Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

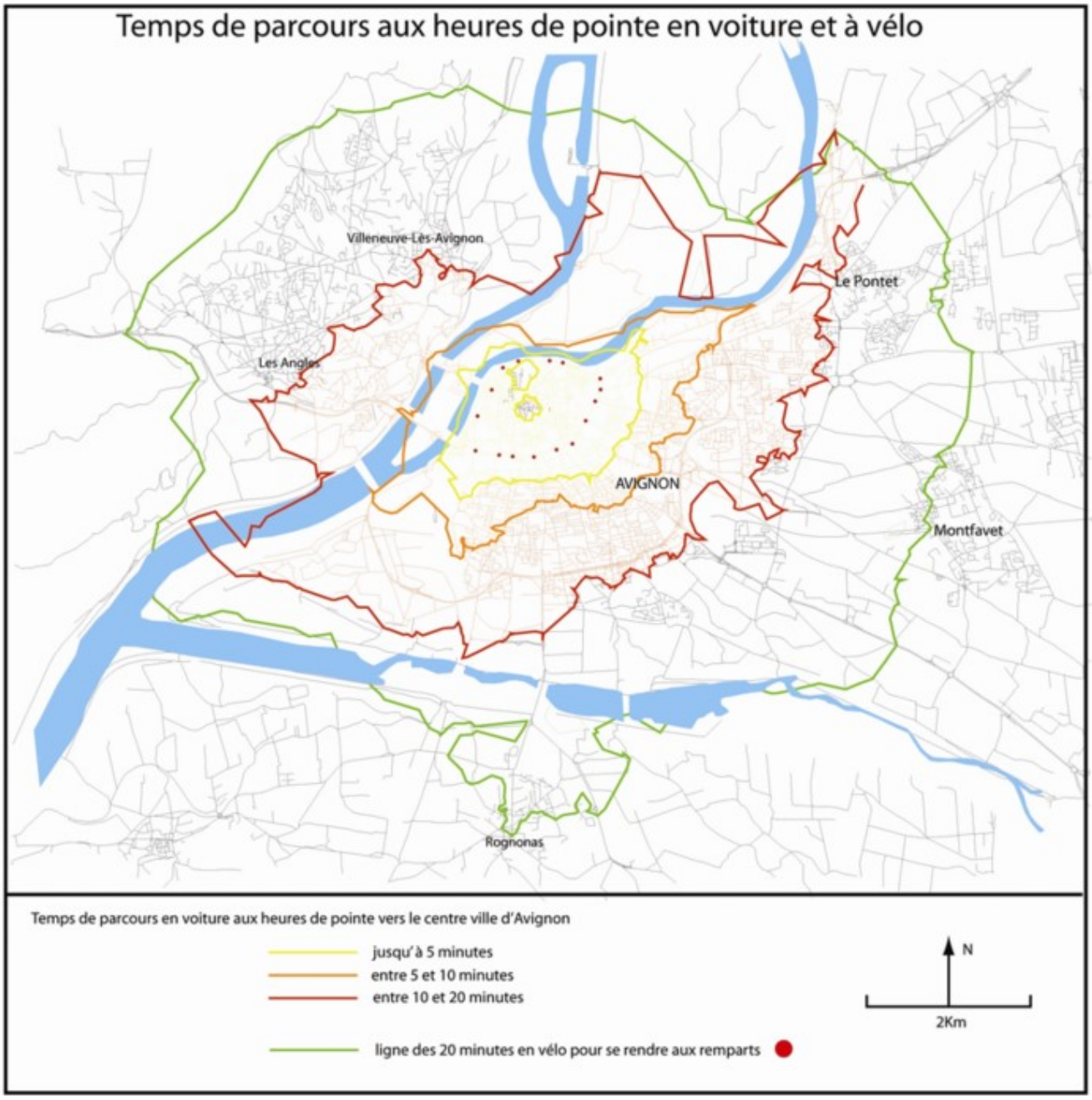
Justement pour en revenir au plan Faubourgs, outre les difficultés de circulation, les opposants mettent particulièrement en avant la pollution et les nuisances créées par les bouchons que ce plan génère pour les riverains ? Ils estiment également que cela a transféré du trafic et de la pollution sur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

« Je ne dis pas que c'est parfait. »

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025



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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

gare TGV en 20 minutes. »

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

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

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

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

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

Saint-Gobain : des vélos pour les salariés Vauclusiens

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

En mai 2021, le groupe Saint-Gobain signait un contrat-cadre avec Zenride, le premier service de location de vélos en entreprise. Après une phase de test, le service de location s'est élargi à l'ensemble des filiales . Aujourd'hui, 37 vélos sont utilisés par des salariés des trois sites vauclusiens du groupe.

En mai 2021, le groupe Saint-Gobain signait un contrat-cadre avec Zenride, le premier service de location de vélos en entreprise. Depuis le début d'année, et après une phase de test, le service de location de vélos Zenride est proposé à l'ensemble des filiales du groupe, quelle que soit leur fonction, soit plus de 30 000 personnes.
Le site Isover dispose de 27 vélos pour 43 inscrits. De quoi équiper 11% des 247 salariés de la plus grande usine de laine de verre d'Europe qui va aussi bénéficier d'un investissement de 15M€ pour reconstruire son four en 2023.
Pour sa part, le site CREE (Centre de recherche et d'études européen) créé en 2003 à Cavaillon, qui emploie 200 salariés, dispose de 10 vélos pour 28 inscrits (5% des salariés ont un vélo).
Enfin, le lancement du service dans un troisième site de la région, le site SEPR du Pontet, est également

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

prévu dans le courant de l'année.

Un bon geste pour la planète et pour le corps
Cette action vient renforcer la politique du groupe Saint-Gobain en faveur de l'environnement, 'Agir durablement'. Impact positif pour la planète et pour la marque, cette action représente également des économies. Annuellement, ce sont 300€ qui sont économisés en moyenne par les salariés qui optent pour le vélo.
« Zenride accompagne le groupe à promouvoir des pratiques qui sont aussi bien bénéfiques pour la planète que pour le bien-être et l'engagement de leurs collaborateurs », indique Régis Blugeon, DRH France du groupe Saint-Gobain.

Retrouvez dans la vidéo ci-dessus les témoignages de la direction de Saint-Gobain et des salariés.

Avignon : l'association Origine roule pour l'écomobilité

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

L'association Origine a organisé ce samedi 25 juin sa première manifestation publique destinée à promouvoir l'écomobilité. Avec l'accord de la mairie d'Avignon, l'association s'est installée sur la place de l'Horloge pour présenter ses deux projets à venir pour l'année 2023 : le 1er éco-rallye français neutre en émissions, de sa préparation jusqu'à son déroulement, ainsi qu'un forum entièrement dédié à l'écomobilité.
Prévu sur 5 jours au mois de juin 2023, l'éco-rallye Origine a pour objectif de donner l'expérience d'une pluralité de moyens de mobilité électriques (auto, moto, vélo, trottinette…) et ainsi de répondre aux nombreuses questions quant à leur usage (autonomie, borne de recharge…). Alternance de sports et d'automobile, mélange d'activités ludiques et culturelles, cet éco-rallye n'en oubliera pas pour autant son côté évasion et vous emmènera à la découverte des plus beaux spots alpins, à la rencontre des acteurs du tourisme local.

Projet ludique et pédagogique
Le forum Origine se déroulera le weekend suivant l'éco-rallye et aura pour but premier de transmettre,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

de façon ludique et pédagogique, une connaissance objective au public. « Nous espérons avoir le concours des écoles avignonnaises et alentours afin de pouvoir présenter des projets pédagogiques de qualité sur des questions importantes comme la fabrication et le recyclage des batteries ou encore les avancées avignonnaises et vauclusiennes en termes d'infrastructures de recharge, » souligne Nicolas Delarue, président de l'association.
Aujourd'hui, l'association Origine recherche bénévoles, participants à l'éco-rallye et partenaires sponsors pour prendre part à cette aventure écoresponsable !

Contact et renseignements : 04 90 94 60 30 ou www.rallyeorigine.com
Compte Instagram : https://www.instagram.com/rallyeorigine/
Compte Facebook : https://www.facebook.com/rallyeorigine/

Pollution du Grand Avignon : bus et tram gratuits, activation des contrôles des vignettes Crit'Air

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

HOCQUEL A - VPA

En raison du pic de pollution d'ozone dû aux fortes chaleurs sur Avignon le réseau de transport Orizo du Grand Avignon sera totalement gratuit (bus et tramway) sur l'ensemble de l'agglomération. La mesure est valable pour les journées de vendredi 17 juin et samedi 18 juin.

Par ailleurs, l'entrée en vigueur de la circulation différenciée dans le bassin de vie d'Avignon sera également effective dès demain 6h du matin jusqu'à 20h. Idem pour la journée de samedi. Pour circuler les véhicules devront être équipés d'une vignette Crit'Air inférieure ou égale au niveau 3 (voir détail en lien en fin d'article pour les véhicules légers et les poids lourds).

Afin de faire respecter cette circulation différenciée, mise en place pour la première fois, des contrôle pourront être effectués par les forces de l'ordre. Se déplacer dans le périmètre avec un véhicule non autorisé ou sans vignette sera passible d'une amende comprise entre 68€ à 135€. Cependant, pour cette 'première' les contrôles auront seulement un objectif pédagogique et de sensibilisation, sans verbalisation.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Les mesures complémentaires
En complément des renforcements de contrôles de la procédure d'information et de recommandation et des dispositions du niveau 1 d'alerte, le préfet de Vaucluse a décidé la mise en œuvre des mesures d'urgence suivantes :

• instauration de la circulation différenciée sur le territoire de la communauté d'agglomération Grand Avignon et des communes de Barbentane, Châteaurenard, Noves et Rognonas pour les journées de demain, vendredi 17, et samedi 18 juin 2022 de 6h à 20h;
• mise en oeuvre des prescriptions particulières de niveau 2 prévues dans les autorisations d'exploitation des ICPE ;
• réduction de l'activité sur les chantiers générateurs de poussières et recourir à des mesures compensatoires (arrosage…) ;
• modification du format des épreuves de sports mécaniques (terre, mer, air) en réduisant les temps d'entraînement et d'essais ;
• report des travaux du sol ;
• report des procédés d'épandage émetteurs d'ammoniac ;
• recours à des enfouissements rapides des effluents.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

pour aider à améliorer la qualité de l'air :
• limitez vos déplacements privés et professionnels, ainsi que l'usage de véhicules automobiles en privilégiant le covoiturage et les transports en commun ;
• privilégiez pour les trajets courts les modes de déplacements non polluants (marche à pied, vélo) ;
• différez, si vous le pouvez, vos déplacements.
pour toute information complémentaire sur :
• l'évolution du pic de pollution : https://www.atmosud.org
• les recommandations sanitaires et comportementales : https://www.ars.sante.fr

Découvrez ici tous les détails sur l'utilisation de la vignette Crit'Air et la mise en place de la circulation différenciée sur l'ensemble du bassin d'Avignon

---

La plateforme de services de VTC Bolt débarque à Avignon et à Nîmes

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

La plateforme Bolt, qui est déjà implantée dans plusieurs villes du Sud-Est de la France, continue son expansion et vient proposer ses services à Avignon et à Nîmes, et ce, dès demain, le mercredi 25 mai.

« Après avoir lancé nos services de VTC avec succès à Marseille, Montpellier et Nice l'été dernier, puis à Toulon il y a quelques jours, il était important pour nous de continuer à étendre notre présence dans le Sud », explique Julien Mouyeket, directeur général de Bolt France. La société vient donc s'implanter dans la cité des papes, mais aussi à Nîmes qui deviennent donc les 27ème et 28ème villes où Bolt propose ses services de VTC.

Dès demain, ce seront donc 50 chauffeurs qui opéreront dans les deux villes. « Ces nouveaux lancements nous permettent de répondre à une demande plus importante au démarrage de la saison estivale tout en poursuivant notre stratégie de développement dans les principales villes de France », a continué Julien Mouyeket.

Une entreprise en constant développement

L'entreprise d'origine estonienne est arrivée en France en 2017 et sa plateforme est aujourd'hui disponible dans la plupart des grandes villes du pays, de Lille à Montpellier, en passant par Mulhouse, ou encore Clermont-Ferrand. En plus de sa présence en France, Bolt est également implantée dans plus de 45 autres pays. La société a récemment franchi le palier des 100 millions d'utilisateurs, dont plus de 2 millions sont en France.

« Nous sommes très fiers de l'hyper-croissance qu'a connu Bolt ces derniers mois. Nous sommes convaincus que le cœur de notre réussite se situe dans notre capacité à saisir les évolutions de la société et à innover en permanence pour être au plus proche des attentes de nos utilisateurs », développe le directeur général de Bolt France.

Vers une mobilité plus propre

De nos jours, de plus en plus de sociétés accordent une importance particulière à leur empreinte carbone. Pour le moment, 20 à 25% des véhicules utilisées par la société Bolt sont hybrides ou électriques. D'ici 2025, l'entreprise aimerait que les véhicules propres consituent 50% de sa flotte.

De plus, la société de services de VTC prévoit d'accélérer la transition des voitures privées vers la mobilité partagée. Ainsi, le chauffeur prendrait plusieurs utilisateurs qui vont vers une même destination pour réduire le nombre de trajets et de détours inutiles. « Nous entendons poursuivre notre expansion, en continuant à apporter les meilleurs services aux meilleurs prix et en poursuivant nos engagements pour une mobilité urbaine plus durable », a conclu Julien Mouyeket.

L'application Bolt est disponible sur iOS et Android.

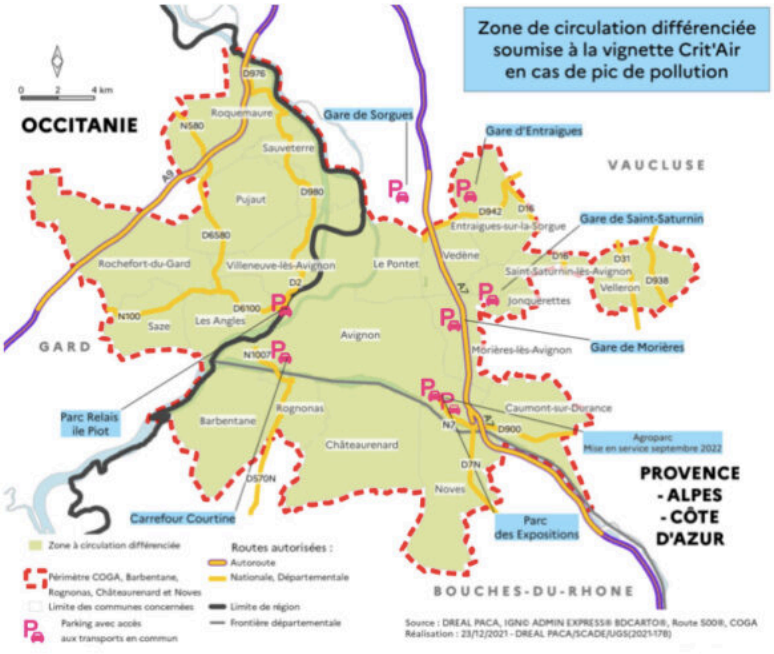
V.A.

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Vignette Crit'Air : qui et comment circuler sur Avignon ?



L'entrée en vigueur de la circulation différenciée dans le bassin de vie d'Avignon en cas d'épisode de pollution de l'air persistant va avoir un impact important sur la mobilité des habitants de l'agglomération de la cité des papes. Retour sur les conséquences pratiques pour les usagers.

Le préfet de Vaucluse vient d'annoncer le renforcement du dispositif d'urgence en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant sur le département de Vaucluse et plus particulièrement la zone d'Avignon. L'objectif de cette mesure de santé publique est de réduire l'exposition de la population aux effets de la pollution atmosphérique, en particulier celle vivant à proximité immédiate des grands axes routiers.
En Vaucluse, on estime que 418 000 personnes sont exposées au dépassement de la ligne directrice de l'OMS (version 2021) pour les dioxydes d'azote NO2 et 459 000 personnes au dépassement pour les particules fines PM 10. Cette pollution étant principalement située dans l'agglomération d'Avignon et près des grands axes de circulation.
Concrètement, lorsque que le niveau de pollution atmosphérique sera trop élevé certain véhicules seront interdits de circuler dans un périmètre de 20 communes : 9 vauclusiennes (Avignon, Caumont-sur-

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Durance, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Le Pontet, Morières-les-Avignon, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Vedène et Velleron), 7 gardoises (Les Angles, Pujaut, Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Sauveterre, Saze et Villeneuve-lès-Avignon) et 4 des Bouches-du-Rhône (Barbentane, Châteaurenard, Noves et Rognonas).

Quand circuler ou non ?
Dans ce cadre, les véhicules légers équipés de vignette Crit'Air 4, 5 et non classés, et les poids-lourds équipés de vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés, ne pourront pas circuler entre 6h et 20h. Seuls les véhicules légers équipés de vignettes Crit'Air de classe électrique ou hydrogène, 1, 2 et 3 ainsi que les poids-lourds équipés de vignettes Crit'Air de classe électrique ou hydrogène, 1 et 2 seront autorisés à circuler dans le périmètre. Egalement, tous les véhicules fonctionnant au GNV (Gaz naturel véhicule) sont dotés d'une vignette de niveau 1 et seront donc également autorisés à circuler lors des pics de pollution.
Par ailleurs, certains véhicules équipés d'une vignette Crit'Air 4 ou 5 (ou 3, 4 ou 5 pour les poids-lourds), pourront continuer à circuler (véhicules d'intérêt général, véhicules assurant du co-voiturage, véhicules agricoles, transports de denrées périssables). Attention, chaque véhicule bénéficiaire de la dérogation devra être équipé de la vignette Crit'Air pour circuler, quel que soit le niveau Crit'Air auquel il est éligible.
A noter que la circulation différenciée ne s'applique pas aux véhicules circulant sur les portions des autoroutes A7 et A9 traversant le périmètre (pourtant générateurs de très importantes pollutions aux particules fines), ainsi que sur plusieurs axes routiers permettant de rejoindre un parking offrant un accès aux transports en commun.

Amende de 68€ à 135€ et points de contrôles
Afin de faire respecter cette circulation différenciée lors des épisodes de pollution de l'air, 7 points de contrôle seront mis en place dans un premier temps par les forces de l'ordre. Ils seront situés :

– Rond-point D907 à Sorgues
– Rond-point A7 (grand giratoire de la zone commerciale – sortie A7 Avignon Nord)
– Rond-point 'Rossi' à Monteux
– Rond-point D28/D53 – Morières-lès-Avignon/Vedène (Intermarché)
– Rond-point D901 – Morières-lès-Avignon (maison Calvino)
– Rond-point sortie A7 Avignon Sud
– Grand carrefour D900-D973

Tous ces points permettront un retournement des véhicules si les critères ne sont pas remplis. Selon la préfecture de Vaucluse « la pédagogie sera de mise ». Toutefois, se déplacer dans le périmètre avec un véhicule non autorisé ou sans vignette sera passible d'une amende comprise entre 68€ à 135€.

Gratuité des transports au bout du 4e jour
Si les contrôles seront effectifs dès le premier jour de l'épisode de pollution, les Vitesses seront réduites de 20km/h sur toutes les routes du département (sans descendre en dessous de 70km/h). A partir du 4e

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

jour et au-delà, mise en place d'une gratuité des transports en commun sur le Grand Avignon, incitation tarifaire sur les réseaux TER et cars régionaux assurés par la Région Sud-Paca.

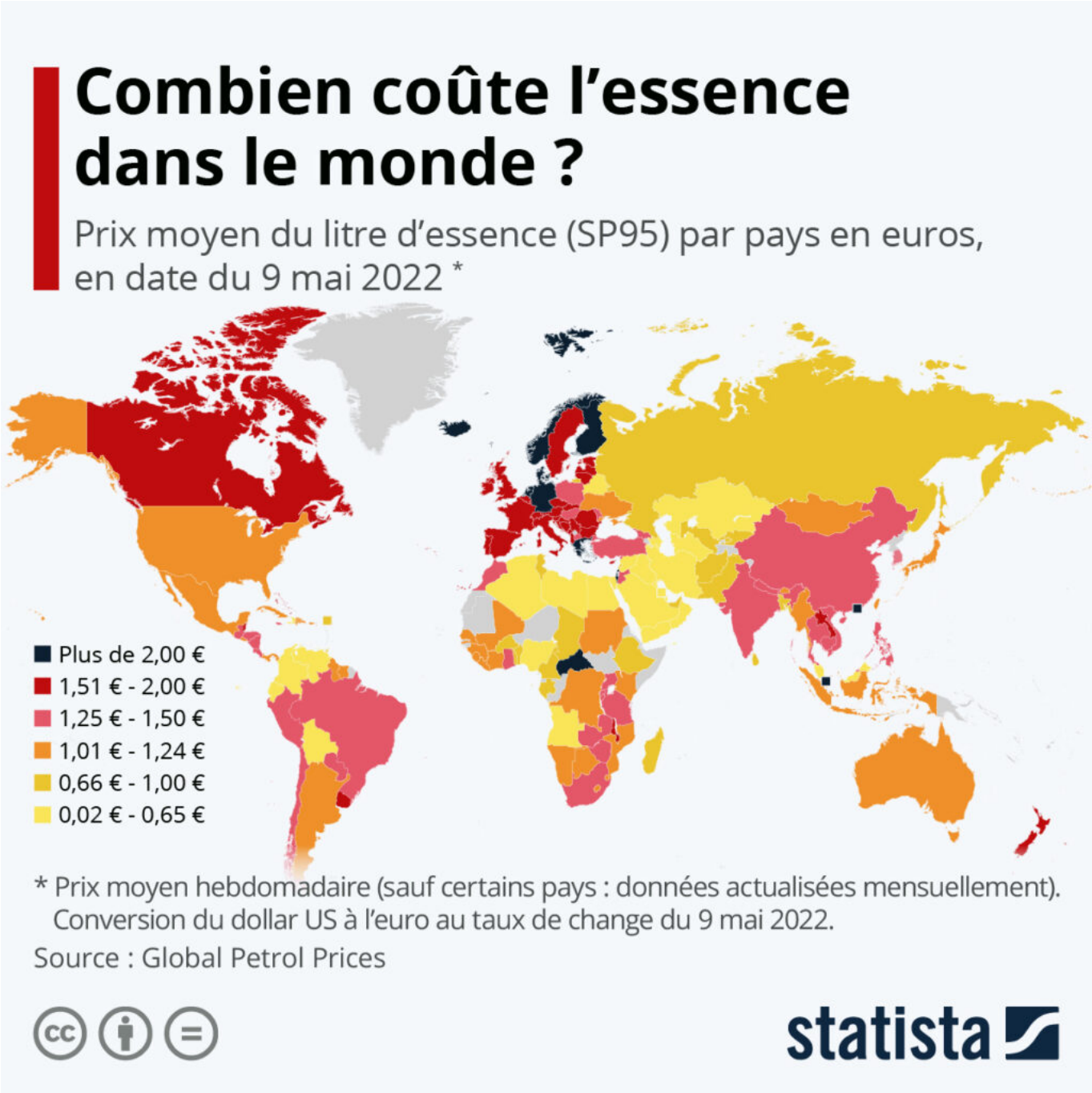
Comment se procurer la vignette Crit'Air ?
Pour ceux qui ne disposent pas de cette vignette Crit'Air il faut se rendre sur le site www.certificat-air.gouv.fr pour se la faire délivrer par courrier (3,70€ envoi postal inclus).
« Cette vignette sera indispensable en cas d'épisode de pollution de l'air persistant », insiste les services de la préfecture de Vaucluse.

Pour être informé d'un épisode de pollution, il est possible de s'abonner aux alertes d'AtmoSud sur son site Web.

Combien coûte l'essence dans le monde ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025



Depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie, qui a fait grimper les cours du pétrole et d'autres matières premières, le prix de l'essence est un sujet d'actualité brûlant dans le monde. Comme les taxes représentent la majeure partie du prix du carburant (environ 60 % en France), ce sont les pays qui taxent le moins l'essence qui continuent d'afficher les prix les plus bas, à l'image des États-Unis. Avec un prix moyen de près de 1,20 dollar par litre pour le Sans Plomb 95 (soit 1,15 euro), les Américains payent

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

toujours beaucoup moins cher que les habitants de nombreux pays à haut revenu pour faire le plein. À l'échelle mondiale, le prix moyen se situait autour de 1,28 euro le litre le 9 mai.

C'est l'Europe qui affiche les prix de l'essence parmi les plus élevés de la planète. La plupart des Européens payent désormais plus de 1,50 euro par litre et le seuil des 2 euros a même été franchi dans plusieurs pays. C'est notamment le cas en Allemagne, au Pays-Bas, au Danemark, en Islande et en Norvège. En France, le prix hebdomadaire moyen s'élevait à 1,90 euro le 9 mai. La Norvège fait figure d'exception parmi les pays producteurs de pétrole, car elle applique une taxe particulièrement élevée sur les carburants. Le pays fonde une grande partie de sa richesse sur les hydrocarbures, mais poursuit depuis de nombreuses années une politique visant à ne plus dépendre des énergies fossiles.

D'autres pays producteurs de pétrole ont choisi le chemin inverse, en offrant l'essence à leurs citoyens à un prix inférieur à celui de l'eau en bouteille. Les exemples les plus radicaux sont le Venezuela, l'Iran et la Libye, où le litre coûte seulement quelques centimes d'euro. Parmi les régions du monde où l'essence est la moins chère figurent l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, mais aussi l'Asie centrale et la Russie. En Algérie, par exemple, l'essence ne coûte qu'environ 30 centimes par litre, alors qu'en Russie, le prix est actuellement de 70 centimes. Le litre d'essence le plus cher du monde est vendu à Hong Kong : 2,74 euros, ce qui revient à plus de 100 euros pour faire le plein d'une petite voiture.

De Tristan Gaudiaut pour Statista

Sur le même sujet : ce que représente le plein d'essence en pourcentage du salaire moyen.

Covoiturage courte distance : le grand bond du Grand Avignon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Alors que le covoiturage courte distance a explosé en mars sous l'effet de la hausse du prix des carburants, le Grand Avignon est l'agglomération qui a connu la plus forte progression de la région.

Avec +223% en 1 mois, le Grand Avignon est l'agglomération de Provence-Alpes-Côte d'Azur à avoir enregistré la plus forte progression en matière de covoiturage. La cité des papes est ainsi passée de 358 trajets en covoiturage en février 2022 à 1 157 trajets en mars selon Klaxit, plateforme leader européen du covoiturage domicile-travail centralisant à elle seule 46% de l'offre nationale.

Toujours selon ce classement basé sur les données de l'Observatoire national du covoiturage quotidien qui recense tous les trajets effectués en covoiturage courte distance par plus de 20 opérateurs partenaires, c'est la métropole Nice-Côte d'Azur qui arrive en tête (voir tableau ci-dessous) devant Aix-Marseille et la principauté de Monaco. Parti de loin, le Grand Avignon arrive désormais 6e de ce classement régional totalisant 16 544 trajets en mars. Un chiffre qui permet à la Région Sud de se classer en 8e position (+98) des 13 région françaises.

Rouen, Angers et Montpellier sur le podium

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Au niveau national, entre février et mars, en 1 mois seulement, le nombre de covoiturages a bondi de 54%. Dans ce top 10 hexagonal (hors Paris), Rouen reste de loin en première position avec plus 22 000 trajets réalisés en mars 2022, suivie par Angers (14 213), Montpellier (13 758) et Nantes (12 002) dans la tranche des plus de 12 000 trajets mensuels réalisés. Toulouse (10 804), Annecy (10 286), Beauvais (10 266) et Metz (10 117) réalisent chacune plus de 10 000 trajets mensuels. Beauvais compte même plus de trajets réalisés en covoiturage que Lyon ou Marseille, en étant 25 fois plus petite. Nice et Marseille figurent ensuite respectivement en 9e et 10e position.
Bordeaux, Lille, Strasbourg, Rennes et Grenoble, qui font pourtant partie parmi les 10 plus importantes métropoles françaises, sont absentes du classement.

Plus de succès dans les territoires qui subventionnent les trajets
« Entre février et mars, le nombre d'inscrits a été multiplié par 3 chez Klaxit, constate Julien Honnart, président et cofondateur de Klaxit. Avec la hausse du prix des carburants, les automobilistes ont donc cherché des solutions et se sont massivement inscrits sur l'application. Les volumes de trajets en covoiturage ont, eux, augmenté de 60%, soit 3,5 fois moins rapidement. Car les inscrits qui ont finalement franchi le pas et se sont mis à covoiturer sont ceux qui se situent dans des collectivités qui subventionnent les trajets. Même avec un litre de carburant à plus de 2€, les automobilistes ne voient pas leur intérêt économique sur le seul partage des frais. Il est nécessaire que le trajet soit subventionné par la collectivité pour qu'ils y trouvent un intérêt économique suffisant, laissent leur voiture au garage et deviennent passagers. »

120€ par mois pour le 'covoitureur'
Depuis le vote de la loi LOM de décembre 2019, le modèle économique du covoiturage courte distance repose sur les incitations financières mises en place par les collectivités locales.
Elles s'établissent ainsi : l'équivalent de 1,5 passager transporté sur 20km aller/retour pendant 20 jours sur un mois = 1,5 passager x 2€ x 2 aller/retour x 20 jours = 120€/mois.
C'est ce que Klaxit appelle la 'formule magique' : les passagers voyagent gratuitement ou à un prix symbolique et les conducteurs sont rémunérés entre 2€ et 4€ par trajet et par passager, soit 120€ / mois pour un usage régulier. C'est la collectivité qui paye la différence et crée ainsi un intérêt économique pour les automobilistes à laisser leur voiture au garage et devenir passager d'un covoiturage.
« La hausse du prix des carburants incite massivement les automobilistes à chercher des solutions alternatives mais le déclencheur pour covoiturer est bien l'incitatif financier de la collectivité, insiste Klaxit. Même avec un prix des carburants haut, sans incitatif financier, pas de passage à l'acte ni de covoiturage régulier. Et quand cet incitatif s'arrête, le covoiturage s'arrête. »
Preuve en est, entre mi-juillet 2020 et mi-février 2021, Ile-de-France Mobilités a suspendu son financement des trajets en covoiturage, entraînant une chute de 95% des trajets réalisés en covoiturage en Ile-de-France.

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Poids lourd : le contournement de la rocade d'Avignon reporté

Le projet d'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle aux heures de pointe semble reporté à une date non définie…

Afin de réduire le trafic routier sur la rocade Charles-de-Gaulle, la Ville d'Avignon et les services de l'Etat envisageaient un projet d'arrêté visant à interdire la circulation des poids-lourds entre 7h et 9h ainsi qu'entre 16h et 18h tous les jours.
« L'interdiction des poids lourds sur la rocade est une mesure demandée par les acteurs locaux, notamment par la maire d'Avignon depuis plusieurs années, détaillait la Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur en octobre dernier. Cette restriction vise les poids-lourds de plus de 40 tonnes aux heures de pointe. »
Travaillant sur la faisabilité d'un tel projet (conditions de contrôle, parkings de stockage, balisage des itinéraires, conditions de circulation des poids lourds du MIN de Châteaurenard), la Dreal Paca évoquait alors une entrée en vigueur de la mesure d'interdiction à la fin de l'année 2021.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 juillet 2025

Un remède pire que le mal ?
C'était sans compter sur la mobilisation des entreprises de transports locales ainsi que des membres de l'association du parc d'activités Avignon-Courtine. En effet, cette zone d'activités abrite de nombreuses sociétés de transports ainsi qu'une très importante plateforme multimodale (rail-route).
A ce titre, TLF-Méditerranée (regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de transport et logistique de France) ont fait part de leurs inquiétudes de leurs adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route.
S'appuyant sur des études faites par la Dreal et le Cerema, le groupe de travail réunissant les parties prenantes associées à cette réflexion (collectivités, acteurs économiques, transporteurs routiers notamment) ont estimé « qu'une telle interdiction mettrait à mal – voire en péril – le transport combiné rail-route dans le Sud de la France et compromettrait la transition énergétique ainsi que le report modal en général ».
De fait, le projet d'obligation de contournement de la rocade Sud d'Avignon semble donc reporté sine die.

La LEO fait cruellement défaut
Pour la Ville l'objectif de cet arrêté est de diminuer le trafic poids lourds sur la rocade. Une zone qui enregistre un transit quotidien de l'ordre 30 000 à 40 000 véhicules, dont 11% à 13% de camions. Un flux qui n'est pas sans conséquences sur la santé et la qualité de vie des 25 000 riverains des quartiers Sud de la cité des papes.
« Un périmètre reste à définir dans lequel un recours aux dérogations serait inutile car seul le transit devrait y être interdit, précise Michel Mattar, secrétaire général de TLF Méditerranée Pour les véhicules en transit, ils seraient dans l'obligation d'utiliser les itinéraires de contournement prédéfinis par la ville d'Avignon et la Dreal, mais cela engendrerait des problèmes avec les maires des communes traversées car les routes sont inadaptées et déjà très congestionnées. »
Aujourd'hui, si l'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle n'est donc pas pris c'est, qu'au bilan, entre les nuisances reportées sur d'autres territoires et les émissions de CO2 multipliées par la sous-utilisation de la plateforme rail-route, l'impact environnemental serait négatif.
Ainsi à l'image de difficultés rencontrées avec le plan Faubourgs, cette volonté municipale de 'faire la chasse' au trafic de transit se retrouve confrontée aux manques de solutions alternatives. Dévier le flux des véhicules : mais pour les faire passer où ?
Cette situation met en lumière l'absence d'infrastructures adaptées à la réalité du bassin de vie et plus particulièrement le retard pris par la LEO (Liaison Est-Ouest) dont seulement une tranche a été réalisée sur les 3 que compte le projet de contournement d'Avignon par le Sud.
Selon les projections, la mise en service de ces équipements routiers permettrait de réduire le trafic de plus de -20% sur la rocade et de -40% à -50% sur plusieurs tronçon de route compris entre la cité des papes et Châteaurenard.