

Écrit par le 22 novembre 2024

Grand Avignon : pour son ouverture, le parking relais de Saint-Chamand sera gratuit jusqu'au 14 mai



Le Grand Avignon et la ville d'Avignon viennent d'inaugurer le nouveau parking relais situé dans le quartier de Saint-Chamand, juste après le terminus de la ligne 1 du tramway. Pour l'agglomération, il s'agit désormais d'inciter la population à laisser les véhicules aux portes de la cité des papes grâce à la réalisation d'autres parking-relais qui vont voir le jour tout autour d'Avignon afin de compléter l'offre de stationnement existante.

Situé à une centaine de mètres du terminus de la ligne 1 du tramway d'Avignon, le nouveau parking-relais de Saint-Chamand dispose d'une capacité de 360 places réparties en 6 demi-niveaux. A l'intérieur, il comprend notamment de 8 places pour les Personnes à mobilité réduite (PMR), 5 places pour les véhicules électriques et 6 places destinées au covoiturage, réparties au niveau d'accès (niveau 0). Une

Ecrit par le 22 novembre 2024

consigne à vélos sécurisée de 22 places est également à disposition des usagers.



Implanté sur un terrain de 5 655 m², cet équipement de 11 mètres de haut représente un investissement de 6,5M€ dont 5,8M€ pour les seuls travaux du parking. Principal contributeur, le Grand Avignon (4,566M€) a bénéficié d'aides du Conseil départemental de Vaucluse (1,27M€), de l'Etat (663 888€) dans le cadre de la DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local). Par ailleurs, la ville a cédé le foncier pour 1€ symbolique et la Région Sud-Paca a soutenu financièrement le Grand Avignon dans son projet global de déplacement comprenant le premier tronçon du Tram, les Chron'hop et le parking de Saint-Chamand.

« L'enjeu est de vivre en harmonie dans la densité. »

Jean-Paul Cassulo, architecte.

Écrit par le 22 novembre 2024



Un geste architectural à côté de la plaine des sports

« Ce parking-relais à un rôle urbain d'ouvrage qui n'est pas que là pour parquer des bagnoles, insiste [Jean-Paul Cassulo](#), l'architecte avignonnais qui a conçu le bâtiment, en compagnie des 13 autres entreprises intervenant dans le chantiers, dont 7 vauclusiennes. L'enjeu est de vivre en harmonie dans la densité. »

« L'objectif est de capter le trafic en périphérie et de mettre du beau dans la ville, complète Cécile Helle, maire d'Avignon. Merci donc à Jean-Paul Cassulo d'avoir mis du beau dans la ville. Merci aussi au Grand Avignon d'avoir accepté d'investir un peu plus pour mieux faire. »

« Cela prouve que quand on réunit la volonté politique et la stratégie d'aménagement on peut améliorer l'attractivité et l'accessibilité d'un quartier. »

Cécile Helle, maire d'Avignon.

« Nous sommes dans un quartier en pleine transformation, poursuit la maire de la cité des papes. Nous avons tous en tête ce qu'était Saint-Chamand il y a 5 ou 10 ans. Aujourd'hui, ce projet s'inscrit dans une optique de développement durable, notamment sur le plan environnemental, esthétique et urbanistique. Ce parc-relais s'intègre dans un environnement urbain existant, lui aussi en plein développement, avec la plaine des sports et le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) notamment. Cela prouve que quand on réunit la volonté politique et la stratégie d'aménagement on peut améliorer l'attractivité et l'accessibilité d'un quartier où il fallait 40 minutes pour rejoindre le centre-ville, contre 15 minutes aujourd'hui. »

Ecrit par le 22 novembre 2024



Le nouveau parc-relais de Saint Chamand se situe dans un quartier de près de 3 000 habitants marqué par un fort enclavement, avec la présence d'infrastructures de transports (route de Marseille : RN7 au sud, Rocade à l'ouest, voie de chemin de fer au Nord) et d'équipements (commerciaux, publics...). C'est également un quartier en pleine mutation, en phase avec le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Dans ce cadre, la tour située au premier plan est amenée à bientôt disparaître.

A fond la forme avec la plaine des sports

Une intégration du parking-relais dans son environnement qui passe par la proximité immédiate de la plaine des sports.

Ecrit par le 22 novembre 2024



Côté plaine des sports, un mur d'escalade est adossé au parking-relais.

Ainsi, afin de compléter l'offre sportive, un mur d'escalade écocertifié est implanté sur la façade Sud du Parc-Relais. Il présente une hauteur de 10 mètres et une largeur de 15 mètres et sera équipé en permanence de prises d'escalade sur toute sa largeur jusqu'à 3 mètres de haut. Dans le cadre d'animations programmées par la Ville ou sur demandes de clubs, des prises supplémentaires pourront être installées sur la totalité du mur. Le coût du chantier pour la Ville (études et travaux) s'élève à 200 000€.

Parking-relais de Saint-Chamand : mode d'emploi

Les entrées et sorties des véhicules s'effectueront sur l'avenue Pierre de Coubertin, au nord-est du terrain. L'accès piéton principal en façade ouest ouvrira sur l'avenue Pierre de Coubertin, sur les stations du tramway et du réseau de bus desservant le centre-ville et ses commerces, sur les aménagements paysagers, sur la plaine des sports, ainsi que sur le parvis du stade nautique. Un second accès est situé sur la façade est. Une station Vélopop sera implantée face à l'accès piétons.

Ecrit par le 22 novembre 2024



« Le parking sera gardienné 24h sur 24h. »

Côté sécurité, le parc relais disposera de caméras de surveillance reliées au Poste de commandement centralisé du tramway, via une connexion au Centre de maintenance et au dépôt de Courtine. Il sera gardienné 24h/24h. Sa configuration, liée à l'organisation des parcours intérieurs et extérieurs du bâtiment, offre une clarté des cheminements grâce à la lumière naturelle, et une vue dégagée des dispositifs d'accueil excluant les recoins et les zones d'attente cloisonnées.

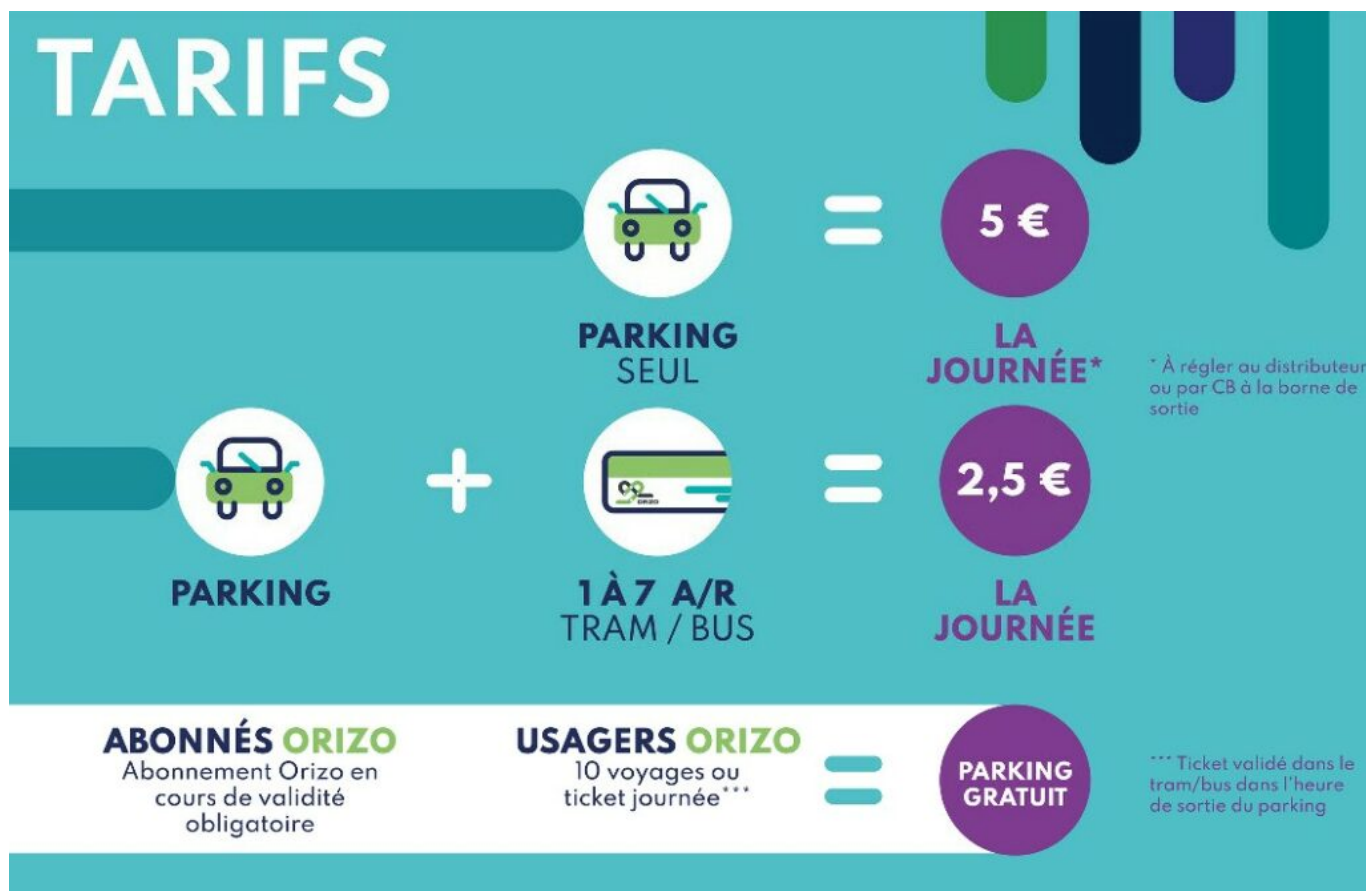
Tarifs et gratuité pour les usagers des transports en commun

Accessible à tous, le parc-relais de Saint-Chamand est gratuit pour les usagers des transports en commun et les abonnés Orizo, et prochainement pour les résidents du quartier, la nuit uniquement. Pour les autres, le parc-relais fonctionne grâce à un ticket acheté au Distributeur automatique de titre (DAT), qui servira à la fois de titre de transport pour voyager sur [le réseau Orizo](#) pour 1 à 7 personnes, et également de titre de sortie (voir également tarif ci-dessous).

Dans le cadre de son ouverture, le Grand Avignon met en place la gratuité d'accès à l'ensemble des usagers, jusqu'au vendredi 14 mai 2023.

Ecrit par le 22 novembre 2024

TARIFS



PARKING SEUL = **5 €** LA JOURNÉE*

PARKING + **1 À 7 A/R TRAM / BUS** = **2,5 €** LA JOURNÉE

ABONNÉS ORIZO
Abonnement Orizo en cours de validité obligatoire

USAGERS ORIZO
10 voyages ou ticket journée***

PARKING GRATUIT

* À régler au distributeur ou par CB à la borne de sortie

*** Ticket validé dans le tram/bus dans l'heure de sortie du parking

L'agglomération veut augmenter l'offre de stationnement

« Après la mise en service du tramway et du nouveau réseau de bus, le Grand Avignon continue de tracer la voie d'une agglomération où l'on circule mieux et plus propre, explique Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon. Cette politique volontariste en matière de transports définie dans son Plan de déplacements urbains (PDU), mise notamment sur l'intermodalité, à savoir la capacité du réseau à permettre l'utilisation de différents modes de transports et permettre à un plus grand nombre d'accéder dans de meilleures conditions à ceux-ci. Ce schéma inscrit dans la durée la volonté du Grand Avignon de poursuivre ses actions en matière de mobilité durable et de développer un réseau structurant de transports collectifs dans la partie la plus dense de l'agglomération. Cette volonté induit également un changement des modalités d'accès aux centres et une évolution de la politique de stationnement avec le développement de l'offre de parkings-relais. »

« Nous sommes là pour apporter des solutions concrètes aux problématiques de mobilité sur notre territoire. »

Joël Guin, président du Grand Avignon

Écrit par le 22 novembre 2024

Création de 4 nouveaux parcs-relais supplémentaires

C'est donc dans cette logique, qu'outre le nouveau site de stationnement de Saint-Chamand, le Grand Avignon s'engage dans la création de 4 nouveaux parcs-relais localisés en périphérie. Objectif : inciter la population à laisser les véhicules aux portes d'un la cité des papes.

Ainsi, 4 autres parkings-relais vont voir le jour d'ici 2026. Celui d'Agroparc qui disposera de 320 places de stationnement, dont 8 places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et un pôle d'échanges bus/cars. D'un montant de 1,8 M€, sa mise en service est prévue le 26 mai 2023.

Ensuite, les sites de stationnement des Angles et de Réalpanier, qui seront agencés en superstructures afin d'augmenter leur capacité d'accueil, proposeront respectivement 500 places (dont 400 en superstructure) et 700 places. Ces 2 parkings représentent un investissement global de 32,5M€ en incluant l'aménagement de la voie de desserte en site propre des Chron'hop (ndlr : les Bus à haut niveau de service) du parking des Angles.

Enfin, le projet de parking-relais de Châteaurenard est assuré sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'agglomération Terre de Provence. Des études sont en cours afin d'accroître la capacité de ce parking à 500 places, dont le montant prévisionnel est de l'ordre de 2,3M€.

L'ensemble de ces parkings-relais viendra compléter ceux déjà existants : le parking des Italiens (1 600 places), celui de l'île Piot (1 100 places), d'Auchan nord (200 places) ainsi que de René Char (200 places).

« Nous sommes là pour apporter des solutions concrètes aux problématiques de mobilité sur notre territoire », insiste le président de l'agglomération.

Avignon : le Green Fest veut continuer d'exister

Ecrit par le 22 novembre 2024



Il y a deux semaines, [Teddy Sambuchi](#) publiait la pétition « [Justice pour le Green Fest à Avignon](#) ». Dans ce texte, le directeur du festival déclare qu'ID-Ile, [nouveau rendez-vous musical estival de la Cité des papes](#), est selon lui une copie de son propre évènement et estime que la municipalité d'Avignon ne respecte pas le principe d'équité entre ces deux rendez-vous culturels, notamment en ce qui concerne le montant des subventions attribuées à chaque festival.

Créé en 2015, le [Green Fest](#) est devenu le festival de musique électronique d'Avignon. Jusqu'en 2019, l'évènement se déroulait sur la commune de Sorgues, mais depuis 2021, le festival s'est délocalisé dans la Cité des papes. Pour l'heure, l'édition 2023 du festival est prévue le 13 juillet au parc Chico Mendes, mais pour [Teddy Sambuchi](#), directeur de l'évènement, cette nouvelle édition pourrait être menacée par l'existence d'un nouveau rendez-vous musical porté par la municipalité d'Avignon : [ID-Ile](#).

Pour rappel, le festival ID-Ile se présente comme le nouveau temps fort musical, convivial, engagé et incontournable de la Cité des Papes. « Lancé en 2023, cet évènement montera en puissance, en volume et en notoriété, nous n'en doutons pas, pour fêter dignement en 2025, les 25 ans d'Avignon, Capitale européenne de la Culture », expliquait Cécile Helle, maire d'Avignon, dans le communiqué de

Ecrit par le 22 novembre 2024

présentation de l'évènement. Mettant à l'honneur, le rap, la pop et la musique électro, la première édition du festival se déroulera les 9 et 10 juin au parc du centre de loisirs de l'île de la Barthelasse, à Avignon.

[Lire également : la première édition du festival de musique ID-Ile aura lieu en juin](#)

Teddy Sambuchi a appris l'existence de ce nouveau festival il y a maintenant deux ans : « des agents de la mairie m'avaient informé qu'il devait se tenir au printemps et programmer des musiques pop, hip-hop et variétés. Problème, nous n'imaginions pas que les porteurs de ce projet iraient jusqu'à programmer des artistes de musiques électroniques et qu'il se déroulerait un mois avant notre festival. »

Avec le festival ID-Ile programmé début juin et le [festival Résonance](#) fin juillet, « le Green Fest se retrouve en étaiu au milieu », explique Teddy Sambuchi. « Programmer deux évènements de grande ampleur, à un mois d'intervalle, démontre une méconnaissance des enjeux et de la réalité du secteur », selon le directeur du festival qui accueille en moyenne 3 000 participants.



En 2022, le festival Green Fest a accueilli 3 000 personnes © Green Fest

Ecrit par le 22 novembre 2024

« Le plagiat est flagrant »

A ce mauvais timing, s'ajoute un certain caractère de plagiat toujours selon le directeur : « le 13 octobre 2022 s'est tenue une table ronde en mairie pour dresser le bilan de l'édition 2022. Durant cette réunion, j'ai présenté les enjeux et les perspectives de développement du Green Festival pour les trois prochaines années. Lorsque j'ai lu le contenu de la délibération de l'association Idylle [porteuse du festival éponyme], j'y ai retrouvé exactement les mêmes éléments de langage mot pour mot, qui étaient présentés dans notre rapport d'activité, d'enjeux et des perspectives. Le plagiat est flagrant. »

Face à cette accusation, la municipalité d'Avignon explique dans un [courrier adressé](#) au festival électro que « le Festival GreenFest est un évènement musical entièrement tourné vers les musiques électroniques ; il n'y a pas de chansons à proprement parler, les artistes sont des DJ ou des interprètes de compositions essentielles basées et réalisées à partir d'instruments et appareils numériques. » Alors que le festival ID-Ile est quant à lui « essentiellement tourné vers la chanson autour d'une typologie large de styles de musiques actuelles : rock, pop, rap et beaucoup plus ponctuellement de musiques électroniques. »

[Lire également : Dinos, Jain, Kungs, Jazzy Bazz... le festival ID-Ile dévoile sa programmation finale](#)

Cette réponse ne satisfait pas le directeur du Green Fest qui déclare avoir essayé de nombreuses demandes de recours amiable : « depuis mi-novembre, la mairie procrastine à notre égard. Une seule réunion en visio s'est tenue avant les fêtes. Nous devons refaire un point d'étape début janvier... puis mi-janvier, début février... nous sommes mi-mars ».

« L'idée n'est pas de faire annuler tel ou tel festival, mais de trouver un équilibre »

Enfin, au mauvais timing et au supposé caractère de plagiat, s'ajoute la question des subventions. « L'organisateur du festival ID-Ile a communiqué un budget global avoisinant 600 000€. La subvention de 80 000€ qui leur a été allouée représente 13,33% de ce budget. Le principe d'égalité commande à la mairie de nous allouer une subvention au taux de 13,33% de notre budget de 270 000€, soit la somme de 36 000€. Problème, la municipalité ne cesse de se réfugier derrière les prestations en nature évaluées à 35 000€ qui correspondent à la mise en conformité technique du site pour l'accueil d'un festival. » Face à cela, le directeur du Green Fest demande à la mairie « de respecter le principe d'égalité et de ne pas fausser le jeu de la concurrence. »

Écrit par le 22 novembre 2024



« Nous voulons un accord qui soit juste et dans une logique d'équité », déclare Teddy Sambuchi

Malgré ces constats, Teddy Sambuchi souhaite trouver un compromis : « L'idée n'est pas de faire annuler tel ou tel festival, mais de trouver un équilibre dans le temps, l'espace et le contenu et surtout que nous soyons traités sur un pied d'égalité. » Pour cela, le directeur du festival demande à la ville d'Avignon la signature d'une convention d'objectifs pour 3 ans avec une subvention au même taux que le festival ID-Ile, ainsi que les mêmes avantages de communication institutionnelle.

« Nous voulons un accord qui soit juste et dans une logique d'équité et de respect des parties afin que le jeu de la concurrence ne soit pas favorisé pour l'un ou l'autre. » conclut Teddy Sambuchi.

Ecrit par le 22 novembre 2024

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



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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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

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

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

Le meilleur moyen de franchir les obstacles

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

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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

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

Mistral et téléphérique : une cohabitation possible ?

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



Cécile Helle, maire d'Avignon et [Fabrice Martinez-Tocabens](#), son adjoint délégué aux mobilités, testent le téléphérique de Toulouse sous les bourrasques du vent d'Autant.

« Notre téléphérique est conçu pour fonctionner jusqu'à 108km/h de vent, assure [Jérôme Brandalac](#), conseiller auprès du directeur général des services chez [Tisséo](#). Nous réduisons la vitesse d'exploitation à partir de 80km/h de vent et nous l'arrêtons à 92km/h pour des raisons de confort. » Depuis sa mise en service en mai dernier, l'infrastructure n'a, à ce jour, connu aucune mise à l'arrêt en raison du vent alors que Tisséo avait tablé sur 3 jours d'immobilisation dans son plan d'exploitation.

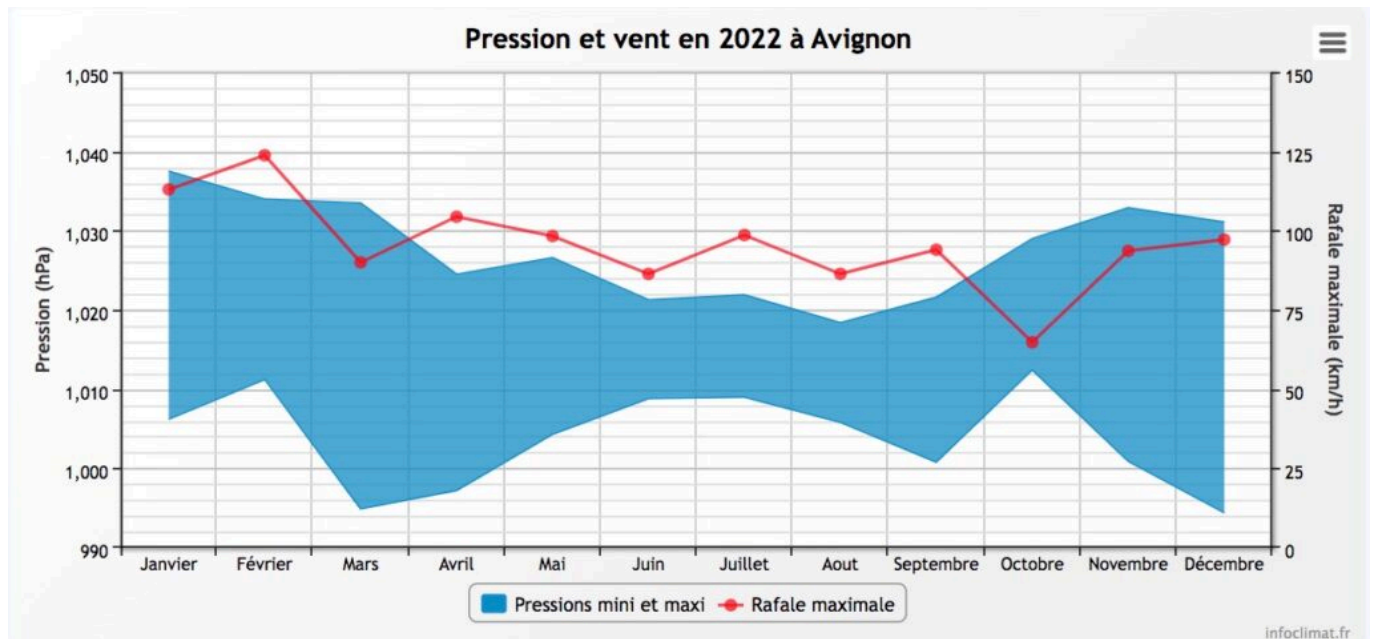
« Le vent n'est pas plus un problème que par rapport aux autres modes de transport », confirme [Patrick Vial](#), chargé de mission systèmes au sein de Tisséo collectivités, puisque le métro, en aérien, et le tramway de Toulouse voient aussi leur vitesse commerciale être impactée par le vent.

Comment ça marche ?

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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



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

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

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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

Des contraintes de confort plus que de sécurité

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

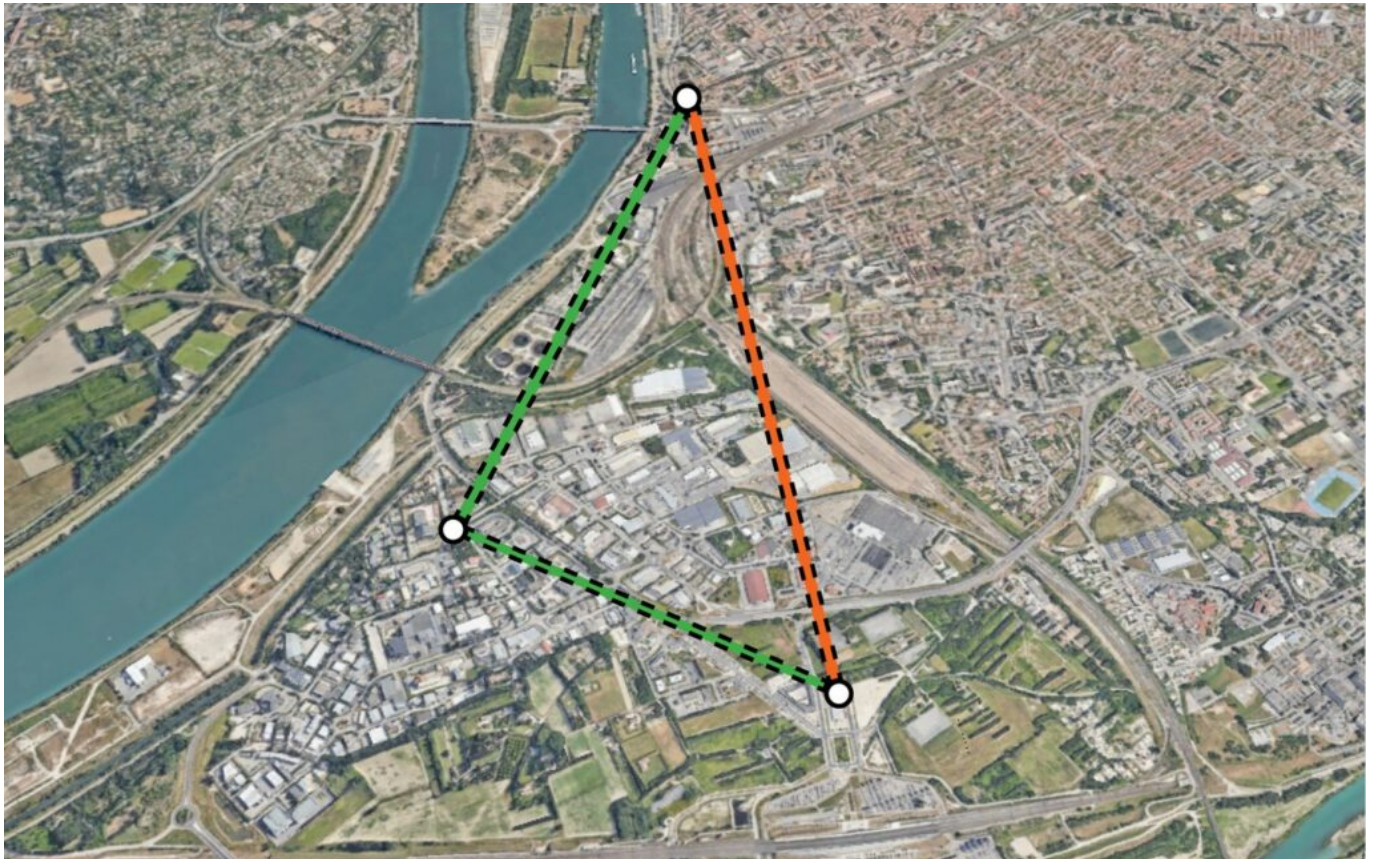
Ainsi, si le seuil de 110km/h est évoqué c'est plutôt pour des raisons de confort d'accueil des passagers. « Ce sont d'abord des contraintes de confort des usagers qui limitent l'utilisation, et cela bien avant les aspects sécuritaires », confirme l'animateur de l'activité Transport Urbain par Câble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

Imaginer la ville du futur

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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



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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

(voir image ci-dessous).



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

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

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

[Lire également : "Mobilité : le président du Grand Avignon à la présidence de Técélys"](#)

Vœux du maire d'Avignon, Cécile Helle 'Prévoir l'avenir pour le rendre possible'



Comme à son habitude Cécile Helle, Maire d'Avignon, déroulera ses vœux aux habitants quartier par quartier, dont nous vous précisons le déroulé en fin d'article.

D'ores et déjà, le maire d'Avignon a évoqué les réalisations de l'année passée : «La création de la première Maison commune de Saint-Chamand, la requalification du jardin du Musée Calvet, la végétalisation des cours des écoles Massillargues, du Clos du Noyer et Simone Veil, le feu d'artifice de Noël, la dernière étape de l'aménagement de la Plaine des Sports, les Premiers Jeux d'Avignon et la réalisation de la place Cabassole... »

Écrit par le 22 novembre 2024



Cécile Helle

Cultiver l'attractivité de la ville

«Nous continuerons de cultiver notre attractivité en faisant franchir une étape décisive au quartier d'Avignon Confluence, en accompagnant la rénovation urbaine des quartiers populaires par les premières opérations de démolition et de réhabilitation de logements, en parachevant la métamorphose de la bibliothèque Jean-Louis Barrault et la construction de la nouvelle école Joly Jean, en créant en centre-ville un office du commerce et une maison du Projet.»

Choyer tous les quartiers

«Dans tous les quartiers de notre ville, nous ferons progresser Avignon, ville nature en créant la forêt enchantée du Pont-des-deux eaux, en arborant les principaux boulevards et avenues des Faubourgs, en inaugurant, à la Barthelasse, La Maison des Îles et de la Nature, en embellissant le square Indochine et le Parc Champfleury, en multipliant les plantations de légumes pour nos enfants et pour les plus fragiles d'entre nous.»

Protéiforme culture

«Tout au long de l'année, nous vous proposerons de vibrer culture en découvrant le nouveau festival de musique d'Ile organisé en juin, en se retrouvant dans les parcs et jardins autour de l'Idea Box, bibliothèque mobile, en imaginant les deux premières Maisons Folies 'made in' Avignon qui ouvriront leurs portes quartiers Moulin Notre Dame et Saint Chamand. Nous vibrerons aussi sport en accueillant l'équipe de Rugby d'Uruguay dans le cadre de la coupe du monde, en inaugurant la piscine Jean Clément totalement repensée, en lançant en juillet prochain l'année préolympique.»

Ecrit par le 22 novembre 2024

Des jours meilleurs

Le maire d'Avignon n'a pas manqué d'évoquer les deux années de crise sanitaire, espérant, en son temps, que l'année 2022 ait pu être plus apaisée hélas, il n'en fût rien puisque 2022 fût frappée par les crises énergétique et climatique entraînant de graves conséquences sur les villes et la vie quotidienne des habitants « avec une pensée pour les plus fragiles et les plus isolés ».

Bonne année 2023

Le maire d'Avignon a conclu : «Depuis toujours, Avignon est à mes yeux, la ville de tous les possibles. C'est la raison pour laquelle malgré l'adversité de la période que nous traversons, en 2023, je souhaite faire nôtre la pensée d'Antoine de Saint-Exupery : «Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir mais de le rendre possible !»

MH

QUARTIER NORD

Vendredi 6 janvier 2023 à 18 h 30
Mairie Nord / Complexe Saint-Jean
34, avenue Jean Boccace

CENTRE-VILLE

Samedi 7 janvier 2023 à 11 h 30
Bibliothèque Ceccano
2 bis, rue Laboureur

QUARTIER EST

Mercredi 11 janvier 2023 à 18 h 30
Mairie Est
7, rue Laurent Fauchier

QUARTIER SUD ROCADE

Jeudi 12 janvier 2023 à 18 h 30
Espace Pluriel
1, rue Paul Poncet

BARTHELASSE

Samedi 14 janvier 2023 à 11 h 30
Mairie Barthelasse / Villa Avenio
Chemin CD 228

QUARTIER SAINT-CHAMAND

Mercredi 18 janvier 2023 à 18 h 30
Salle du Château
3, avenue François Mauriac

QUARTIER OUEST

Ecrit par le 22 novembre 2024

Vendredi 20 janvier 2023 à 18 h 30
Gymnase Génicoud
Halle[s] Sportive[s] Génicoud 20, avenue du Blanchissage

QUARTIER NORD ROCADE

Samedi 21 janvier 2023 à 11 h 30
Centre social de la Croix des Oiseaux
28, avenue de la Croix des Oiseaux

MONTFAVET

Mercredi 25 janvier 2023 à 18 h 30
Salle du Rex
Rue des Paroissiens

Après 3 morts par fusillades en 1 mois, le Contrat de Sécurité entre Avignon et l'Etat tombe à pic



Ecrit par le 22 novembre 2024

Pas moins de 16 pages pour ce « Contrat de Sécurité Intégrée » co-signé par la Préfète de Vaucluse, Violaine Démaret, la Maire d'Avignon, Cécile Helle, le Procureur adjoint de la République, Stanislas Vallat et la Directrice académique, Claudie François-Galin.

Pour cette signature officielle en présence des services des trois polices Nationale, Judiciaire et Municipale, la Maire d'Avignon insiste : « Il faut une approche globale pour lutter contre l'insécurité, nous devons agir ensemble, main dans la main, avec l'Etat. C'est d'ailleurs ce que nous faisons depuis longtemps, on l'a vu pendant les manifestations des Gilets Jaunes, et des Antivax, mais aussi au cours de moments plus festifs comme le festival où nous bénéficions de renforts d'effectifs. Nous allons d'ailleurs, d'ici 2024, recruter 12 agents supplémentaires pour notre police municipale qui seront donc au nombre de 120 pour renforcer l'îlotage, créer un poste de communication avec la Police Nationale et dédier un agent à la prévention en milieu scolaire. »

« Il faut une approche globale pour lutter contre l'insécurité, nous devons agir ensemble, main dans la main, avec l'Etat. »

Cécile Helle, Maire d'Avignon

Cécile Helle rappelle que « Nous avons amplifié les horaires des brigades de nuit jusqu'à 5h du matin, 7j/7 pour assurer la sécurité des Avignonnais. Nous allons aussi créer un poste de nuit mutualisé avec la PN, 'Le Blé de Lune' à Montfavet qui coûtera 500 000€ et nous allons moderniser les équipements de nos agents avec des pistolets semi-automatiques, un nouveau système de radio-communication, 50 caméras-piétons supplémentaires, le renouvellement de la flotte de véhicules. Aux 164 caméras de video-protection qui équipent déjà la voie publique et aux 120 face aux bâtiments publics, vont s'ajouter d'ici 2026, plus de 70 caméras.

La Maire d'Avignon ajoute : « La police municipale se déploie différemment, au Pont des 2 Eaux, elle est plus près de la population, à côté du centre commercial, pareil à St-Chamand aux alentours du Stade Nautique, du tramway. A La Barbière, La Maison de la Justice joue à fond son rôle d'accueil, d'écoute et de conseil pour les riverains, souvent peu informés de leurs droits, notamment les femmes victimes de violences intra-familiales ».

« Nous n'avons pas la prétention de tout régler, d'éradiquer tous les trafics de stupéfiants, le narco-banditisme ne diminuera pas tant qu'il y aura des consommateurs de drogue. Mais nous les traquons sans relâche. »

Violaine Démaret, Préfète de Vaucluse

C'est ensuite au tour de la Préfète d'intervenir dans cette Salle du Conseil Municipal d'Avignon pour parler de « Réelle coproduction de la sécurité entre l'Etat et la ville d'Avignon. Ce dispositif a été lancé

Ecrit par le 22 novembre 2024

en octobre 2021 par mon prédécesseur, il s'ajuste au fur et à mesure avec des actions concrètes, mises en cohérence avec la justice, l'éducation nationale, la politique de la ville. La présence humaine de la police sur le terrain est indispensable pour rassurer la population. Nous n'avons pas la prétention de tout régler, d'éradiquer tous les trafics de stupéfiants, le narco-banditisme ne diminuera pas tant qu'il y aura des consommateurs de drogue. Mais nous les traquons sans relâche. Nous avons même un chien aux stupéfiants pour les débusquer. 3 morts en un mois à Avignon liés aux règlements de comptes entre bandes de trafiquants, 3 jeunes sur le carreau, abattus à coups de kalashnikov. En 2021 nous avons saisi 33kg de résine de cannabis, en 2022, 160kg. Pour l'héroïne nous sommes passés de 4kg à 6,3kg, nous avons aussi dressé 150 amendes forfaitaires individuelles aux consommateurs. L'Etat a accompagné l'installation de caméras de video-protection à hauteur de 170 000€, c'est un investissement historique pour déstabiliser les trafiquants jour et nuit. »

« Le tribunal a la main lourde, elle ne tremble pas, les condamnations fermes tombent. »

Stanislas Vallat, Procureur Adjoint de la République

Le Procureur Adjoint de la République, Stanislas Vallat insiste : « Le tribunal a la main lourde, elle ne tremble pas, les condamnations fermes tombent. Le meurtre du Commandant Eric Masson le 5 mai 2021 nous a tétanisés dans un 1er temps, mais il a encore plus motivé nos 650 policiers nationaux. En 2022, nous avons interpellé 450 individus mêlés aux trafics de drogue, il y a eu une progression de 20% des comparutions immédiates à l'issue de leur garde à vue ».

« A chaque match, nous nous adaptons »

Emmanuel Desjars de Keranrouë, Directeur Départemental de la Sécurité Publique

Autre situation qui lie encore davantage policiers nationaux et policiers municipaux à Avignon, les après-matches de la Coupe du Monde de football, avec une forme de liesse débridée suivie d'échauffourées. » Dimanche soir, avec les 150 policiers nous avons procédé à 80 interpellations lors de violences. Hier, à l'issue de la victoire du Maroc sur l'Espagne, certains jeunes marocains ont voulu fêter leur qualification pour les 1/4 de finale et remonter nos Champs-Élysées à nous, la Rue de la République. Nous les avons bloqués aux remparts pour qu'ils ne brisent pas les vitrines des boutiques de l'intra-muros, mais comme ils n'ont pas cessé de nous insulter et de nous lancer des projectiles en tous genres nous avons dû utiliser des gaz lacrymogènes pour les disperser. A chaque match, nous nous adaptons » explique paisiblement mais fermement le patron de la Direction Départementale de la Sécurité Publique, Emmanuel Desjars de Keranrouë. On verra ce qui se passera dans les jours qui viennent avec les équipes qui se qualifieront jusqu'à la finale, le dimanche 18 décembre au Qatar. Les policiers ont sans doute pas mal de travail en vue pour maintenir l'ordre et la tranquillité des avignonnais.

Plan RER : Cécile Helle propose la candidature d'Avignon à Emmanuel Macron



Le 27 novembre, Emmanuel Macron annonçait son intention de développer le transport ferroviaire du quotidien, tel que le RER, dans 10 métropoles françaises dans le but de favoriser la transition écologique. Ce mercredi 30 novembre, Cécile Helle, maire d'Avignon, vient d'officialiser la candidature de la ville d'Avignon, dans une lettre adressée au Président de la République.

« Ce projet à forte valeur environnementale s'inscrit dans une volonté commune de développer la fréquentation des transports en commun dans les villes de moindre importance où les mobilités en voiture sont encore largement dominantes », explique Cécile Helle, maire d'Avignon, dans sa lettre adressée au Président de la République, qui officialise la candidature de la ville d'Avignon au programme de déploiement RER France.

Epicentre de la 16^e aire urbaine française par sa taille, rassemblant 530 000 habitants, située à la jonction de deux régions et trois départements, Avignon se situe au cœur d'une étoile ferroviaire vers laquelle convergent 6 lignes régionales (TER) directement en lien avec les principales villes moyennes du territoire : Orange, Cavaillon, Carpentras, Arles, Nîmes, Bagnols-sur-Cèze.

Écrit par le 22 novembre 2024

« Avignon est l'épicentre de la 16^e aire urbaine française par sa taille, rassemblant 530 000 habitant »

Cécile Helle, maire d'Avignon

« Aujourd'hui le gros des infrastructures est déjà en place, et s'est retrouvé renforcé ces dernières années avec la réouverture en 2015 de la ligne Avignon-Carpentras par la Région Sud-PACA et il y a quelques mois, de la ligne Pont-St-Esprit-Avignon sous l'impulsion de la Région Occitanie et sa présidente », poursuit Cécile Helle.

Pour rappel, l'agglomération du Grand Avignon regroupe déjà 6 gares en activité, dont 3 situées sur la seule ville d'Avignon : Avignon Centre, Avignon Montfavet et Avignon TGV. Potentiellement, 4 autres gares pourraient venir compléter ce réseau déjà dense - et ce, à moindres frais puisque les équipements existent déjà - : Le Pontet, Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure et Avignon-St-Chamand.

Écrit par le 22 novembre 2024



« La ville d'Avignon et son territoire disposent de nombreux atouts pour s'inscrire dans le déploiement du plan RER France »

Cécile Helle, maire d'Avignon

Un arrêt supplémentaire pourrait être créé, comme évoqué dès les prémices du projet de réouverture de la ligne Avignon-Carpentras, à proximité de l'Université et de son campus centre-ville, qui compte aujourd'hui plus de 4 000 étudiants et près de 200 enseignants-chercheurs et personnels administratifs et techniques.

Cécile Helle conclut sa lettre, « la ville d'Avignon et son territoire disposent de nombreux atouts pour

Écrit par le 22 novembre 2024

s'inscrire dans le déploiement du plan RER France, devenant ainsi une agglomération pleinement engagée dans la transition écologique et sa planification ».

Peu de territoires de cette taille bénéficient en effet d'une telle densité d'équipements et d'infrastructures ferroviaires. Ce sont toutes ces raisons qui ont conduit Cécile Helle à proposer la candidature de la ville d'Avignon au plan RER France.

J.R.

CCI : Bientôt une navette fluviale pour desservir Avignon ?



A l'occasion de la dernière assemblée générale de la CCI de Vaucluse qui vient de se tenir à la mairie d'Avignon, l'organisme consulaire a présenté un projet de navette fluviale sur le Rhône. Réuni en présence de Cécile Helle, maire d'Avignon, cette présentation a aussi été l'occasion d'évoquer les enjeux de mobilité sur le territoire du bassin de vie d'Avignon.

Ecrit par le 22 novembre 2024

« Beaucoup d'éléments économiques, politiques ou environnementaux actuels qu'ils soient nationaux ou internationaux, viennent troubler notre vision de l'avenir rendant très difficile toute prospective économique, a expliqué Gilbert Marcelli, le président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Vaucluse lors de la dernière assemblée générale décentralisée de l'organisme consulaire qui vient de se tenir en mairie d'Avignon.

« La problématique des transports et des déplacements est à cet égard, un des enjeux majeurs des prochaines années », a poursuivi le président de la CCI avant d'annoncer que « la mise en place de navettes fluviales sur le Rhône au départ du port du Pontet pourrait représenter une nouvelle alternative à l'utilisation de la voiture individuelle sur des axes routiers saturés. »

Devant les représentants de la CNR (Compagnie nationale du Rhône) et Cécile Helle, maire d'Avignon, qui soutiennent l'initiative, Gilbert Marcelli a ensuite dévoilé un film de présentation du projet (à découvrir en fin d'article).

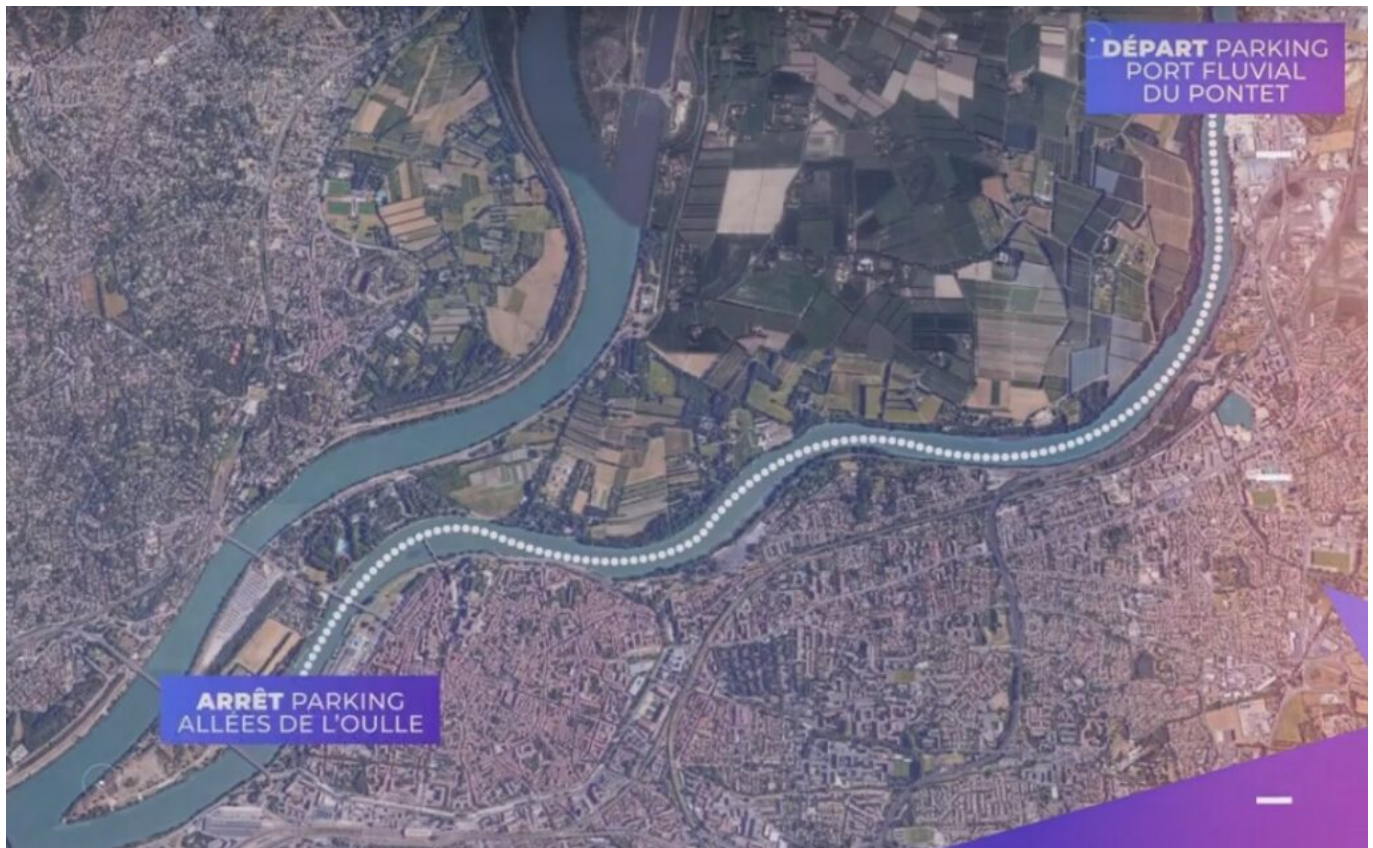
10 fois moins de CO2

Pour les différents intervenants, l'objectif serait de mettre en place cette desserte d'ici 2 ou 3 ans afin d'offrir des alternatives à l'automobile pour les déplacements quotidiens. Assurée par un bateau à propulsion électrique avec un départ depuis le port du Pontet où serait aménagé un parking relais, la navette desservirait ensuite les allées de l'Oulle puis le secteur de Courtine avant de rejoindre l'embarcadère de Villeneuve-lès-Avignon situé au pied de la tour Philippe-le-Bel.

D'une capacité de 50 passagers, cette navette devrait permettre d'émettre 10 fois moins de CO2 que des voitures individuelles.

« Nous pouvons peut-être également envisager de pousser un peu plus loin afin de desservir la gare TGV de Courtine », complète Gilbert Marcelli, qui ambitionne que la CCI 84 « démontre sa capacité à innover et à proposer des projets ambitieux et structurants pour le territoire en s'inscrivant notamment comme un partenaire des collectivités territoriales. »

Ecrit par le 22 novembre 2024



Explorer de nouvelles pistes

« L'été que nous avons vécu nous a rappelé que nous sommes dans un monde qui se transforme très vite en raison du changement climatique », a insisté Cécile Helle, maire d'Avignon, devant les représentants du monde économique local.

« Devant ces phénomènes, poursuit l'élue de la cité des papes, soit on continue à ne pas prendre la mesure des choses et on va subir. Soit on prend les choses à bras le corps car l'attractivité de notre territoire passera par ces enjeux-là. Tous les projets doivent être marqués autour de ces thèmes environnementaux et de qualité de vie, surtout dans les villes de l'arc méditerranéen. Il nous faut nous réinventer de manière forte même si cela est difficile pour la mobilité. Et pour cela, il a plusieurs pistes à explorer, comme le fluvial avec ce projet de navette. »

« Il nous faut nous réinventer de manière forte. »

Cécile Helle, maire d'Avignon.

Ecrit par le 22 novembre 2024



Mais avant toute chose, [comme elle l'avait fait dans nos colonnes en juillet dernier](#), Cécile Helle a rappelé qu'il était déjà nécessaire de savoir à quelle échelle nous devons penser la mobilité sur ce territoire. « Il faut aller bien au-delà d'Avignon, il faut raisonner sur l'ensemble du bassin de vie si nous voulons protéger la globalité de son territoire. Surtout si nous voulons limiter le trafic de transit des camions par exemple. »

Toujours côté mobilité, le maire d'Avignon dresse aussi un constat sans concession d'un tramway qui ne dessert pas de pôle d'emploi : « C'est unique en France », une sous-utilisation des transports en commun, l'urgence des nouveaux parking-relais : « nous ne pouvons plus attendre, 2 ou 3 ans maximum », le manque de TCSP (transport en commune en site propre) : « On y est pas encore »...

Cécile Helle reste cependant optimiste car il y a d'autres pistes à exploiter en terme de mobilité : le fleuve ; comme déjà évoqué, mais aussi le train dans « ce territoire à taille humaine et agile ».

« Avignon a la chance de se trouver au centre d'une étoile ferroviaire presque unique en France, insiste-t-elle. Et même si [une nouvelle ligne TER vient encore de s'ouvrir avec Occitanie](#), nous n'avons pas tiré encore le plein potentiel de cette situation afin de renforcer notre attractivité. »

Cependant, le maire d'Avignon tempère aussitôt son enthousiasme pour le train : « encore faut-il que la SNCF soit attentive à la régularité de son offre. Il faut aussi que l'on se batte pour la réouverture de la gare du Pontet ou celle de Saint-Chamand. »

Même sentiment d'être pris de haut pour le maire d'Avignon lorsqu'elle porte le projet de gratuité de l'autoroute A7 entre Avignon-Sud et Avignon ou bien encore la création d'un accès autoroutier vers Cabannes (sur le modèle de celui de Piolenc). « Nous sommes allés rencontrer les responsables de Vinci avec Joël Guin, le président du Grand Avignon, pour évoquer la gratuité. » Elle n'en dira pas plus sur l'accueil qui leur a été réservé tant il semble avoir été méprisant pour des élus de la république.

Ecrit par le 22 novembre 2024

« L'Etat, qui siège au sein de ces structures ou qui accordent les délégations, devrait faire entendre sa voix. Ce n'est pas normal, c'est ce que nous demanderons à la nouvelle préfète de Vaucluse.

« **La LEO je n'y crois plus** »

Cécile Helle, maire d'Avignon.

Penser la ville autrement

L'urgence climatique pousse ainsi Cécile Helle à rappeler la nécessité « d'aménager la ville autrement que ces dernières années, que ce soit à Avignon ou tout son bassin de vie ». Et ce d'autant plus que « la voiture promet un développement de la ville consommateur de foncier » et que la loi Zan (Zéro artificialisation nette) fera « qu'il y aura une concurrence sur le foncier qui va s'accroître dans les années à venir ».

Il faut aussi repenser les anciens projets en intégrant les réalités d'aujourd'hui comme pour la Leo (Liaison Est-Ouest) dont la deuxième tranche, après 25 ans de retard, ne semble plus adaptée pour le maire d'Avignon : « La LEO je n'y crois plus », reconnaît-elle alors qu'elle rappelle pourtant la nécessité vitale pour la cité des papes de disposer d'un contournement Sud d'Avignon. »



Une partie des élus de la CCI de Vaucluse lors de leur assemblée générale délocalisée dans la salle

Écrit par le 22 novembre 2024

du Conseil de la ville d'Avignon

Priorité à l'apprentissage

Par ailleurs, cette AG de la CCI a été aussi l'occasion pour l'organisme consulaire vauclusien de signer une convention de partenariat avec [Henri Lachmann](#), ex-PDG de [Schneider electric](#), mais surtout président de l'association carpentrassienne 'Un par un' dédiée à l'accompagnement des jeunes dans leur inclusion sociale et professionnelle.

Comme ils l'ont notamment fait avec [Enedis Vaucluse](#), les représentants de 'Un par un' ont incité les patrons présents à lutter contre le chômage des jeunes.

« Nous sommes lanterne rouge du chômage des jeunes. J'encourage les entreprises à faire de la formation dans le cadre de l'apprentissage, martèle Henri Lachmann dont l'association s'occupe d'une centaine de jeunes et d'une cinquantaine sont placées. »

« Aujourd'hui, nous sommes à la recherche de main-d'œuvre, il faut l'accompagner, complète pour sa part Gilbert Marcelli. Nous sommes une ville sociale, il faut que là aussi nous changions nos comportements en matière de recrutement. »

Et finalement que ce soit en matière de recrutement des jeunes, d'aménagement de la ville ou de mobilité, le président de la CCI de Vaucluse assure « qu'il faut sortir par le haut et que la Chambre de commerce et d'industrie jouera pleinement son rôle de force de proposition et d'accompagnement des collectivités territoriales. »

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

Écrit par le 22 novembre 2024



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 2^e 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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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 ?

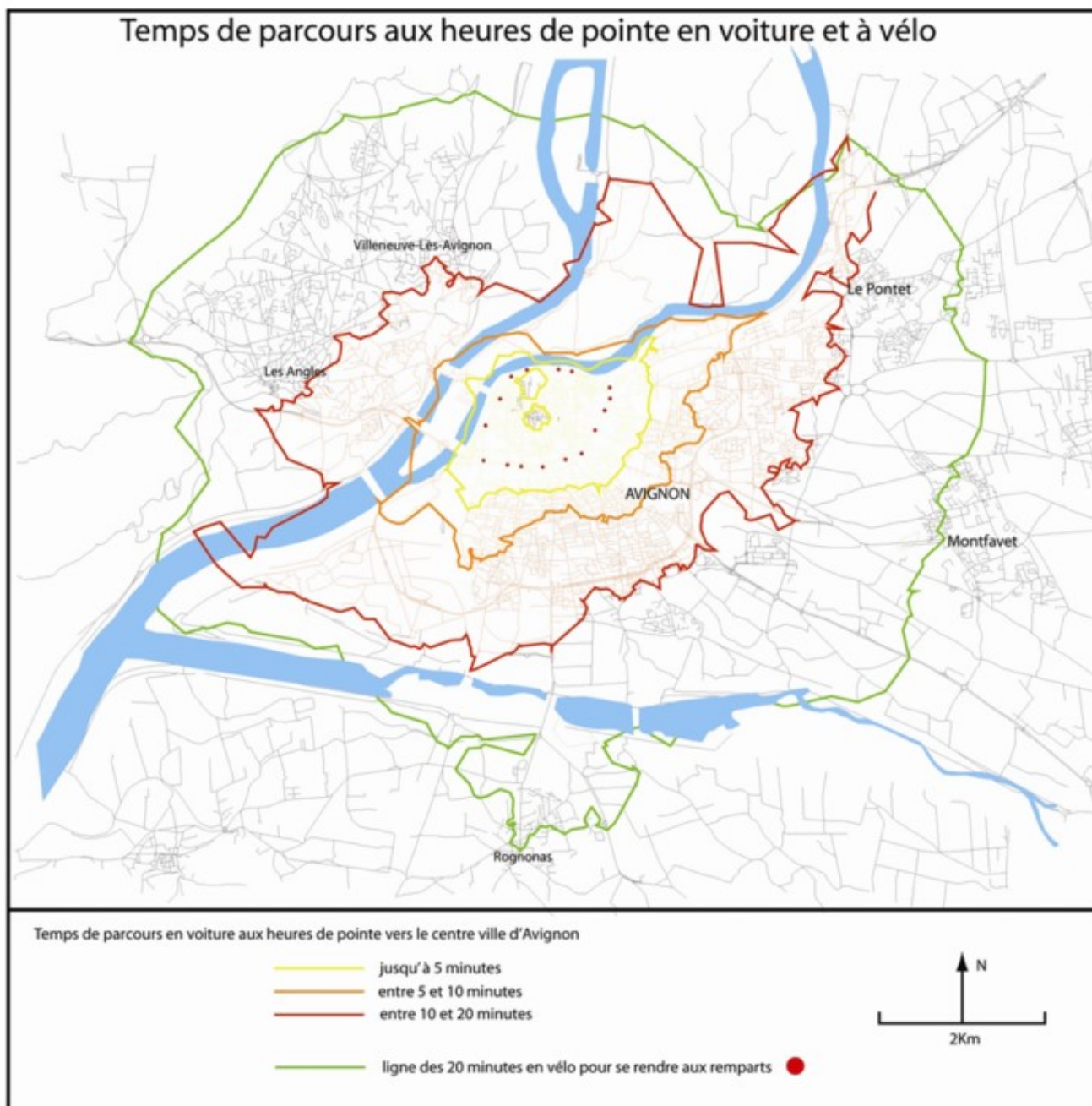
« Nous on intervient pour qu'il y ait une réduction du trafic automobile. Il ne faut pas raisonner à circulation automobile égale. J'espère bien que d'ici 5, 10, 15 ou 20 ans, on va réussir dans notre agglo, comme dans plein d'autres territoires en France, à diminuer la circulation automobile sinon cela 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'. »

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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 la 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 buccorhodaniens. »

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. »

Écrit par le 22 novembre 2024

« 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

Écrit par le 22 novembre 2024

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 2^e 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 2^e 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'agglomération 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 Montoux, 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,

Écrit par le 22 novembre 2024

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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 crée 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

Écrit par le 22 novembre 2024

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 2x2 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 systématiquement 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 2x2 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 2^e tranche de la LEO

Écrit par le 22 novembre 2024

« 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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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 inmanquablement réduite, laissant le pont de l'Europe, dont l'une des voies sera dédiée aux transports en commun, comme seul cordon ombilicale en 2x2 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 ?

Ecrit par le 22 novembre 2024

« 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 débiter 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 avons 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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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

Écrit par le 22 novembre 2024

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'agglomération 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-

Ecrit par le 22 novembre 2024

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 fraîcheur. 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

Écrit par le 22 novembre 2024

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

La Ville d'Avignon et le Grand Avignon main dans la main pour relancer les projets structurants du territoire

Ecrit par le 22 novembre 2024



Le dernier acte remonte à février 2017, quand Jean-Marc Roubaud, alors président de l'agglomération et Cécile Helle, maire d'Avignon et 1^{re} vice-présidente, avaient co-animé un atelier à l'Université Sainte-Marthe. A cette occasion, ils avaient invité l'architecte-urbaniste catalan Joan Busquets pour dessiner le futur quartier à la confluence du Rhône et de la Durance, d'où son nom 'Avignon-Confluences'. Professeur à Harvard, c'est lui qui a, notamment, aménagé Barcelone pour accueillir les Jeux Olympiques de 1992. « Avignon fait rêver » avait alors déclaré le maire de Villeneuve-lès-Avignon, « Il nous faut donc inventer un quartier pas comme les autres » avait enchaîné à l'unisson la maire d'Avignon.

Un jour symbolique pour notre territoire

Ce jeudi matin au siège d'Agroparc, l'actuel président du Grand Avignon, Joël Guin, aussi maire de Vedène, a insisté « Ce jour aura une valeur symbolique dans l'histoire de notre territoire, il marque une étape importante et emblématique dans la réalisation du futur quartier. Loin de s'enliser comme certains ont pu l'écrire, il va connaître une avancée majeure, une opération d'aménagement urbain avec ambition et volontarisme. Elle est le fruit d'un partenariat avec la Ville d'Avignon, d'une coopération pour concilier aménagement urbain et économie durable et responsable, et faire sortir de terre un quartier à vivre, harmonieux, économique et équilibré ».

« Grâce à la SPL (Société publique locale) que nous avons créée en 2021, nous bénéficions d'un nouvel

Ecrit par le 22 novembre 2024

outil, plus performant, plus souple et nous allons travailler en totale collaboration avec le Grand Avignon, ajoute Cécile Helle. Déjà avec l'éco-quartier Joly Jean nous avons cheminé ensemble, les appartements seront livrés dès la rentrée prochaine, la nouvelle école ouvrira en septembre 2023 avec, en plus des 11 classes maternelles et élémentaires, un potager pédagogique, une halle créative et un studio musical. Le tout dans un cadre végétalisé, avec mixité sociale, déplacements doux et label BDM (Bâtiment durable méditerranéen). »



L'éco-quartier de Joly-Jean.

Livraison de 'Bart' en 2025

[Florence Verne-Rey](#), la nouvelle directrice de la SPL Grand Avignon aménagement, a détaillé les projets, à commencer par le quartier 'Avignon Confluences' autour de la gare TGV et des zones du Gigognan et de Courtine. « En tout 27 hectares de foncier et 16 macro-lots où seront développés sur 160 000m² de plancher des projets cohérents et complémentaires. Le siège de la CAF (Caisse d'allocations familiales) accueillera ses 300 salariés dès l'an prochain. Le projet 'Bart' lancé en 2021, sur 5 étages et 6 500m² de surface proposera commerces, logements privés et espaces de co-living, services, bar et restaurant sur le toit-terrace avec vue sur 360° et le Palais des Papes. La livraison est prévue en 2025. Dès la fin de ce mois de juin sera lancé l'appel à projets pour la réalisation d'un méga-lot de 50 000m² couverts sur 4 hectares. Il mêlera là aussi développement économique et durable, habitat de qualité, réflexion sur le stationnement et mobilités douces. »

Ecrit par le 22 novembre 2024



Près de 100M€ d'investissement

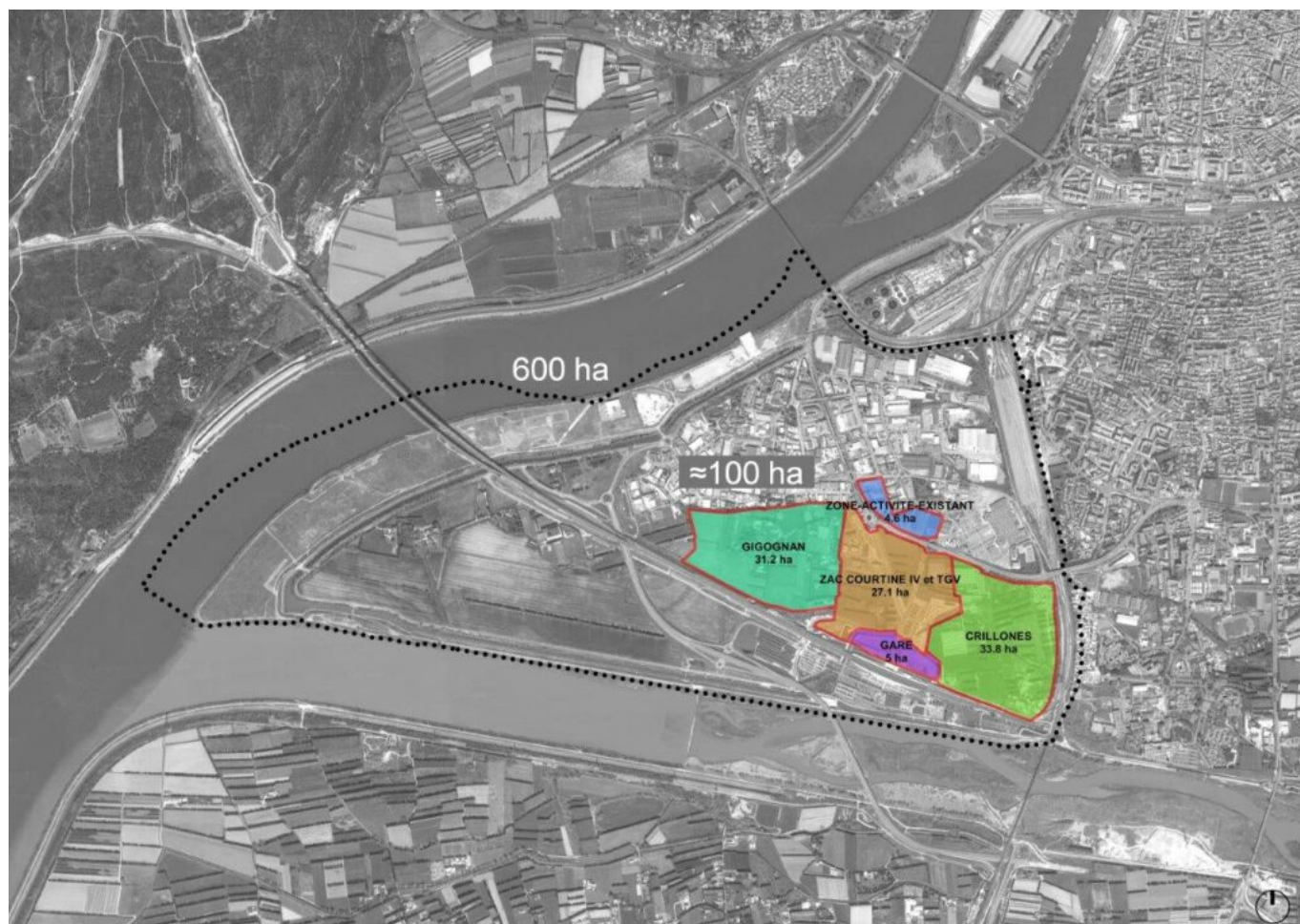
Florence Verne-Rey est aussi revenu sur le projet en cours Joly Jean « Sur 42 hectares entre la ceinture verte d'Avignon au sud, la rocade Charles de Gaulle au nord et le centre commercial Cap-Sud, 100 000m² de maisons, appartements, locaux commerciaux sont en cours de construction, avec le fameux Parc de la Murette et ses 15 hectares de verdure, un poumon vert pour cet éco-quartier qui figure la ville de demain ».

Côté finances : le quartier Joly Jean coûtera à terme 40M€ et Avignon-Confluences, 55M€, sans parler de l'acquisition du foncier. Mais le retour sur investissement, d'ici d'une quinzaine d'années se fera grâce au coup d'accélérateur économique généré par ce pôle d'attraction, l'arrivée d'entreprises créatrices d'emplois et de richesses et l'implantation d'activités nouvelles. Certain se sont demandés pourquoi rien de concret ne s'était produit depuis l'arrivée au pouvoir de la nouvelle présidence du Grand Avignon, pourquoi ce n'était plus Citadis, bras armé de la ville d'Avignon et du Conseil Départemental de Vaucluse pendant 60 ans, qui gérait le dossier. « Je regarde devant, pas derrière » a répondu Joël Guin. « C'est un projet lourd, qui a demandé de la réflexion » et il a conclu par un truisme « Il n'est jamais trop tard pour bien faire ».

Cécile Helle, qui apparemment s'entend mieux avec le nouvel exécutif, a rappelé que « depuis 2 ans, la

Ecrit par le 22 novembre 2024

crise sanitaire, le confinement et les échéances électorales ont sans doute ralenti le rythme, mais finalement, on a tenu le timing ».



Jusqu'alors, le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) de Courtine était l'un des freins majeurs au développement du quartier de Confluences.

100 000 habitants en 2050 ?

En 2017, lors de sa venue à Avignon, l'architecte catalan Joan Busquets déclarait à propos de l'aménagement d'Avignon-Confluences : « Nous devons composer avec la nature et l'histoire d'Avignon, tenir compte d'un paysage magnifique avec ses canaux, ses bocages, ses haies et surtout dessiner des chemins, des ponts, des radiales et des quais entre le cœur d'Avignon, les remparts et cette périphérie verte et bleue ». 4,86 M€ d'honoraires ont été versés à son cabinet. La volonté politique est bel et bien là, enfin. Rome ne s'est pas faite en un jour, Agroparc non plus puisque les premières entreprises se sont installées en 1986 et ce n'est pas fini. Reste à savoir ce que décidera le préfet avec le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation). C'est l'une des conditions nécessaires pour qu'avec ce nouveau poumon vert qui doublera sa superficie, Avignon devienne d'ici l'an 2050 une ville de plus de 100 000 habitants où on pourra encore mieux 'Vivre ensemble'.