

Écrit par le 23 juillet 2024

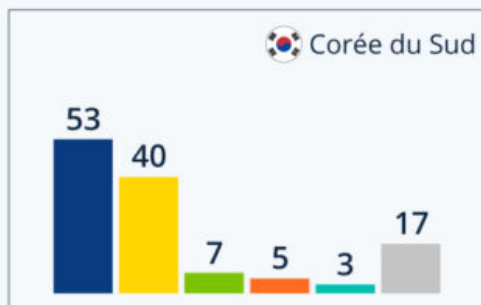
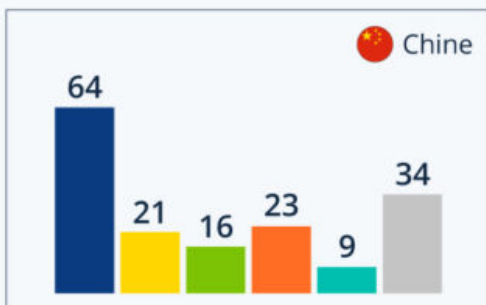
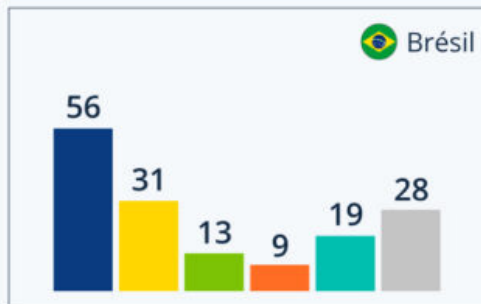
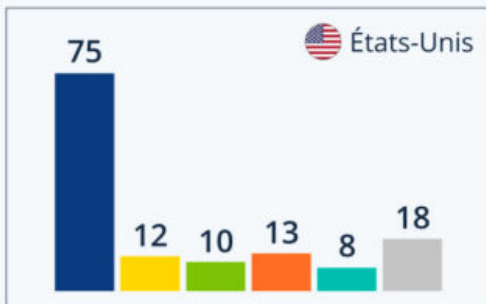
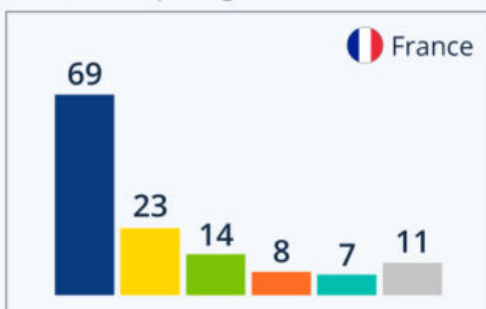
Mobilité : les modes de transport les plus utilisés au quotidien

Ecrit par le 23 juillet 2024

Mobilité : comment se déplace-t-on au quotidien ?

Modes de transport utilisés pour le trajet domicile-travail/école/université en 2022 par pays, en % d'utilisateurs

■ Voiture personnelle ■ Transport public ■ Vélo personnel
■ Véhicule partagé en libre-service * ■ Moto/Scooter personnel ■ Autres **



Base : 1 600 à 6 200 répondants par pays (18-64 ans) qui se déplacent quotidiennement. Plusieurs choix possibles.

* Vélo, trottinette, scooter ou voiture ** Taxi/VTC, à pied, etc.

Source : Statista Global Consumer Survey



statista

Ecrit par le 23 juillet 2024

Bien que la part modale de l'automobile dans les transports ait globalement diminué au cours des dernières décennies, la voiture personnelle tient toujours la corde pour les déplacements du quotidien.

Dans les pays étudiés dans le [Global Consumer Survey](#) de Statista, plus de la moitié des usagers interrogés indiquent utiliser leur voiture pour effectuer les trajets domicile-travail (ou école/université). Si la voiture individuelle reste bien souvent indispensable dans certaines localités, son usage est en revanche de plus en plus contesté dans les villes, où vit désormais plus de la moitié de la [population mondiale](#). Notre graphique donne un aperçu des modes de transport plébiscités au quotidien à travers le monde.

Parmi les pays que nous avons sélectionnés, c'est aux États-Unis que la part de la voiture personnelle dans les déplacements domicile-travail est la plus élevée, citée par 75 % des navetteurs interrogés. Dans ce pays, l'automobile occupe toujours une place centrale dans les financements d'infrastructures. En revanche, son taux d'utilisation est beaucoup plus faible en Corée du Sud et aux Pays-Bas (53 % à 55 %). Très développés en Corée du Sud, les [transports en commun](#) (métros, bus et trains) représentent l'alternative la plus utilisée, cités par 40 % des sondés, tandis qu'au [Pays-Bas](#), c'est le vélo personnel qui arrive en deuxième position des modes de transport favoris, avec 35 %.

Toujours selon cette étude, les véhicules partagés en libre-service (trottinettes électriques, vélos, scooters, voitures, etc.) sont particulièrement populaires en Chine, où ils sont mentionnés par 23 % des usagers.

Dans l'Hexagone, la voiture personnelle reste assez loin devant pour la [mobilité domicile-travail](#), utilisée par 69 % des Français interrogés, contre 23 % pour les transports en communs et 14 % le [vélo personnel](#). Les véhicules partagés sont quant à eux mentionnés par 8 % des répondants, soit une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2020.

De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Pôle emploi : faire face aux besoins de recrutement de conducteurs de bus

Ecrit par le 23 juillet 2024



« La pénurie de conducteurs-receveurs n'est pas une fatalité » : le taux d'offres confiées à Pôle-Emploi a grimpé de 45% au 1er semestre. C'est ce que martèle Michel Ciocci, le Directeur Territorial de Pôle-Emploi Vaucluse, au cours d'une conférence de presse organisée Quartier Joly-Jean à Avignon avec le Directeur général des Voyages Arnaud, « En 2021, on a recensé 71 formations et pour cette année, on dépassera les 110 ! ».

Il est vrai qu'à l'approche de la rentrée scolaire, en France, on a entendu en boucle qu'il manquerait nombre de chauffeurs pour le ramassage scolaire. Mais pas en Vaucluse puisque chacun a anticipé. Les voyages Arnaud ont dès le mois de janvier, avec leur « Bus Tour », sillonné le département en expliquant qu'il leur manquait des conducteurs de bus. Ils ont précisé qu'ils proposaient plusieurs types de contrats : 60 heures par semaine, pour amener les enfants à l'école le matin et les ramener à la maison le soir et disposer de toutes les vacances scolaires, 110h pour les accompagnements en péri-scolaire ou à temps complet. Et un salaire qui varie de 800€ à 1 500€ selon la durée du travail.

« J'ai toujours rêvé de conduire un bus. »

Ecrit par le 23 juillet 2024

Camille Vallon, 24 ans, conductrice de bus.

« J'ai 24 ans, j'ai toujours rêvé de conduire un bus et j'ai une petite fille de 15 mois » explique Camille Vallon, « Ce métier me convient parfaitement, il me permet à la fois de m'occuper de mon bébé et de gagner un peu d'argent ». Pour ce faire, elle a suivi une formation professionnelle qualifiante de 3 mois et les écoliers sont ravis d'avoir une jeune femme au volant. D'ailleurs, 32% du personnel est féminin ». Autre cas, celui de Jean-Pierre Scatena, cheminot pendant 33 ans à la SNCF. Le centre de formation où il travaillait a fermé, il ne se voyait pas partir à Nanterre, du coup il a fait un tour chez les Voyages Arnaud : « Ils m'ont proposé une formation minimale obligatoire de 140h en un mois. Cela m'a permis de découvrir les conditions de travail, les obligations de ponctualité. En plus le patron est à côté, on a toujours quelqu'un pour nous aider, nous conseiller. J'ai fait ma première rentrée scolaire début septembre, les gamins sont plutôt sympas et polis. Plus tard, je pourrai aussi conduire des cars pour des lignes de tourisme, qui sait ? Et cette activité partielle me convient très bien, elle complète ma petite retraite d'ex-salarié de la SNCF ». Dernier exemple, celui de Gérard Soriano, 65 ans, ancien routier, qui n'a pas voulu rester inerte à la retraite. Il a aussitôt embrayé sur un poste de conducteur de bus scolaires : « Je voulais absolument m'occuper, voir des gens, avoir des contacts, 100 heures par mois, c'est super et je me sens utile ».

« Aujourd'hui, 50% des chômeurs font un métier différent de leur formation initiale, ils acceptent une autre orientation professionnelle. »

Michel Ciocci, Directeur territorial de Pôle emploi Vaucluse.

Ce que corrobore le Directeur de Pôle Emploi 84 : « On travaille avec des êtres humains, on essaie d'agir, de trouver des solutions dans des secteurs en tension comme le transport pour qu'ils retrouvent le monde du travail. Ils ne pensent pas forcément à ce type d'emploi, mais il a changé, évolué. Les bus sont confortables, climatisés. Aujourd'hui, 50% des chômeurs font un métier différent de leur formation initiale, ils acceptent une autre orientation professionnelle. On dépense de l'argent public, nous avons donc une obligation de résultats ». Pour Jean-Baptiste Fontan, directeur général des Voyages Arnaud : « Nous payons la formation de nos futurs salariés entre 6 et 7 000€, nous voulons qu'ils s'épanouissent. Ce sont eux qui choisissent de travailler à temps complet ou partiel, en phase avec leur vie familiale. Selon leur durée de travail ils auront droit au 13e mois, à une prime de non-accident, nous payons aussi 50% de leur mutuelle santé. En plus nous avons plusieurs dépôts dans le Vaucluse, nous leur proposons de travailler dans celui qui est le plus près de leur domicile (Carpentras, Jonquières, Orange, Sorgues, Châteaurenard), d'autant qu'ils prennent leur service à 6h et demi le matin pour accompagner les enfants à l'école. Il y a en ce moment 36 autres hommes et femmes en cours d'acquisition de formation chez nous, ils seront sans doute prêts en janvier prochain, donc la tension sur notre métier retombe ».

Ecrit par le 23 juillet 2024



A gauche, Jean-Baptiste Fontan, dirigeant des Voyages Arnaud, et Michel Ciocci, directeur territorial de Pôle emploi Vaucluse.

Un bus qui roule, ce sont 60 voitures en moins sur la route

Il ajoute : « Tout le monde peut venir chez nous, d'anciens gendarmes, policiers, légionnaires, pompiers, des retraités de l'enseignement, du commerce. Il n'y a pas de limite d'âge dans la mesure où chaque année, un médecin mandaté par la préfecture leur fait passer une visite et précise si le salarié est apte ou non à continuer de travailler. Jean-Baptiste Fontan qui insiste sur les nouveaux aspects du métier de conducteur-receveur : « Avant de tourner la clé de contact et de quitter le dépôt, le chauffeur doit souffler dans l'étylotest, programmer son GPS pour le trajet à effectuer, mettre en route la billettique, entrer la carte à puce dans le chronotachygraphe, faire en sorte que les passagers sourds voient les indications du prochain arrêt, que ceux qui ont une mauvaise vue entendent les indications au micro et que la palette élévatrice pour fauteuils roulants fonctionne ».

Michel Ciocci, patron du Pôle-Emploi Vaucluse insiste « C'est un super métier et très utile. On l'a bien vu pendant la crise sanitaire, les caissières, le personnel soignant et les chauffeurs étaient en 1re ligne pour

Écrit par le 23 juillet 2024

que la France reste debout. L'intérêt général passe par eux. En plus, un bus qui roule, ce sont 60 voitures en moins sur la route, donc du vrai covoiturage ! »

Rentrée : la CPME 84 s'inquiète pour les entreprises vauclusiennes



Période post-Covid, crise énergétique, guerre en Ukraine, envolée du coût des matières premières, pénurie de main d'œuvre, remboursement du PGE, plan Faubourg... A l'occasion de

Ecrit par le 23 juillet 2024

cette rentrée Bernard Vergier, président de la CPME de Vaucluse s'inquiète des difficultés qui s'accumulent pour les entreprises vauclusiennes.

« L'année 2021, puis le premier semestre 2022, ont été marqués par la crise du Covid puis par la reprise de l'économie freinée par des difficultés de recrutement et des pénuries de matières premières sans précédent », constate Bernard Vergier, président de la CPME 84 (Confédération des petites et moyennes entreprises) à l'occasion de la conférence de presse de rentrée de la première organisation patronale de Vaucluse (900 adhérents directs et 8 000 entreprises représentées via les branches affiliées à la Confédération départementale).

Malgré cela, poursuit-il, la CPME reste plus que jamais mobilisée pour faire entendre haut et fort la voix des PME au cœur d'un contexte incertain : lutte contre l'inflation et les pénuries, indispensables réformes des retraites et de la sphère publique, transitions écologique et numérique. Et pour cela, notre objectif est clair : militer inlassablement pour bâtir un environnement plus favorable aux TPE-PME. »

Flambée des coûts de l'énergie

En premier lieu, la CPME 84 s'alarme des conséquences de la flambée des coûts de l'énergie.

« Nous redoutons cet hiver une cherté de l'énergie qui risque de se coupler à une rareté. Nos chefs d'entreprise s'y préparent et font déjà le maximum pour réduire leur consommation mais nous devons impérativement éviter les coupures ou les délestages même si 59% des entreprises ont déjà réduit leur consommation énergétique. Il est nécessaire, en premier lieu, d'être accompagnés par les énergéticiens qui doivent nous aider à anticiper les difficultés. Les pouvoirs publics devront réactiver les mesures d'activités partielles de longue durée et les fonds de solidarité afin d'éviter des licenciements économiques voire des fermetures d'entreprise.

« Eviter des licenciements économiques voire des fermetures d'entreprise en raison des coûts de l'énergie. »

Bernard Vergier

« Dans un souci de séduction politique et d'un certain dogmatisme écologiste, nos politiques ont voulu croire que l'on pouvait s'en sortir avec le 'tout solaire et éolien', regrette Bernard Vergier. Le résultat est aujourd'hui là, notre forte dépendance énergétique est susceptible de remettre en question la viabilité de nos entreprises les plus énergivores. »

Difficultés de recrutement et inflation

Le président de la CPME 84 s'inquiète des fortes difficultés de recrutement que rencontrent les entreprises locales.

« Trop d'entreprises peinent à recruter, trop de postes sont vacants sur l'ensemble des secteurs d'activités mettant en difficulté le développement et l'activité de nos structures », constate Bernard Vergier même si « à l'échelle de notre département, les acteurs concernés se sont fortement saisis du

Ecrit par le 23 juillet 2024

sujet et nous pouvons saluer les efforts conjoints de la DEETS, de la Préfecture de Vaucluse, Pôle Emploi, des organisations patronales et branches professionnelles ainsi que l'ensemble des partenaires travaillant sur le sujet. »

« L'apprentissage reste le meilleur dispositif pour insérer nos jeunes dans nos entreprises. »

Pour combler en partie ce manque de main d'œuvre, le président de la CPME de Vaucluse plaide pour que l'apprentissage continue à être soutenu : « Il reste le meilleur dispositif pour insérer nos jeunes dans nos entreprises en leur donnant une formation concrète, en travaillant sur les savoir-être ainsi que sur la valeur 'travail' ».

Et Bernard Vergier de regretter à contrario ceux qui « choisissent encore le chômage de complaisance. Les conditions d'indemnisation de l'assurance chômage doivent être resserrées, avec une incitation plus rapide à reprendre un emploi, comme c'est le cas dans la plupart des autres pays européens. »

« Il est nécessaire de redonner du pouvoir d'achat à nos collaborateurs »

Concernant l'inflation, même si celle-ci est une des plus faibles d'Europe, la CPME propose de réactiver pour toutes les entreprises la défiscalisation des heures supplémentaires et de plafonner le montant des charges patronales. Concrètement, au-delà de la 35^e heure, un salarié serait payé 25% de plus mais les charges patronales n'augmenteraient pas.

La CPME propose également d'assouplir les dispositifs de participation et d'intéressement ainsi que de permettre plusieurs versements au cours de l'année de la prime Pepa (Prime exceptionnelle de pouvoir d'achat dit aussi 'Prime Macron').

« Il est nécessaire de redonner du pouvoir d'achat à nos collaborateurs », insiste Bernard Vergier.

Mobilité : le plan Faubourgs en ligne de mire

Enfin, le président de la CPME s'alarme des conséquences de [la mise en place du plan Faubourgs à Avignon](#).

« Les embouteillages impactent au quotidien l'ensemble de notre activité économique, touchent les professionnels, leurs collaborateurs, leurs clients et fournisseurs qui ne peuvent se passer de leur véhicule pour exercer leur activité professionnelle, déplore Bernard Vergier. Le commerce de proximité implanté sur le plan faubourgs subit des pertes de chiffres d'affaires jusqu'à -85%, certains d'entre eux ont procédé à des licenciements économiques et cessés leur activité. Dans le même temps, des pics de pollution importants sont régulièrement enregistrés aux heures d'affluence. Les conséquences environnementales nous inquiètent... Les professionnels prioritaires (pompiers, ambulances, services

Ecrit par le 23 juillet 2024

d'ordre) sont aussi touchés et ne peuvent intervenir dans les délais nécessaires, ce qui peut mettre en danger la population concernée. De fortes inquiétudes sont aussi émises par les propriétaires de logement privatifs et professionnels sur les dévaluations immobilières déjà annoncées à court et moyen terme. »

« Notre ville n'a pas le droit de mourir. »

« Tout cela impacte grandement les activités des entreprises d'Avignon et au-delà. Cela touche aussi les populations de la cité des papes mais aussi plus largement celles du Vaucluse, du Gard et des Bouches-du-Rhône. Nous ne sommes pas contre le principe, mais là, on a fait les choses à l'envers. Il aurait fallu d'abord finaliser les travaux de la tranche 2 de la LEO, mettre en place des parkings relais et faire émerger de nouvelles plateformes dédiées aux automobilistes. Là, on est allé trop loin. Notre ville n'a pas le droit de mourir. »

Ecrit par le 23 juillet 2024



La CPME 84 dénonce les conditions et les conséquences de la mise en place du plan Faubourgs à Avignon.

« Face à la position dogmatique de la municipalité que nous regrettons, je rappelle que la CPME 84 a déposé une requête au Tribunal administratif de Nîmes avec l'association [Adrem](#) à l'encontre de ce plan », conclut Bernard Vergier qui déplore que son organisation soit l'une des seules à se mobiliser sur ce sujet.

« En off, les autres acteurs institutionnels sont tous d'accord avec nous mais ils n'osent pas prendre publiquement position. Ils ont peur, pas nous car la CPME 84 est une organisation strictement apolitique dont la l'économie locale et l'emploi sont les seules préoccupations. Nous ne pouvons-nous soustraire de cet enjeu d'intérêt général. »

Ecrit par le 23 juillet 2024

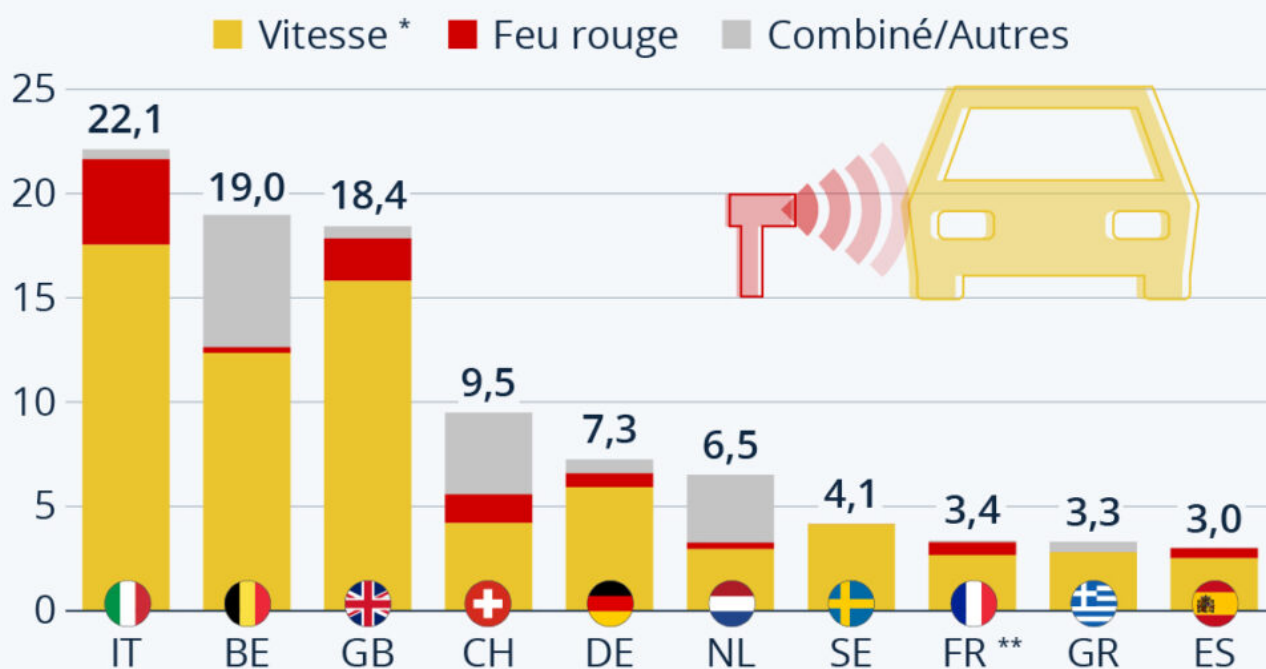
[A lire aussi : Mobilité, la vision du maire d'Avignon pour son territoire](#)

Où trouve-t-on le plus de radars sur les routes en Europe ?

Écrit par le 23 juillet 2024

Où trouve-t-on le plus de radars sur les routes ?

Nombre de radars pour 1 000 km de réseau routier dans une sélection de pays d'Europe, selon le type



Données : août 2022 pour les radars, 2020 pour le réseau routier.

* dont radars tronçons ** France métropolitaine

Sources : SCDB, Fédération routière internationale, Statista



statista

La probabilité d'être flashé pour une infraction sur les routes européennes varie grandement d'un pays à l'autre. Elle dépend, entre autres, du nombre de radars rapporté à la [longueur du réseau routier](#).

Selon les données du site [Speed Camera Database \(SCDB\)](#), avec plus de 10 000 radars, l'Italie est le deuxième pays d'Europe qui en compte le plus derrière la Russie (et ses plus de 18 000 unités installées).

Écrit par le 23 juillet 2024

Ramené à la longueur totale du réseau routier italien, cela fait environ 22 radars pour 1 000 kilomètres de routes, dont la grande majorité dédiée uniquement au contrôle des vitesses (80 % du total). Les radars sont aussi très courants en Belgique et au Royaume-Uni, où le ratio atteint près de 20 unités pour 1 000 km.

Avec environ 3 500 radars répartis sur plus d'un million de kilomètres de voies diverses, soit 3,4 pour 1 000 km, la France métropolitaine affiche une densité de radars assez faible comparée à la plupart de ses voisins. Dans le détail, près de 2 800 radars de vitesse étaient installés sur les [routes françaises](#) en août 2022, dont 186 radars tronçons. On dénombre également un peu plus de 600 radars de feu tricolore.

De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Près de 156 000 cyclistes ont gravi le Ventoux en 2021

Ecrit par le 23 juillet 2024



L'an dernier, 155 746 passages de vélo ont été enregistrés sur les trois routes donnant accès au sommet du Ventoux. C'est 35 000 de plus que les années précédentes où ils étaient environ 120 000 à se mesurer aux pentes du géant de Provence. Faut-il y voir 'un effet Tour de France' suite à la double ascension inédite proposée le 7 juillet dernier lors de la 11^e étape de l'édition 2021 de la grande boucle ? Toujours est-il que le célèbre mont Chauve semble attirer de plus en plus d'amateur de vélo du monde entier. Ils étaient ainsi encore à peine 100 000 à tenter de le gravir il y a un peu plus de 5 ans.

Un succès à mettre en grande partie au crédit de la politique touristique du Conseil départemental de Vaucluse et des communes du département afin de développer l'offre cyclotouristique grâce à l'aménagement de large bande cyclable, de vélo-route maillant l'ensemble du territoire ainsi que des services dédiés à l'accueil de cette clientèle (bornes de recharge pour les vélos électriques, lieux de réparation, hébergements adaptés aux spécificités des 2 roues...). Le tout conforté par une stratégie d'image visant notamment à recevoir régulièrement, tous les 4 ou 5 ans, au Ventoux le Tour de France et son audience cumulée de 2 milliards de téléspectateurs et auditeurs provenant de 190 pays.

Plus de la moitié passent par Bédoin

Dans le détail, c'est par la route du Ventoux-Sud, celle de Bédoin, que l'on dénombre le plus de passages. Ils sont ainsi 81 835 cyclistes à avoir emprunté cet axe, le plus renommée, pour gravir le Ventoux avec 21

Ecrit par le 23 juillet 2024

kilomètres d'ascension (quasiment sans possibilité de répit), 1 600 mètres de dénivelée et une pente moyenne de 7,5% atteignant 11,5% par endroit. Cette voie représente 52,5% des passages enregistrés.

Les amateurs de la petite reine ont été ensuite 46 059 (soit 29,6% du trafic total) à avoir emprunté la route d'accès du Ventoux-Est par Sault. Il s'agit de la voie la plus 'facile' avec une ascension de 26 kilomètres à 4,6% de pente moyenne.

Enfin, ils ont été 27 851 (17,9%) à avoir pris prendre la route la moins connue, celle du Ventoux-Nord par Malaucène. Elle n'en reste pas moins très difficile avec 21 kilomètres d'ascension irrégulière, 1 535 mètres de dénivelée avec une pente moyenne de 7,3% et de courts tronçons atteignant près de 13%.

En moyenne, ces trois itinéraires ont été les plus fréquentés au mois de septembre 2021 (37 125 passages) devant ceux de juillet (33 257) puis d'août (31 705). A l'inverse, c'est en janvier que l'on a comptabilisé le moins de passage (339) ainsi qu'en février (936).

Par ailleurs, les systèmes de comptage des vélos ont aussi permis de quantifier le trafic dans les gorges de la Nesque (47 953 passages de vélo en 2021) ainsi qu'au col de la Madeleine (101 286).

De quoi justifier le titre de 'Terre de vélo' pour le Vaucluse ? Certainement puisque après s'être entraîné sur les routes des Baux-de-Provence, Laurent Wauquiez, président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, n'a pas résisté, lui aussi, à l'appel du Ventoux qu'il a gravi le 7 août dernier (voir photo ci-dessous). Une ascension qui sera comptabilisée dans celles de 2022.

Ecrit par le 23 juillet 2024



Laurent Wauquiez n'a pas résisté au pouvoir d'attraction du Ventoux. Le président de la région Auvergne-Rhône-Alpes a gravi à vélo le géant de Provence le 7 août dernier après s'être entraîné sur les pentes des Baux-de-Provence quelques jours auparavant.

1500 personnes ont assisté à la remise en route de la ligne de la rive droite du Rhône

Ecrit par le 23 juillet 2024



Près de 50 ans après son arrêt, [la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône](#) a repris du service hier, un jour après son inauguration. Une occasion pour laquelle plus de 1 500 personnes ont fait le déplacement.

Ce dimanche 28 août, le bruit du train sur les rails s'est mêlé aux acclamations du public présent pour [célébrer la remise en service de la ligne de la rive droite du Rhône](#), qui était fermée aux voyageurs depuis 1973. Une remise en route qui, à l'origine, devait voir le jour en 2025. La ville d'Avignon est donc de nouveau reliée à la rive droite du Rhône depuis hier, le lundi 29 août. « Ce train est lancé et nous sommes nombreux à nous y embarquer », a proclamé [Jean-Christian Rey](#), président de l'Agglomération du Gard rhodanien. Cette déclaration est aussi métaphorique qu'elle est littérale. Plus de 1 500 personnes ont eu le plaisir d'effectuer le trajet inaugural aux côtés notamment de Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, des maires des communes désormais desservies par cette ligne, mais aussi des représentants de la SNCF.

Le voyage a débuté à Nîmes en milieu de matinée, a fait escale à Avignon avant de s'arrêter à Bagnols-sur-Cèze durant 1h15, où des produits locaux les attendaient dans une ambiance musicale. Puis, le train s'est également arrêté pendant 1h30 à la gare de Pont-Saint-Esprit où l'esprit était également à la fête et

Ecrit par le 23 juillet 2024

au partage avec les producteurs locaux et la fanfare 'La Tête dans l'Cuivre'. « Promesse tenue ! C'est une véritable fierté de célébrer aujourd'hui, avec les usagers, les habitants, les élus locaux et l'ensemble des forces vives de ce territoire, le retour du train de voyageurs dans le Gard rhodanien », a déclaré [Carole Delga](#) avant de couper le ruban qui inaugure cette ligne.



©Région Occitanie - Laurent Boutonnet

Quelles gares sont desservies ?

Après près d'un demi-siècle d'attente, celle-ci se fait ressentir sur le quai de la gare Nîmes-centre. Les sourires remplacent les expressions d'impatience lors de la montée à bord du train. Le projet qui devait voir le jour en 2025 a finalement quelques années d'avance. Pour permettre la réouverture anticipée de cette ligne ferroviaire, la Région Occitanie a d'ores et déjà investi un budget de 12,8 millions d'euros pour la conduite des études et la réalisation des travaux qu'elle finance à 100%, sur un budget total estimé à 100 millions d'euros. « Nous vivons cette réouverture comme le parfait symbole d'une coopération réussie entre les entités SNCF et la Région Occitanie », a déclaré [Jean-Pierre Farandou](#), président de SNCF. Dans le train, la fierté de cette réussite se lit sur tous les visages. Pour le moment, quatre gares sont desservies, mais six devraient s'y ajouter dans les prochaines années, jusqu'à une

Ecrit par le 23 juillet 2024

réouverture totale de la ligne de la rive droite du Rhône d'ici 2026.



Il y a dix trains régionaux liO en circulation par jour. Ainsi, la ligne de la rive droite du Rhône permet chaque jour cinq aller-retours entre les gares de Pont-Saint-Esprit et Avignon, en passant par Bagnols-sur-Cèze, dont un qui se prolonge jusqu'à Nîmes. Cette ligne fait donc 82 km et permet d'effectuer le trajet entre Avignon et Pont-Saint-Esprit en 30 minutes, au lieu de 50 minutes en voiture. À ces 30 minutes, il faut en ajouter pour arriver jusqu'à Nîmes.

Quels tarifs ?

Les tarifs vont de 3€ à 9€ en fonction du trajet pour un billet unique. Des abonnements annuels FréquentiO' sont possibles, ainsi que des offres spéciales. Les 18-26 ans bénéficient de -50% dès le premier trajet, un tarif dégressif pour ensuite atteindre la gratuité. Même chose pour les seniors qui eux bénéficient de -10% dès le premier trajet. Il y a aussi l'offre SolidariO' qui donne 20 trajets gratuits aux réfugiés, aux demandeurs d'emploi et aux bénéficiaires du RSA. Il existe également des tarifs pour les groupes, et [bien d'autres à découvrir sur le site de la SNCF](#). Depuis hier et jusqu'au 30 septembre, une offre est mise en place spécialement pour la réouverture de la ligne : tous les trajets sont à 1€ pour tous les voyageurs.

- Jusqu'à 20 km : 3 €
- De 21 km à 40 km : 6 €
- Au-delà de 40 km : 9 €

	Billet unique pour les trains (Plein tarif)	Abonnement annuel FréquentiO', coût par mois * (Tout Public)	Offres jeunes, seniors, demandeurs d'emploi...
Pont-Saint-Esprit – Bagnols-sur-Cèze	3 €	15,40 €	Application des bas tarifs du réseau liO (voir ci-dessous).
Bagnols-sur-Cèze – Avignon-centre	6 €	34,30 €	
Pont-Saint-Esprit – Avignon-centre	9 €	43,45 €	

* Après prise en charge employeur

« La SNCF dit que les trains d'Occitanie sont les moins chers de France », souligne la présidente du conseil régional d'Occitanie avec fierté. Cette inauguration a été l'occasion pour Carole Delga d'aborder la question de la gratuité des transports publics, un débat qu'elle souhaite porter au niveau national. « C'est un impératif en matière écologique et de pouvoir d'achat », a-t-elle ajouté. En effet, selon les calculs de l'ADEME, voyager en train pollue 32 fois moins que circuler en voiture. Le succès de cette inauguration a donc prouvé que beaucoup attendaient la réouverture de la rive droite du Rhône dans le but de pouvoir prendre le train plus quotidiennement, et ainsi, réduire leur empreinte carbone, mais aussi économiser, notamment avec [la hausse du prix du carburant](#) ces derniers mois. À terme, la Région

Écrit par le 23 juillet 2024

ambitionne de transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne.

V.A.

Grand Avignon : la vignette Crit'Air a encore un peu de chemin à faire



Après avoir été activé une première fois du 14 au 18 juin derniers (puis une seconde fois fin juillet), [le dispositif de 'circulation différenciée'](#) sur le bassin de vie d'Avignon peine à mobiliser les automobilistes.

Ecrit par le 23 juillet 2024

En effet, les vérifications réalisées à titre préventif et pédagogique lors de cette activation ont fait apparaître que seulement 15% des 1 015 véhicules légers et 13 poids-lourds contrôlés par les forces de l'ordre étaient équipés de la vignette Crit'Air.

[Cliquer ici pour tout savoir sur la vignette Crit'Air sur Avignon](#)

Pour rappel, aucune verbalisation n'a été dressée jusqu'alors à cause de cette vignette Crit'Air dont l'absence peut entraîner une amende comprise entre 68€ à 135€. Cependant, les contrôles réalisés ont incité de nombreux usagers à demander leur vignette.

28% des véhicules vauclusiens désormais équipés

Ainsi, lors de la semaine de la première activation du dispositif de 'circulation différenciée' plus de 30 000 vignettes Crit'Air ont été commandées en Vaucluse (majoritairement Crit'Air 1 et 2). Cela équivaut à une augmentation d'environ 40% de l'équipement total

en vignettes à l'échelle du département (121 000 véhicules équipés actuellement dont 96 500 véhicules particuliers). Le parc roulant départemental est aujourd'hui équipé à 28%.

Par ailleurs, plus de 18 000 vignettes Crit'Air ont été aussi commandées dans les 4 communes du nord des Bouches-du-Rhône intégrées dans le bassin de vie d'Avignon (Barbentane, Châteaurenard, Noves et Rognonas).

Limiter les effets de la pollution

Cette mesure a été mise en place afin de limiter les effets sur la santé de la population ainsi que sur l'environnement des épisodes persistants de pollution intense. Les restrictions de circulation sont mises en œuvre, de 6h à 20h et s'appliquent aux deux-roues, aux véhicules légers et aux poids-lourds sur la base des vignettes Crit'Air qui doivent être apposées sur chacun des véhicules.

Pour mémoire, la circulation des véhicules légers, y compris les deux roues, de classe 4, 5 et non classés ainsi que des poids-lourds de classe 3, 4, 5 et non classés, est interdite sur les 20 communes composant le bassin de vie du Grand-Avignon situées en Vaucluse, ainsi que dans les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône.

L'ensemble du réseau routier situé à l'intérieur et bordant le périmètre (en excluant les autoroutes A7 et A9 et certains axes (accès aux parkings relais et aux transports en commun), est concerné.

L.G.

LEO : l'Etat annonce vouloir revoir sa copie

Ecrit par le 23 juillet 2024

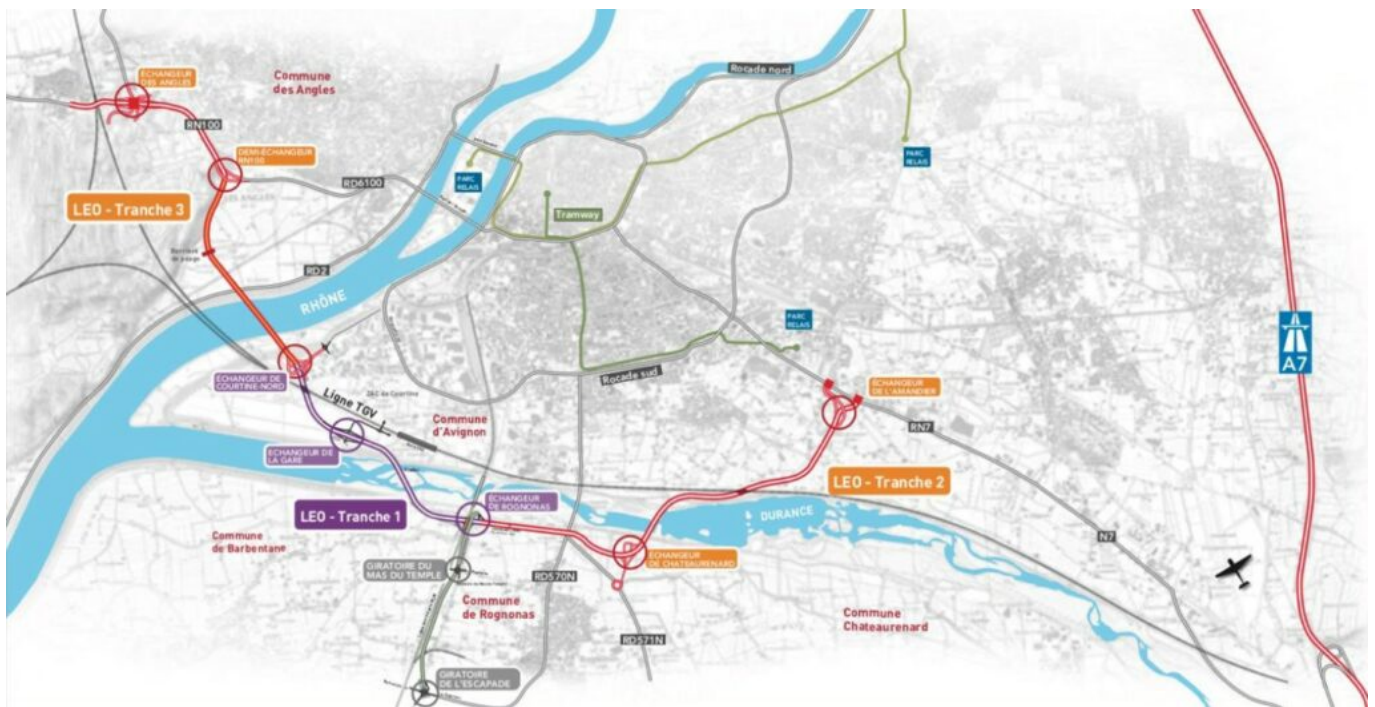
pour la tranche 2



Les services de la préfecture de la Région Sud viennent d'annoncer que l'Etat va engager « des études complémentaires en faveur d'un projet renouvelé et amélioré [de la Liaison Est-Ouest \(LEO\) à Avignon.](#) »

Cette annonce concerne plus précisément la tranche 2 (voir carte ci-dessous) de ce contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud d'une longueur totale de 13 km devant relier les Angles au carrefour de l'Amandier à Avignon.

Ecrit par le 23 juillet 2024



Actuellement, la tranche 2 prévoit d'inclure 5,8km à 2×1 voies puis à 2×2 voies (conjointement à la tranche 3) de route express en tracé neuf ; 2 raccordements à l'A7 décalés dans le temps : La Cristole puis l'Amandier (conjointement à la tranche 3) ainsi qu'un viaduc sur la Durance de 800 mètres.

Dans son communiqué, le service régional de la communication interministérielle rappelle que « l'État et les collectivités ont pris acte [des avis rendus par l'Autorité environnementale](#) et le Conseil National de Protection de la Nature et ont partagé la nécessité de consolider la procédure d'autorisation environnementale, sans remettre en cause le principe de l'opération. Cette autorisation sera donc modifiée au terme d'une nouvelle procédure d'instruction. L'État a ainsi engagé les études complémentaires pour aboutir à un projet renouvelé, optimisé et amélioré, prenant en considération les observations de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de Protection de la Nature. La réalisation de la tranche 2 interviendra dans les meilleurs délais après le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale en 2022. »

En clair, l'Etat annonce qu'il va revoir sa copie concernant le détail de la seconde tranche (dont le coût est estimé à 183M€ dont 142,7M€ pour les travaux de la première phase à 2×1 voie élargissable). De quoi retarder encore la réalisation de cette nouvelle tranche dont [le chantier devait débuter en 2023](#) pour une mise en service espérée par la [DREAL Paca](#), maître d'ouvrage, en 2027 ?

Initiée officiellement en 1999 par arrêté ministériel, la LEO est destinée à fluidifier le trafic sur Avignon (notamment la rocade Charles de Gaulle) ainsi que dans le Nord des Bouches-du-Rhône. Le projet comprend 3 tranches : une première, en service depuis 2010 (entre l'échangeur Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas d'une longueur de 3,8km en 2×2 voies avec un pont sur la Durance pour un

Ecrit par le 23 juillet 2024

montant de 136M€), et une tranche 3 avec le franchissement du Rhône (3,7km à 2x2 voies et 2x3 voies dans la montée des Angles avec un viaduc sur le Rhône pour un coût estimé de 216M€).

Santé publique contre critères environnementaux

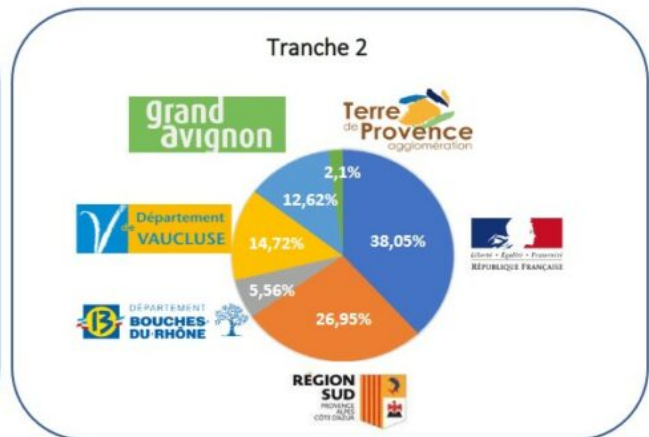
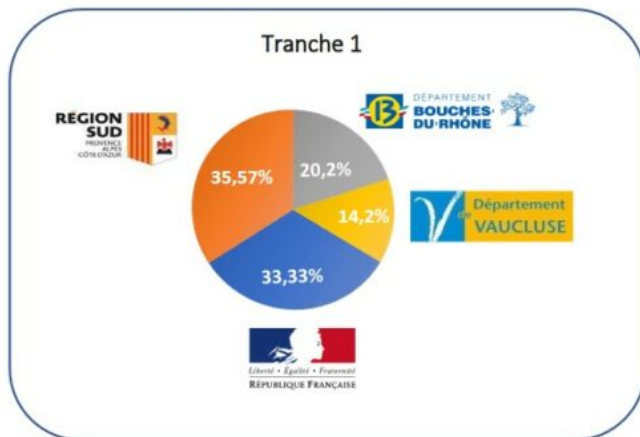
Si dans [un récent entretien à l'Echo du mardi](#), Cécile Helle maire d'Avignon faisait le point sur le LEO en rappelant que « des équipements qui apparaissent comme une évidence il y a 20 ans ne l'étaient plus forcément aujourd'hui », le énième report de la réalisation de la LEO entraîne de grave conséquence de santé publique et qualité de vie pour de nombreux habitants du Sud d'Avignon.

Pour rappel, la mise en service globale de la LEO a notamment pour objectifs de permettre la requalification de la rocade sud avec 13 500 véhicules en moins par jour soit une baisse de 40% du trafic, une amélioration de la qualité de l'air pour 81 700 personnes (contre une dégradation de la qualité de l'air pour 100 personnes sans dépassement des seuils autorisés), une amélioration du niveau sonore pour 16 000 riverains de la rocade (de l'ordre de -40% de l'intensité sonore actuelle) ainsi qu'une amélioration des temps de parcours entre les Angles et l'Amandier de l'ordre de -44%.

Volet financier

La répartition du volet financier établie à date est la suivante :

- Coût total de la réalisation de la T1 : 136 M€ (+3 M€ pour la requalification de l'ex-RN 570)
- Coût estimé de la réalisation de la T2 : 183M€ dont 142,7 M€¹ pour les travaux de la première phase à 2x1 voie élargissable
- Coût estimé de la réalisation de la T3 : 216 M€ (modalités de financement à l'étude)



Vélo Loisir Provence : une enquête vélo dans

Écrit par le 23 juillet 2024

le Luberon et le Verdon



HOCQUEL A - VPA

Vélo Loisir Provence lance la réalisation d'une enquête vélo dans le Luberon et le Verdon. L'objectif de cette enquête grand public est de recueillir l'avis des pratiquants vélo sur ces destinations, afin de définir au mieux les usages et évaluer les besoins et attentes quant aux différents services et aménagements vélos.

Pour des déplacements quotidiens, le loisir ou pour voyager, les Français sont de plus en plus nombreux à se mettre en selle.

Connaître le parcours et les attentes des pratiquants, obtenir un retour sur l'offre d'itinéraires et de services, mais aussi évaluer les retombées économiques engendrées sur les territoires est nécessaire pour que l'ensemble des acteurs locaux travaillent en adéquation avec les besoins exprimés.

Ainsi, les cyclistes réguliers, occasionnels et même ceux qui ne pratiquent pas le vélo sont invités à témoigner de leur expérience vélo sur le Luberon et le Verdon. Une enquête en ligne est menée par [Vélo](#)

Ecrit par le 23 juillet 2024

[Loisir Provence](#) jusqu'à l'automne 2022 à l'échelle de ces deux destinations. Egalement, une campagne de sondage sur le terrain est en cours de réalisation.

Pour répondre à l'enquête, rendez-vous sur www.veloloisirprovence.com.

J.R.