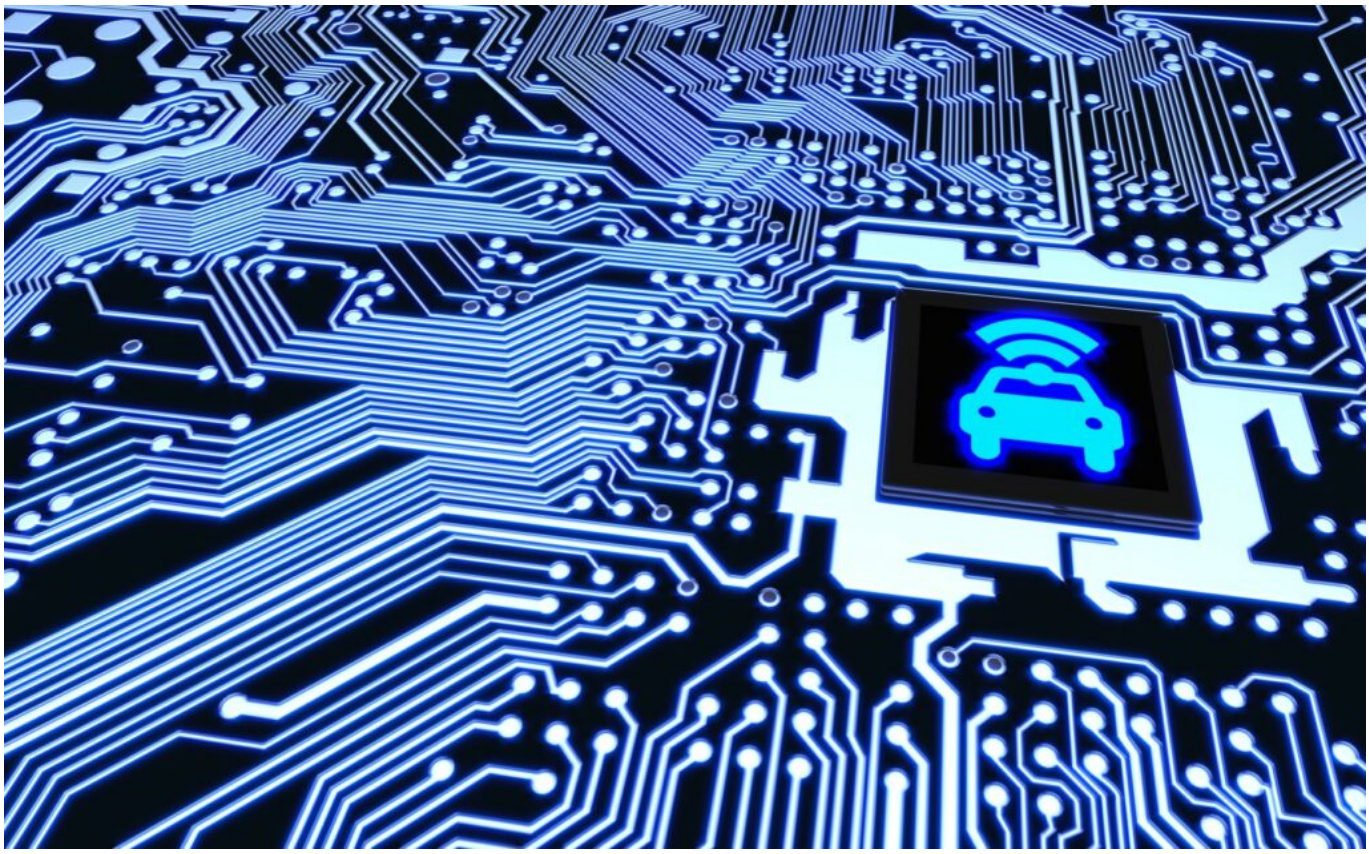
« Une ville idéale, c'est aussi une ville qui anticipe sur ce que sera demain comme nous le faisons avec notre plan pour le climat. Une ville n'est pas obligée d'en adopter un car cela peut être fait au niveau de l'agglomération. C'est donc une démarche que nous avons voulu volontariste car je suis persuadée 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

Les boîtes noires sont désormais obligatoires sur les nouveaux modèles de voitures

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



À partir de demain, mercredi 6 juillet 2022, les nouveaux modèles de véhicules fabriqués dans l'Union européenne doivent être équipés d'une boîte noire. Ce dispositif permet d'enregistrer les paramètres de conduite quelques secondes avant un accident comme la vitesse, la phase d'accélération ou de freinage, le port de la ceinture de sécurité, l'usage du clignotant, la force de la collision ou le régime moteur.

Adopté en 2019, le Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen vise à améliorer la sécurité routière et la protection des occupants des véhicules. Il prévoit l'obligation d'équiper les nouveaux modèles de véhicules construits dans l'Union européenne de dispositifs de sécurité automatisés et notamment d'une boîte noire. Ce nouvel appareil destiné à enregistrer certaines données de conduite (vitesse, phase de freinage, port de la ceinture, force du choc…) doit permettre de mieux cerner les causes d'un accident de la route.

> « Les véhicules d'occasion ne sont donc pas concernés par ces nouveaux équipements obligatoires. »

Applicable sur l'ensemble du territoire européen à partir du 6 juillet 2022 pour les nouvelles

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

homologations de voitures, camionnettes, camions et bus et à partir du 6 juillet 2024 pour les nouvelles immatriculations de véhicules. Les véhicules d'occasion ne sont donc pas concernés par ces nouveaux équipements obligatoires.

Quelles données sont enregistrées par la boîte noire ?
La boîte noire est un petit boîtier équipé d'une puce électronique qui enregistre des données fournies par le véhicule comme la vitesse, la phase d'accélération ou de freinage, le port de la ceinture de sécurité, l'usage du clignotant, la force de la collision, le régime moteur ou l'inclinaison du véhicule 30 secondes avant l'accident et 10 secondes après le choc. La boîte noire équipant les voitures n'enregistrent aucune donnée personnelle sur le conducteur ou les passagers du véhicule comme les sons et les conversations à l'intérieur de l'habitacle.

Les données enregistrées ne seront utilisées qu'en cas d'accident. Seuls les enquêteurs, les autorités judiciaires ou les instituts de recherche devraient avoir accès aux données de la boîte noire.

Équipements obligatoires sur les véhicules neufs
Adopté en 2019, le Règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité des véhicules de l'Union européenne établit les dispositifs de sécurité automatisés qui doivent équiper les nouveaux véhicules construits dans l'Union européenne à partir de juillet 2022.

Tous les véhicules neufs doivent être équipés des fonctionnalités de sécurité suivantes :

- système d'adaptation intelligente de la vitesse ;
- interface pour permettre le montage d'un éthylomètre antidémarrage (éthylotest) ;
- systèmes d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur ;
- systèmes d'alerte avancés de distraction du conducteur ;
- signaux d'arrêt d'urgence ;
- systèmes de détection en marche arrière ;
- enregistreurs de données d'événement (boîtes noires) ;
- système précis de surveillance de la pression des pneumatiques.

Outre les systèmes de détection de dérive de la trajectoire et les systèmes avancés de freinage d'urgence, les bus et les camions devront également être équipés de systèmes avancés capables de détecter les piétons et les cyclistes se trouvant à proximité immédiate du côté droit du véhicule afin d'avertir le conducteur de leur présence et d'éviter tout accident avec ces usagers vulnérables de la route. Ils doivent être construits d'une manière qui contribuera à réduire les angles morts à l'avant et du côté du conducteur.

Textes de loi et références : Prescriptions pour la réception par type afin de garantir la sécurité générale des véhicules et la protection des usagers vulnérables de la route

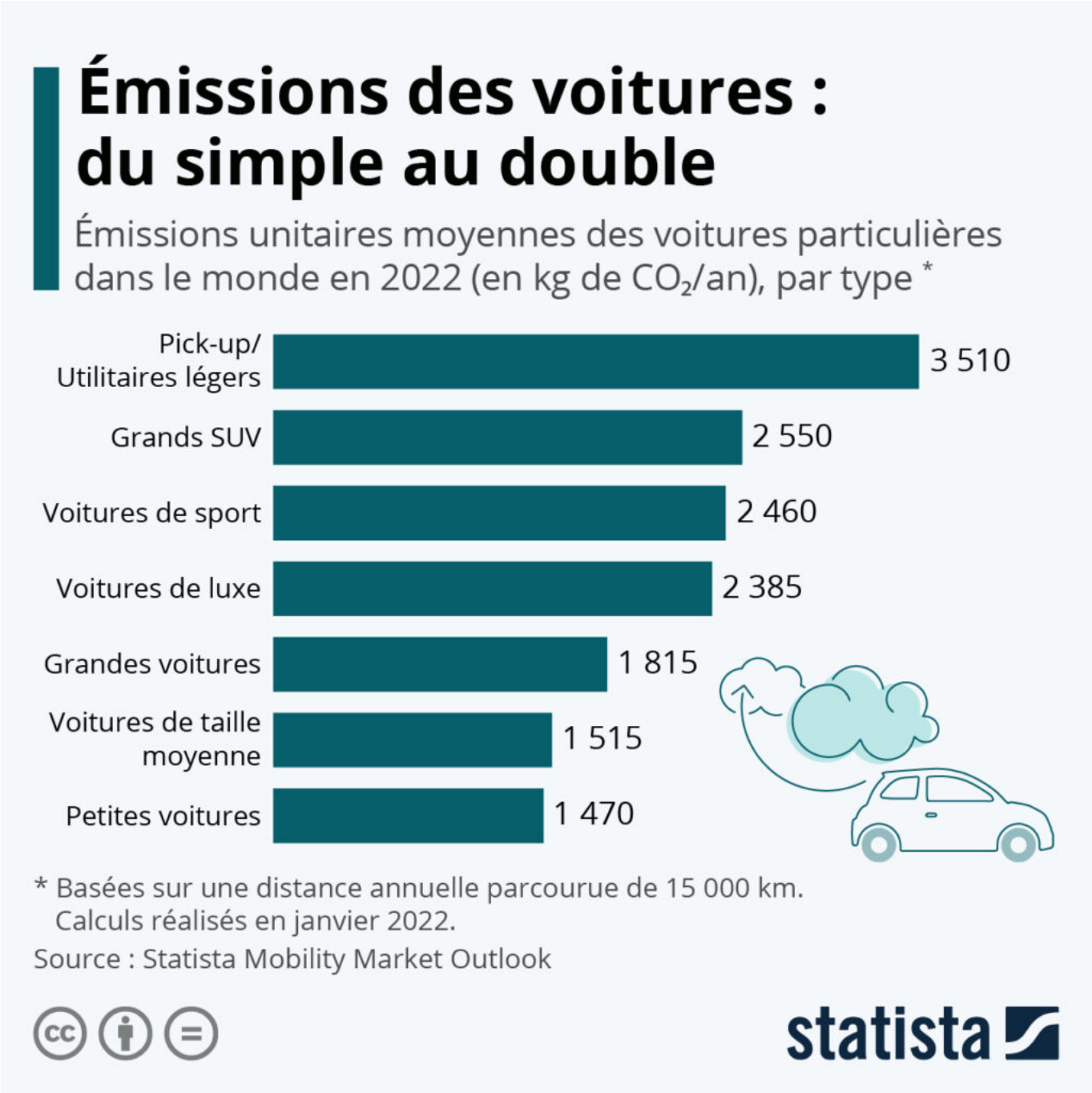
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

Combien de CO2 émet une voiture selon le type ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



À l'échelle mondiale, les émissions de CO_2 d'un véhicule de type pick-up sont en moyenne plus de deux fois plus élevées que celles d'une voiture de petite ou moyenne taille, ce qui représente une différence d'environ 2 000 kilogrammes de CO_2 par an (pour 15 000 km parcourus). Comme le montre notre graphique, les grands SUV et les voitures de sport font également partie des modèles qui rejettent le plus de dioxyde de carbone. Avec des ventes mondiales en hausse de 10 % en 2021, les SUV jouissent d'une

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

popularité croissante à travers le monde. En Europe, par exemple, leur part de marché a atteint 45,5 % l'année dernière (contre 40 % en 2020). Mais l'accent mis par les constructeurs sur ce type de véhicules pourrait toutefois être mis sous pression.

L'Union européenne a récemment établi des limites plus strictes pour les émissions des voitures particulières nouvellement immatriculées. Depuis 2021, le niveau a été fixé à 95 g de CO_2/km maximum pour l'ensemble du parc automobile en Europe. S'ils ne respectent pas cette nouvelle règle, les constructeurs s'exposent à une amende de 95€ par gramme dépassé (et véhicule vendu) et sont donc désormais fortement incités à produire des voitures plus sobres énergétiquement et moins polluantes. À noter qu'à partir de 2030, la limite d'émissions sera abaissée à 61,75 CO_2/km.

Les chiffres utilisés dans cette infographie sont tirées du Mobility Market Outlook de Statista, qui présente des données et des prévisions actualisées sur les marchés automobiles et les services de mobilité dans le monde entier.

De Tristan Gaudiaut pour Statista

En Vaucluse, feu vert pour la circulation inter-files

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026



À titre expérimental, à partir du 2 août 2021, la circulation inter-files (CIF) sera de nouveau autorisée pour les deux-roues et trois-roues motorisés circulant sur les autoroutes et les voies rapides, lorsque le trafic y est dense, dans 21 départements, dont le Vaucluse.

Une première expérimentation, menée entre 2016 et 2021 avait présenté des résultats mitigés. Le rapport montrait, dans certaines zones, une augmentation de l'accidentalité, mais les données quantitatives étaient limitées et les circonstances des accidents pas toujours connues avec exactitude.

L'expérimentation a également présenté des effets positifs, notamment une amélioration générale du respect des vitesses par les 2RM en inter-files et de son acceptabilité par tous les usagers de la route, y compris par les conducteurs de véhicules légers. Cette nouvelle expérimentation vise à étudier de nouvelles conditions de la pratique de la CIF sur un périmètre géographique élargi.

L'expérimentation durera 3 ans et devra respecter les règles suivantes :

• la pratique est autorisée sur les autoroutes et les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune, où la vitesse maximale autorisé est supérieure ou égale à 70 km/h ;

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 5 novembre 2026

• la circulation entre les files de véhicules à l'arrêt ou roulant à une vitesse très réduite se pratique sur les deux voies, ayant le même sens de circulation, les plus à gauche d'une chaussée ;
• l'espace latéral entre les véhicules circulant sur les deux voies les plus à gauche d'une chaussée doit être suffisant ;
• la circulation inter-files se pratique à une vitesse de 50 km/h au maximum, avec un différentiel de 30 km/h par rapport aux autres véhicules ;
• aucune des voies de circulation sur la chaussée n'est en travaux ou couverte de neige ou de verglas ;
• avant de circuler en inter-files, le conducteur avertit de son intention les autres usagers ;
• les deux ou trois-roues motorisés ne doivent pas forcer le passage ;
• il est interdit à un véhicule en inter-files de dépasser un autre véhicule en inter-files ;
• lorsque le trafic se fluidifie et que les véhicules circulent à plus de 50 km/h sur au moins une des deux files, les deux ou trois-roues motorisés doivent reprendre leur place dans les voies.

La circulation inter-files fera l'objet d'une signalisation dans les zones de l'expérimentation. La circulation inter-files n'est pas autorisée en dehors des zones expérimentales.

L.M.