

Ecrit par le 22 juillet 2024

Etude : « Il y a un réel élan de solidarité dans les Quartiers de la ville »



70 étudiants en 3^e année de [licence Administration, économique et sociale \(AES\)](#) de l'université d'Avignon ont réalisé une étude sur [les Quartiers politique de la ville \(QPV\) de Vaucluse](#). Ces travaux, intitulés « Derrière les clichés des quartiers prioritaires : Des formes d'attachements construites entre économies informelles et sentiments d'exclusion » viennent d'être présentés ce mardi 7 mai 2024 lors d'une restitution orale au sein de la faculté.

Les élèves de la promotion 2023-2024 de 3^e année de la licence AES (Administration, économique et sociale) de [l'Université d'Avignon](#) ont effectué lors de leur 6^e semestre une large étude autour des [Quartiers politique de la ville \(QPV\) de Vaucluse](#) constituée d'entretiens, d'études ethnographiques et de données quantitatives. Ce travail a été présenté ce mardi 7 mai lors d'une restitution orale menée par les principaux acteurs de cette étude, à savoir les étudiants qui ont présenté l'ensemble de leurs recherches lors d'une conférence à la faculté qui a réuni une centaine de personnes « notre premier travail c'était l'observation et la connaissance. Nous voulions savoir l'histoire de ces lieux populaires, l'histoire de ses habitants, puis nous avons noté lors de nos journées là-bas le déroulement des journées, les habitudes de chacun, les lieux fréquentés, la mémorisation des mots tout en jugeant positivement », annonce en

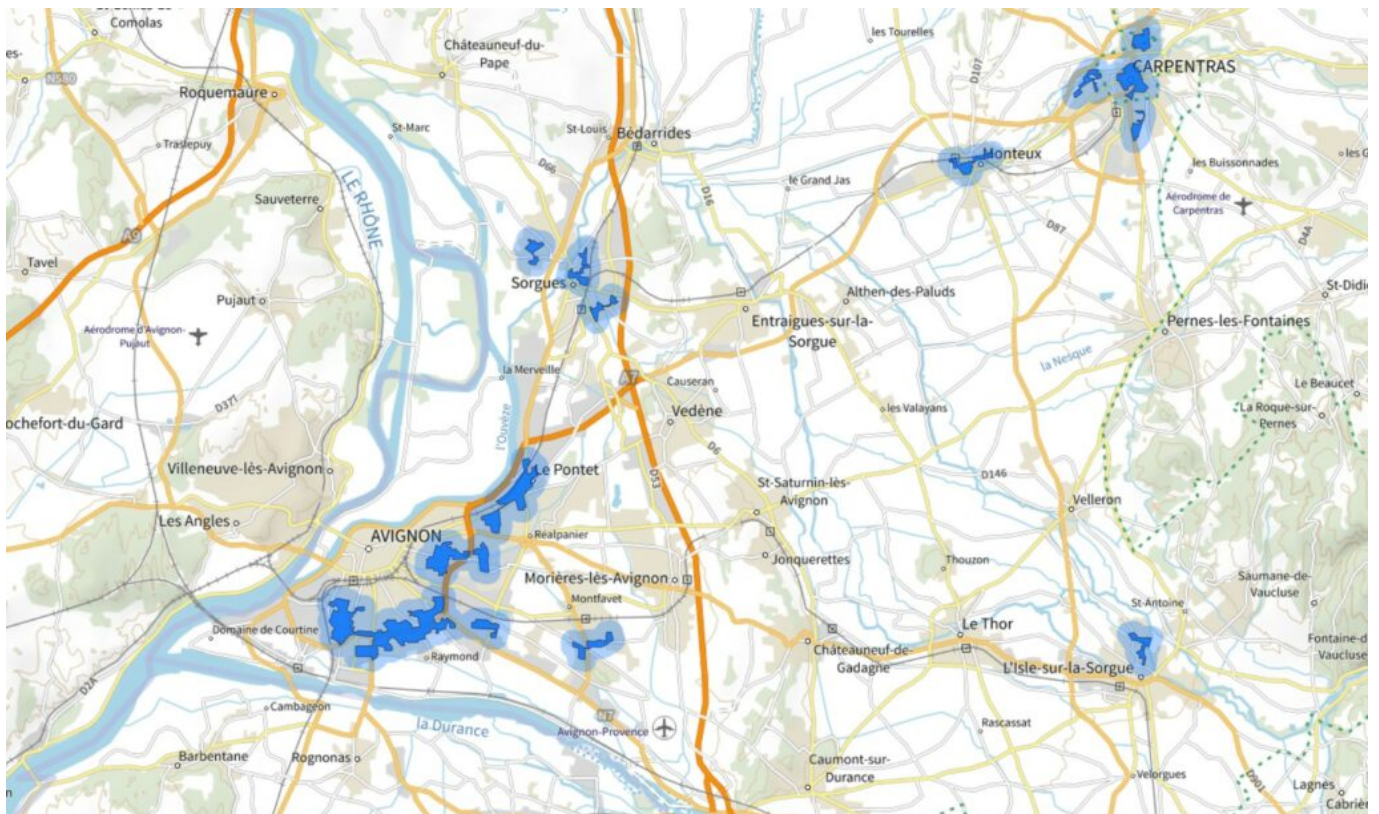
Ecrit par le 22 juillet 2024

introduction Shaima, une des étudiantes qui a élaboré cette étude.

« Nous voulions savoir l'histoire de ces lieux populaires, l'histoire de ses habitants. »

Shaima, étudiante en licence AES

Au final ce sont plus de 140 entretiens, qui ont été réalisés par les étudiants sur le terrain, dans les zones de [Monclar](#), [Champfleury](#), [Saint-Chamand](#) et la [Rocade Sud](#) à Avignon, les [Amandiers-Eléphants](#) à Carpentras, [Générat/Establet](#) à Sorgues ainsi qu'à [l'Isle-sur-la-Sorgue](#). 70 femmes et 70 hommes ont accepté de répondre aux interrogations des étudiants lors de ce travail de fond afin de respecter une parité totale « on était par groupe de 7 ou 8 pour mener nos enquêtes, on s'est réparti les différents quartiers afin d'organiser au mieux nos visites et observations qui nous ont servi à nos notes ethnographiques et on a mis tout en commun lors du dernier mois » explique Elisa, 21 ans, étudiante en 3^e année de licence AES.



Le Vaucluse compte 23 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) situés principalement dans le Grand Avignon et à Carpentras.

L'attachement et l'enracinement aux Quartiers de la ville

Ce projet avait pour but de mettre en avant les conditions des habitants de ces quartiers et de leur

Ecrit par le 22 juillet 2024

politisation. Il a été mené en collaboration avec [Stéphanie Abrial](#), [Christophe Parnet](#) et [Pierre Chiron](#), chercheurs scientifiques du laboratoire [Pacte](#) dans le cadre d'un projet financé par [l'Agence Nationale de Recherche](#). Les deux premiers cités sont intervenus par visioconférence à la fin de la conférence pour appuyer les points principaux soulignés par les jeunes chercheurs avignonnais.

[Le Vaucluse passe de 22 à 23 quartiers prioritaires](#)

Pour structurer ce travail de 'fourmi', qui s'est déroulé sur 4 mois, les 70 étudiants ont choisi de construire leur travail méthodologique autour de trois parties définies après la mise en commun de tous les entretiens réalisés sur le terrain. Le premier axe s'est concentré sur le lien fort qui existe entre les habitants et les quartiers de la ville qui a permis de faire ressortir un profond attachement voir un enracinement ressenti par les résidents mais aussi la solidarité importante qui existe entre eux « nous avons effectué une grille d'entretien à partir de nos observations et des premières interactions que nous avons eu avec les habitants, on a parlé avec les associations, les acteurs sociaux et enfin les habitants, il en est ressorti en premier lieu un sentiment d'attachement au quartier où les individus tissent des liens propres avec leurs environnements et les leurs. Cela peut s'expliquer par une volonté de se réclamer d'un territoire repensé ou identifié négativement dans lequel le chômage prédomine sans possibilité d'issue ou d'échappatoire » constate Lorenzo, un étudiant de la licence.

« On est loin des clichés de violence véhiculés par les médias, il y a un réel élan de solidarité. »

Alexandre

Cette partie de l'étude a permis aux apprentis sociologues de relier ce sentiment à une sensation d'exclusion ou d'abandon qui résulte du regard des autres et des politiques municipales, c'est par ce prisme que l'attachement et le sentiment d'appartenance au quartier se construit selon les résultats de leurs entretiens.

Au fur et à mesure de l'avancée de l'étude, les élèves d'AES d'Avignon ont pu constater que ce sentiment d'appartenance s'accompagnait par une solidarité importante entre chaque individu vivant dans les Quartiers de la Ville. Une donnée importante dans un milieu souvent décrit comme propice aux règlements de comptes et à l'insécurité « on a pu remarquer au cours de nos semaines d'observations que plusieurs évènements comme des barbecues étaient organisés, ouverts à tous, sans distinctions d'âge ou d'origine ethnique. On a pu également noter que plusieurs dispositifs étaient mis en place par les jeunes du quartier pour aider les mères de famille à porter les courses ou les emmener à certains endroits, ce sont des faits caractéristiques selon nous car c'est révélateur de l'ambiance générale et des

Ecrit par le 22 juillet 2024

« règles caractéristiques, on est loin des clichés de violence véhiculés par les médias, il y a un réel élan de solidarité » assure Alexandre, un des étudiants ayant participé à l'étude.



Durant la présentation de l'étude à l'université d'Avignon.

Des quartiers biens plus structurés qu'on ne le pensait

La portée immersive de l'étude menée par les étudiants au sein des quartiers prioritaires les à mener à s'intéresser de plus près à la vie et à l'organisation socio-économique qui s'est crée et qui perdure au sein de ces zones qualifiées de prioritaires par les politiques publiques « nous avons constatés que les QPV sur le Vaucluse sont bien plus structurées et éparpillées qu'on pouvait l'imaginer, il était donc essentiel pour nous d'établir des notes ethnographiques et d'en faire plusieurs synthèses, ce qui nous a permis à partir de ce travail de récolter des datas. Ainsi, nous avons pu définir précisément des valeurs extrêmes sur la part des jeunes dans la population, le taux de diplômés du supérieur, le taux de chômage et le taux d'abstention, à partir de ces résultats nous avons pu faire des corrélations entre ces caractéristiques » détaille Alexandre.

Le quartier de Monclar détient le record de pauvreté en Vaucluse

75,5% de taux de pauvreté dans le quartier de Monclar avec une population majoritairement jeune à

Ecrit par le 22 juillet 2024

51,4%, c'est le record sur le département du Vaucluse. Ce sont les chiffres récoltés par les étudiants de la licence AES d'Avignon, ils y ont noté également un taux d'abstention de 43,6%. Deux données mis en évidence et face à face car selon les auteurs de l'étude on peut noter une corrélation entre les difficultés économiques de la jeunesse des quartiers et la non-participation à la vie politique nationale. Le travail de fond effectué a permis de définir précisément le revenu médian au sein de ces 8 QPV vauclusiens, il s'élevé à 950€ par mois, ce qui veut dire que sur un quartier de 10 000 habitants, c'est à partir de la 5 000^e personne que cette dernière gagnera 950€ par mois dans ce quartier.

	<u>Monclar</u>	Amandiers -Eléphants	Champfleury	<u>Saint-Chamand</u>	Rocade Sud	Nord-Est	Isle-sur-la Sorgue	<u>Général/Establ et à Sorgues</u>
Revenu médian mensuel	642€	959€	1916€	600€	1102€	620€	730€	683€
Taux de pauvreté	75%	55,4%	Indisponible	57%	56%	Indisponible	51,3%	76,1%
Taux de chômage	32,6%	42,4%	18%	32%	39,8%	18%	23,9%	18%
Logements sociaux	80,9%	66,6%	Indisponible	Indisponible	55%	77%	Indisponible	32,54%*
Taux de diplômés supérieurs	Indisponible	8,9%	36,9%	13%	13%	13,5%	10%	19%

*Pourcentage de foyers allocataires de la CAF

Beaucoup de clichés à déconstruire

Cette étude a également permis de définir que c'est au sein du QPV de Champfleury, zone voisine de Monclar que le taux de chômage est le plus faible sur l'ensemble des quartiers concernés du département avec 18% de la population qui est sans-emploi et un taux de diplômés dans le supérieur au-dessus de la moyenne « la précision des chiffres et de ces études ethnographiques était fondamentale pour établir nos hypothèses et constats. Par exemple, on s'est aperçu suite à nos entretiens que le taux de population immigré le plus bas sur notre département était à l'Isle-sur-la-Sorgues avec 30% de population immigré et un taux de pauvreté qui était également le plus bas avec 51,4%, on a donc établi une corrélation entre le fait d'être immigré et le fait d'avoir des difficultés économiques ».

« Nous avons été confronté à la réalité des choses. »

Elisa

Au-delà des données, des chiffres et des constats, hypothèses ou corrélations tirées de leur travail, cette étude a surtout permis aux jeunes étudiants de la cité papale de découvrir un peu mieux leur territoire et de comprendre comment se passe la vie des habitants de ces zones prioritaires et comment ils font face à leurs problématiques du quotidien « Cette étude nous a énormément nourri car nous avons été confronté à la réalité des choses. Cela nous a permis de nous apercevoir que, déjà, on prend conscience de l'écart des inégalités socio-économiques qui touchent ces zones prioritaires. Ensuite, on se rend compte que beaucoup de clichés sont complètement à déconstruire. Qu'ils sont faux, parce qu'en fait, ils sont beaucoup plus complexes et organisés que les idées qu'on laisse entendre. C'est fou comme la

Ecrit par le 22 juillet 2024

relation de confiance entre nous, chercheurs-étudiants, et les gens que nous avons interrogé s'est renforcé progressivement, dès qu'on s'intéresse un peu à eux et qu'on apprend à les connaître, toutes les idées reçues se déconstruisent » conclut Elisa.

(Vidéo) : 20 ans après la gare TGV d'Avignon, l'aménagement de Courtine prend enfin son envol



Plus de 20 ans après la mise en service de la gare TGV d'Avignon, le quartier de Courtine devrait enfin connaître le développement que lui confère sa position stratégique pour l'ensemble du bassin de vie. L'opération, confiée aux aménageurs [Icade](#) et [Primosud](#) prévoit la réalisation de plus de 43 000m² de logements, de commerces et de locaux d'activités et de

Ecrit par le 22 juillet 2024

services. De la réussite de ce programme, dont les premiers coups de pioche devraient avoir lieu courant 2025, pourrait dépendre l'avenir du dynamisme économique de l'ensemble du bassin de vie. Pour ce projet urbain sans précédent les défis de la mobilité et de l'accessibilité seront vitaux.

« Ça y est ! Le quartier d'Avignon Confluences démarre très concrètement ». Cécile Helle, maire d'Avignon, ne cachait pas sa satisfaction lors de la présentation, ce mardi 12 septembre, du projet d'aménagement du premier macro-lot situé dans la zone de Courtine, juste à côté de la gare TGV de la cité des papes. Il faut dire que depuis 20 ans l'impatience avait peu à peu laissé la place à une inexorable résilience.

Pensez donc ! Le 7 Juin 2001, soit 12 ans après les premières études, [le président de la République, Jacques Chirac, inaugurerait en grande pompe la gare TGV d'Avignon-Courtine](#) ainsi que l'ouvrage d'art le plus cher de cette nouvelle ligne à grande vitesse TGV-Méditerranée : les 1,5km du viaduc sur le Rhône (140M€).

Désormais reliée à Paris en moins de 3h par cette gare (47M€), qui a failli voir le jour à Pujaut puis sur le plateau des Angles, tout le monde pense alors à ce moment que la confluence du Rhône et de la Durance va connaître un essor sans précédent.

Mais si l'effet TGV fonctionne à plein pour les Alpilles, le Luberon, une partie d'Avignon ainsi que le Vaucluse, le Gard rhodanien et le Nord des Bouches-du-Rhône, rien ne semble vouloir émerger durablement à proximité immédiate de cette gare. Pourtant, à travers toute la France, les autres gares TGV, qui disposent de bien moins d'atouts que celle de la cité des papes, voient des zones d'activités fleurir comme des champignons.



Inaugurée en 2001, la gare TGV de Courtine est située à moins de 3km du centre-ville de la cité des papes. © DR

Une zone qui a tout pour réussir

Incompréhensible, alors que la nouvelle gare avignonnaise a tout pour réussir : désignée plusieurs fois gare préférée des français, elle a franchi le cap des 4,1 millions de passagers en 2019. Un objectif qui,

Ecrit par le 22 juillet 2024

selon la SNCF, ne devrait pas être atteint avant 2030. Située à moins de 2,5 kilomètres de l'intra-muros, la gare dispose également de la plus importante offre de stationnement (5 000 places) pour une gare TGV en France. Malgré tout cela, rien ne se passe autour, ou pas grand-chose. Et ce n'est pas faire injure aux quelques immeubles de bureaux, aux hôtels, aux résidences ou bien encore à l'implantation de l'Hôtel des ventes (opérationnel depuis 2009) de dire que l'aménagement de la zone ne connaît pas d'impulsion déterminante.

« Un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération. »

Joël Guin, président du Grand Avignon

Les projets n'ont pourtant pas manqué : programme City Sud, déplacement du ciné Pathé depuis Cap Sud, Cité de la formation, parc d'attractions, golf, port de plaisance, balnéothérapie, hôtel de luxe, centre de séminaire, complexe touristique saisonnier... (voir encadré 'Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine' en fin d'article). Autant de dossiers qui, malgré les bonnes volontés n'ont jamais vu le jour. Ou plutôt n'ont jamais sorti la tête de l'eau. La faute, tout particulièrement, à [un PPRI \(Plan de prévention des risques d'inondations\)](#) appliqué de manière draconienne par les services de l'Etat en bloquant inexorablement l'aménagement de cette zone.

Il faut dire qu'en guise de cadeau d'adieu, beaucoup pointent du doigt en 'off' une ministre, aussi rancunière que malheureuse après des élections municipales perdue à Avignon en 2001, d'avoir eu 'la bonne idée d'œuvrer' à ce que l'évaluation des risques d'inondation ne soit plus estimée par rapport à une crue centennale mais par rapport à une crue millénaire. Et histoire de bien verrouiller l'affaire, outre le Rhône, ce risque avait été aussi étendu à la Durance. Pas étonnant dans ces conditions que les programmes apparaissent au compte-gouttes et qu'il soit difficile de réaliser des projets d'envergures comprenant notamment un geste architectural emblématique.

Ecrit par le 22 juillet 2024



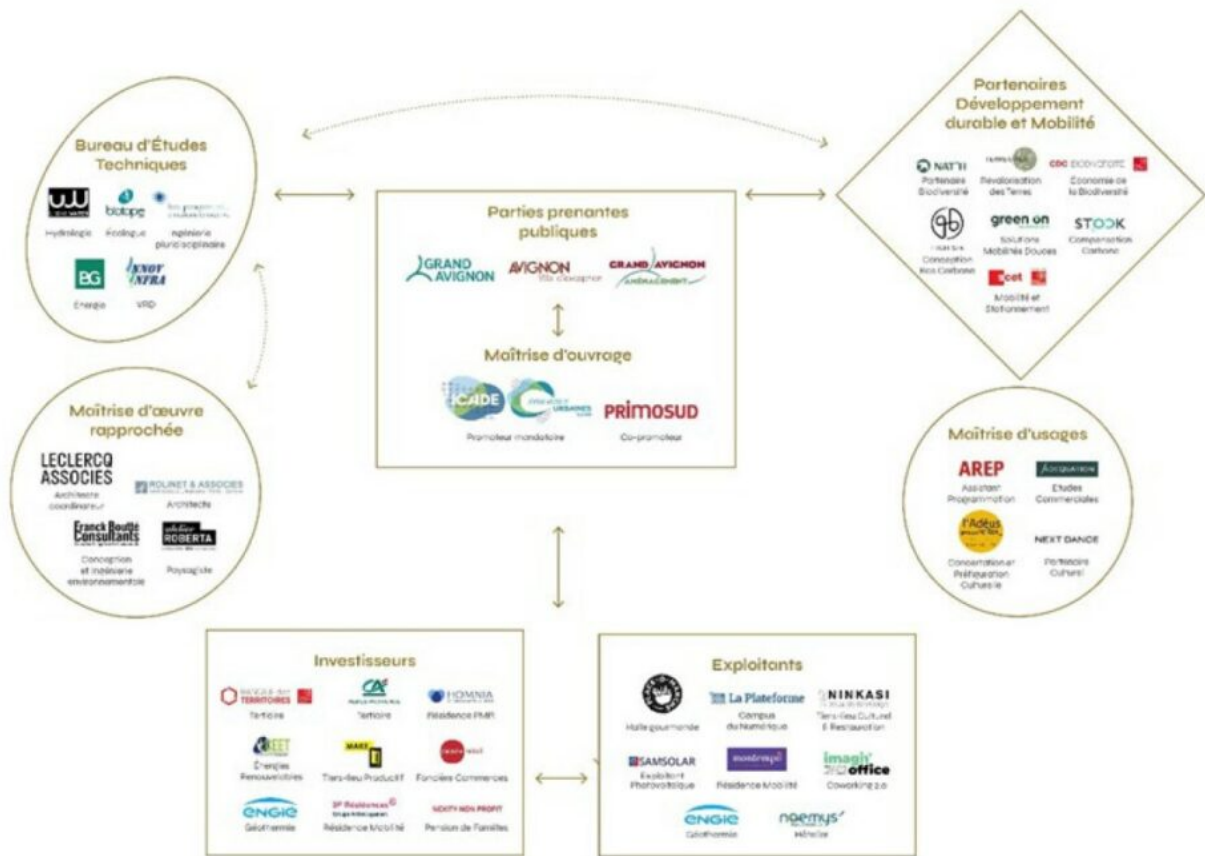
Le 1er macro-lot d'Avignon-Confluences vu depuis le parvis de la gare. ©Leclercq Associés & Etienne Gozard_ArtefactoryLab

Une vitrine pour Courtine ?

Aujourd'hui, en entrant dans sa phase opérationnelle, ce nouveau projet semble lever ces obstacles qui, espérons-le désormais, devraient enfin faire partie du passé. Quelques indices pouvaient déjà cependant laisser subodorer ce frémissement. Le nouveau siège de la Caf (Caisse d'allocation familiale) de Vaucluse qui centralise depuis quelques mois les agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Baptisé Confluence Park : ce bâtiment constitue déjà ce fameux édifice signature. Juste à côté, la pérennisation de l'ancien Opéra-Confluence par des entrepreneurs locaux donne aussi un signal fort sur la vitalité de la zone et de son avenir, notamment en termes d'animations culturelles. Auparavant, [le projet 'Bart' lancé en 2021](#), sur 5 étages et plus de 6 000m², devrait proposer commerces, logements privés et espaces de coliving, services, bar et restaurant sur le toit-terrasse avec vue sur 360° et le palais des papes. La livraison est prévue en 2025.

Ne manquait-il donc pas alors un élan supplémentaire afin de passer à la vitesse supérieure ? C'est ce défi que va tenter de relever ce premier 'macro-lot démonstrateur' dont la conception a été confiée à la foncière de bureau [Icade Promotion](#), filiale de [la Caisse des dépôts](#), [Primosud](#), filiale partielle [du groupe Nexity](#), ainsi que le [cabinet d'architecture parisien Leclercq & associés](#).

Ecrit par le 22 juillet 2024



L'organigramme du projet.

Du logement et de l'activité économique sur 43 000m²

Ce premier macro-îlot représente un programme d'environ 43 000m². Il intègre 463 logements pour 25 285m² de surface de plancher, comprenant des logements en accession libre à la propriété (environ 300 logements) ainsi que logements accompagnés (163 logements types résidence mobilité, résidence d'hôtel hospitalier, colocation pour personnes en situation de handicap...). Ces logements pourront être des appartements ou même des petites maisons. Ils seront conçus pour être traversant pour mieux les aérer en soirée. Ils intégreront au maximum des grandes terrasses ou des balcons très profonds.

A cela s'ajoute 13 460m² d'activités tertiaires dont 5 100m² de bureaux, 4 100m² de co-working, 2 600m² d'espaces formations numérique et créative (voir encadré en fin de paragraphe) et 1 660m² d'espaces de formation et de production (manuelle ou artisanale). A ce jour, 50% des surfaces de bureaux seraient déjà louées selon les promoteurs.

Découvrez la vidéo complète du projet.

Enfin, le projet intègre 4 300m² d'activités commerciales : 1 500m² de marché alimentaire et restauration avec une halle gourmande, 1 700m² de commerces de proximité, 500m² de restauration et bar, 300m²

Ecrit par le 22 juillet 2024

pour une salle de sport et une crèche de 300m². Une aire de jeux, un jardin partagé ou bien encore un auditorium sont également prévus.

Les premiers travaux sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026. Le chantier devrait débiter par les secteurs les plus près de la gare et le bâtiment 'totem' notamment.

Développement d'une économie créative et numérique

Le projet prévoit l'implantation de '[La plateforme](#)', une école du numérique qui devrait s'installer à Avignon au sein du bâtiment 'totem' emblématique de ce programme. Ce campus des métiers du numérique ouvert à tous propose des formations diplômante de bac+2 à bac+5 sans frais de scolarité et sans conditions de diplôme au préalable.

Autre acteur annoncé au sein de projet : [Make ici](#), un réseau français de manufactures collaboratives dédiées à l'artisanat d'art, au design et à la fabrication numérique qui pourrait notamment développer un lieu de création scénique autour des décors de théâtre ou de cinéma.

S'intégrer au mieux dans la nature qui l'entoure

Le tout ambitionne d'intégrer au mieux les paysages et les éléments naturels présents. Ainsi, l'actuel mas Guigue est conservé en constituant même la pierre angulaire autour de laquelle a été imaginé le projet [de l'architecte et urbaniste François Leclerc](#). Un recensement de la végétation a aussi été réalisé afin de conserver les arbres de grandes tailles pour préserver le maximum de verdure pour un meilleur confort thermique.

Situés tout autour, les bâtiments auront aussi pour rôle de protéger le parc central du bruit. Les constructions positionnées au Nord devraient servir également à freiner le vent.

Le programme se fixe pour objectif d'approcher un taux d'énergies renouvelables du réseau de l'ordre de 100%. Pour cela, 4 330m² de panneaux solaires photovoltaïques seront installés sur certaines toitures du projet. Le chauffage et le rafraîchissement des locaux vont s'appuyer sur une boucle tempérée géothermique, dont le potentiel est avéré sur site. Des études sur les possibilités de réaliser des bâtiments à énergie positive, pour réinjecter dans le réseau de la ville sont également en cours.

Ecrit par le 22 juillet 2024



Les logements, conçus pour être traversant afin de mieux les aérer, devraient faire la part belle aux grandes terrasses et aux balcons très profonds. ©Leclercq Associés

L'idée est d'atteindre les seuils de la RE 2025 en base et ceux de la RE 2028 pour le bâtiment 'Totem' emblématique du programme ainsi que d'appliquer les labels les plus ambitieux en matière de construction vertueuse (BDM, BBCA, biodiverscity, WELL, BREAM et NF HQE...).

Le but pour les concepteurs du projet étant de répondre à deux enjeux fondamentaux : offrir un confort thermique à l'épreuve du réchauffement climatique et préserver le cœur de l'îlot du mistral tout en favorisant l'ensoleillement en hiver.

« Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. »

Cécile Helle, maire d'Avignon

Les voitures autour, les vélos dedans

« Il n'y aura pas de voitures sur le site, complète François Leclerc. Elles seront en périphérie. »

Un parking silo d'une capacité maximale de 420 places servira au stationnement afin de limiter l'emprise de l'automobile tout en proposant un roulement des places entre les différents usagers (salariés et résidents qui n'utilisent pas le parking aux mêmes moments).

Situé au Sud du projet, la réversibilité du silo a été anticipée si le développement des transports en commun et le rapport à la voiture nécessite une nouvelle destination d'usage. Des stationnements, en rez-

Ecrit par le 22 juillet 2024

de-chaussée, sont également intégrés sous les terrasses pour plus de discrétions. Des vélos partagés viendront compléter l'offre des Vélopop alors que programme prévoit la présence d'ateliers de réparation et d'entretien de vélos.



Le projet est conçu autour d'un jardin central où la voiture est exclue. Les véhicules étant renvoyés en périphéries. ©Leclercq Associés

Imaginer l'Avignon de 2050

« Il ne s'agit pas d'une simple extension urbaine comme à Agroparc ou Joly-Jean, insiste Cécile Helle. Ce nouveau quartier d'Avignon-Confluences doit être un quartier qui n'existe pas encore sur Avignon. Un quartier à dimension métropolitaine, symbole de la ville du futur tout en tenant compte de l'existant et notamment le patrimoine végétal et naturel très riche dans cet espace anciennement agricole. Ce qui va se construire ici ce n'est pas l'Avignon de 2030, mais bien celui de 2050. C'est pour cela que nous avons ce niveau d'exigence de qualité urbaine, paysagère et fonctionnelle. »

« Il s'agit d'un projet urbain sans précédent à l'échelle de l'agglomération prenant notamment en compte la sobriété foncière, confirme Joël Guin, président du Grand Avignon. Car n'oublions pas que ce programme doit servir d'exemple puisqu'il s'agit d'un macro-lot démonstrateur. » En effet, l'ensemble du projet urbain est composé de 16 macro-îlots.

« L'enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. »

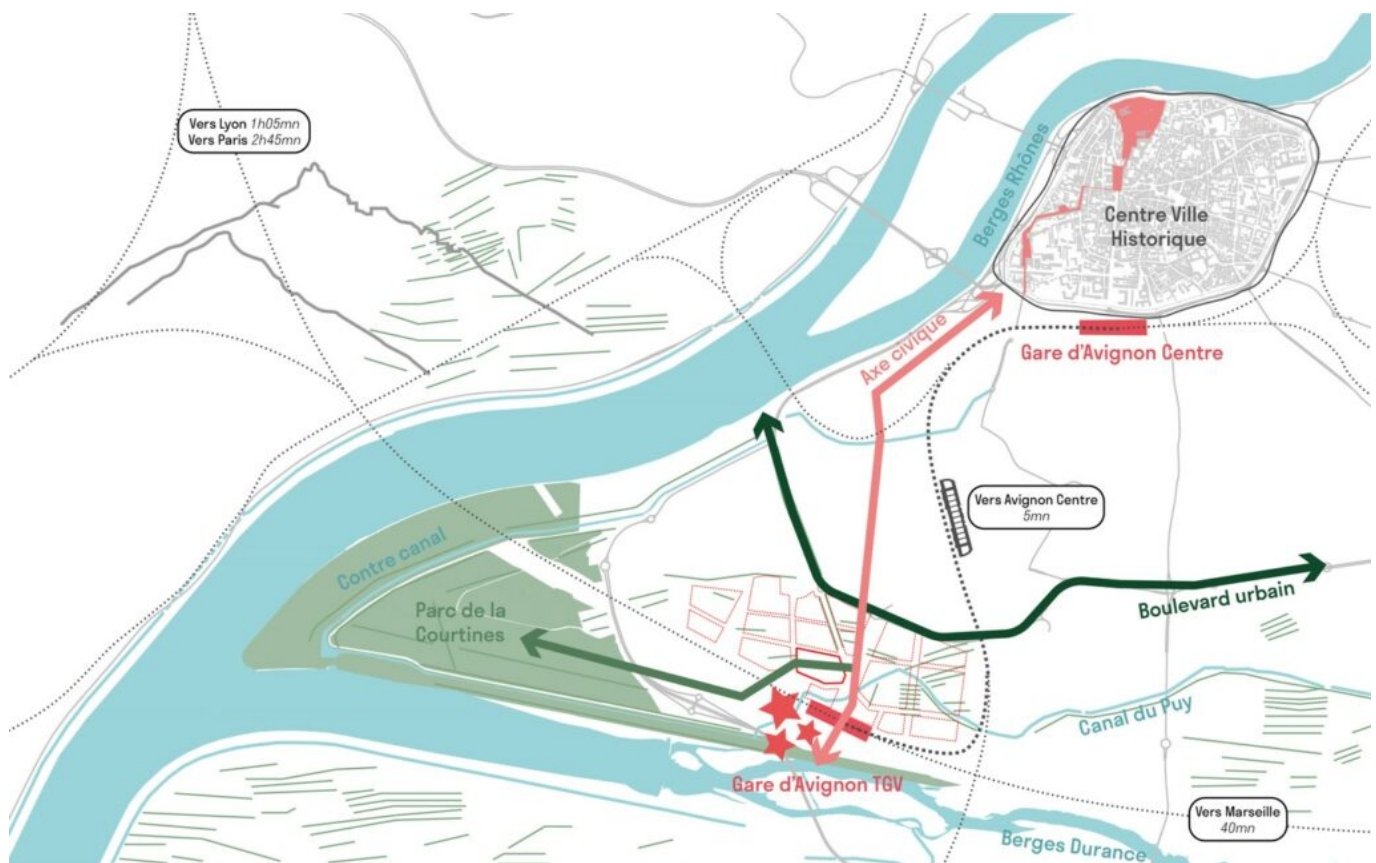
Ecrit par le 22 juillet 2024

Joan Busquets, urbaniste

De la réussite de ce premier programme 'témoin' dépend une grande partie de l'avenir de toute cette zone qui s'étend sur 270 ha, dont 100 hectares sont en cours d'aménagement autour de la gare TGV.

« Nous avons d'ailleurs signé un partenariat avec [l'EPF Paca \(Etablissement public foncier de Provence-Alpes-Côte d'Azur\)](#), afin d'avoir la maîtrise totale sur l'aménagement de cette zone », annonce le président du Grand Avignon.

Dans tous les cas, pour l'urbaniste catalan Joan Busquets (voir encadré ci-dessous en 2017), il est impératif « de relier cette zone au cœur historique, sinon cela ne vas pas marcher. L'enjeu étant de créer une complémentarité et non concurrence entre ces quartiers. » Pour cela, celui qui a supervisé les aménagements urbains des JO de Barcelone en 1992 préconise notamment une transformation de la rocade en boulevard urbain afin de créer une continuité entre la gare TGV et le centre-ville, le futur quartier et la zone d'activités de Courtine.



L'axe civique imaginé par Joan Busquets doit relier les nouveaux quartiers de la gare TGV à ceux du centre-ville. ©Leclercq Associés

Après l'attractivité, l'enjeu de l'accessibilité sera l'autre défi à relever

Ecrit par le 22 juillet 2024

Cependant, la situation d'Avignon-Confluences ne présente pas que des avantages : « c'est une position qui n'est pas des plus simple car cette zone est aussi 'au bout du bout' », reconnaît la maire de la cité des papes.

Le défi de l'attractivité étant en passe d'être relevé, restera celui de l'accessibilité et des mobilités. L'axe civique de 3 kilomètres prôné par Joan Busquets souhaite faire la part belle aux mobilités et aux déplacements doux (piétons, vélos et transports en commun) afin de rejoindre le centre historique.

De son côté, Cécile Helle imagine des solutions innovantes comme [le téléphérique urbain en prenant modèle sur la réussite de Toulouse](#).

Pour sa part, Joël Guin rappelle son attachement à des projets de développement connexe comme le port trimodal sur le Rhône. Encore faudra-t-il convaincre la SNCF, qui traîne des pieds, sur ce dossier de 80M€ mené en partenariat avec les Voies navigables de France (VNF).



L'actuel mas Guigue (à gauche et au centre) sera conservé au coeur de l'axe végétal du programme.
©Leclercq Associés

Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence

Toujours est-il, que pour désenclaver ce territoire de confluence, le serpent de mer de la Leo devrait immanquablement ressurgir. Plus particulièrement la 3^e tranche, avec le franchissement du Rhône qui constitue le principal intérêt de cet équipement initié il y a 30 ans ! Miser sur l'essoufflement de la dépendance à une l'automobile 'carboné' semble constituer un pari risqué, voir déconnecté, car quand la mobilité sera 100% électrique et que les véhicules seront plus petits, il faudra tout de même les faire circuler quelque part. La problématique restera d'ailleurs identique pour les modes doux et les transports en commun.

Se posera aussi les questions de l'approvisionnement de ce nouveau quartier 'cul-de-sac'. Les livraisons des commandes Amazon, si appréciés de ces futurs avignonnais, bien plus enclin à se mettre au vélo

Ecrit par le 22 juillet 2024

plutôt qu'à renoncer à leur achat en ligne, ainsi que les imprimantes 3D, ne résoudre pas les problèmes de fournitures alimentaire par exemple.

Avignon-Confluences pourrait constituer l'opportunité de corriger un autre handicap du bassin de vie : ces infrastructures routières. Il est illusoire de croire cependant que l'agglomération a les moyens financiers de supporter cette charge. Pour autant, est-ce au Grand Avignon d'accueillir sur son territoire le seul pont gratuit en 2x2 voies (le pont de l'Europe) sur le Rhône entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Un ouvrage, qui malgré sa 'réparation' réalisée entre 2011 et 2013, est en limite structurel de capacité d'absorption du trafic, notamment celui des poids lourds. Un cordon ombilical entre l'Italie et l'Espagne bien trop lourd à porter pour les épaules d'Avignon alors que ce serait à l'Etat et aux Régions de prendre le relais. Un 3e pont avignonnais sur le Rhône, c'est aussi la possibilité de pouvoir libérer les habitants de la rocade des nuisances d'un trafic qu'ils endurent quotidiennement avec 30 000 à 40 000 véhicules/jour, dont 11% à 13% de camions. Pour eux 2050, c'est dans une éternité. Les camions pour la rocade, les vélos pour Confluence ?

Laurent Garcia

Avignon Confluences : les grandes dates de Courtine

1972 : Création de la zone d'activités

Création de la zone d'activité de Courtine. Aujourd'hui présidée par Dominique Taddei, [l'association](#) regroupe près de 350 entreprises totalisant plus de 5 000 salariés.

1997 : 2 projets de parcs d'attractions

Après un projet de parc d'attraction 'Spyland' sur le thème de l'espionnage, ce sont les Danois de 'Tivoli', l'un des parcs les plus anciens au monde, qui envisagent de s'implanter en Courtine.

2001: Inauguration de la gare

Inauguration de la gare TGV par Jacques Chirac, président de la République (voir début de l'article).

2003 : DUP pour la Leo

Déclaration d'utilité publique (DUP) pour la Leo (Liaison Est-Ouest) suite à un arrêté ministériel de 1999. Ce projet vieux de plus de 30 ans prévoit la réalisation d'un contournement routier de l'agglomération en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et Courtine via un franchissement de la Durance (147M€). La 2^e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longé la rivière vers Châteaurenard. Enfin, la 3^e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône en amont du viaduc TGV. Si la tranche 2, la moins utile, semble un peu plus avancée, la tranche 3, la plus importante, est au point mort.

2004 : Courtine s'affiche au Mipim

La Ville d'Avignon participe au salon international de l'aménagement et de l'immobilier du Mipim à

Ecrit par le 22 juillet 2024

Cannes. Elle y présente un projet de cité de la formation, d'un centre de séminaire de 1 500 places ainsi qu'une pédagogothèque destinée à la formation des entreprises.

2006 : City Sud débarque

Le promoteur Pitch promotion annonce la réalisation de 'City Sud', un complexe immobilier à vocation tertiaire d'une superficie de 50 000m² de locaux dont 27 500m² de bureaux et 22 500 m² de commerces, de loisirs et culture. L'ensemble devait notamment accueillir le multiplexe Pathé, finalement resté à Cap Sud. Devant être inauguré avant **2012** au plus tard, le programme a été abandonné depuis.

2008 : Le Château recalé

La SARL Château de Courtine dépose un permis de construire pour le réaménagement des 673 400m² du domaine de Courtine à Avignon. Le projet prévoit la réalisation, pour 2009, de 108 appartements ainsi qu'un centre de balnéothérapie dans les quatre corps de bâtiment du Château de Courtine. Dans le même temps, la société Sasco obtient de l'Etat et de la CNR (Compagnie nationale du Rhône) la concession d'un terrain de 12 hectares à la pointe de Courtine pour y édifier un port de plaisance de 400 places ainsi qu'un complexe d'habitat touristique saisonnier de 150 logements sur 7 hectares. Au final, bien que relancés en 2012, en intégrant un golf notamment, aucun des 2 projets n'a vu le jour.

2010 : Vous prendrez bien une tranche de Leo ?

Inauguration de la tranche 2 de la Leo (voir aussi plus haut en 2003).

2014 : Objectif ? Relancer Courtine

Cécile Helle, maire d'Avignon, et Jean-Marc Roubaud alors président du Grand Avignon et maire de Villeneuve-lès-Avignon lancent un atelier territorial sur le thème 'Avignon Courtine-confluence : construire ensemble la ville de demain'. Objectif : relancer, d'ici 10 ans, l'aménagement de ce quartier dénommé désormais Courtine-Confluence.

2014 : Une virgule, pour quoi faire ?

Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF inaugurent la 'virgule'. Cette liaison entre Avignon-TGV et Avignon-Centre permet de relier les deux gares en 5 minutes. Entre retard et annulation, ce gadget ferroviaire de 37,25M€ représente alors l'équivalent de près de 4 kilomètres de tramway et presque 20% de la 3e tranche de la Leo.

2016 : Champion du stationnement

Avec l'inauguration du parking P7, la gare TGV d'Avignon franchi le seuil des 4 000 places de parking, devenant ainsi la gare française disposant de la plus grande capacité de stationnement.

2017 : L'Opéra confluence s'installe provisoirement

En raison des travaux de rénovation de son site historique situé place de l'Horloge reconstruit en 1847 suite à un incendie, l'opéra du Grand Avignon s'installe provisoirement en face de la gare TGV. Il y restera jusqu'en 2021 avant de réintégrer l'intra-muros. [Cette salle de spectacle provisoire sera finalement pérenniser par des entrepreneurs locaux qui inaugureront 'Confluence spectacles'](#) en février 2024 en programmant une soixantaine de dates sur la saison.

Ecrit par le 22 juillet 2024

2017 : Les grandes lignes d'Avignon Confluences dévoilées

La ville et l'agglomération présentent les grandes lignes du futur quartier 'Avignon confluences' dont le projet urbain est confié à l'architecte catalan Joan Busquets. Ce dernier, internationalement reconnu suite à sa supervision des aménagements urbains des jeux olympiques de Barcelone de 1992, a été retenu suite à un appel à concours européen parmi 18 candidatures. « La gare TGV d'Avignon constitue la grande porte de l'agglomération, expliquait alors cet architecte également professeur à la Harvard graduate school of design de l'université d'Harvard dans le Massachussetts aux Etats-Unis lors de sa première présentation en 2018. L'enjeu est ensuite de relier cette porte à l'intra-muros, aux autres quartiers de la cité des papes ainsi qu'aux autres villes alentours. »

2018 : Premier parc photovoltaïque au sol pour Avignon

La CNR (Compagnie nationale du Rhône) inaugure son nouveau parc photovoltaïque à Avignon. Pour la Cité des papes, il s'agit du premier parc solaire au sol à voir le jour sur son territoire. Implanté le long du Rhône sur le site industriel et portuaire de Courtine, ce projet de 10 ha a été initié en 2015 en devenant lauréat du 3e appel d'offres national pour les installations photovoltaïques de grande taille. Les travaux ont ensuite commencé en février 2017 et se sont achevés en avril 2018 avec l'installation de 18 500 panneaux photovoltaïques.

2019 : Plus de 10 ans d'avance sur les prévisions

La gare TGV franchit le seuil des 4,1 millions de passagers. Un chiffre qu'elle ne devait pas atteindre avant 2030 selon la SNCF.

2021 : Bart lance la dynamique

Lancement du projet Bart. Un immeuble de 5 étages de 6 000m² alliant bureaux (1 900m²), espaces co-living (1 600m²), coworking (1 500m²), bar-restaurant, commerces ou encore mur d'escalade et un toit-terrasse avec vue sur 360°. La livraison est prévue en 2025.

2023 : Installation de la Caf

Après 2 ans de travaux, [la Caf \(Caisse d'allocations familiales\)](#) emménage dans son nouveau siège vaclusien. Le bâtiment de 7 333m² accueille les 280 agents de la CAF 84 des agences d'Avignon-siège, Cavaillon et Carpentras. Ces derniers seront répartis dans un espace de 6 182m² qui s'étend sur 3 étages dont 400m² en rez-de-chaussée destinés à l'accueil des 250 allocataires reçus chaque jour. Baptisé 'Confluence Park' ce nouvel édifice en R+3 comprendra également une offre de 1 100m² de bureaux modulables, une terrasse privative de 140 m², 129 places de stationnement pour la Caf et 47 places de parking supplémentaires pour les utilisateurs des bureaux. Labellisé HQE (Haute qualité environnementale) bâtiment durable afin de répondre aux normes environnementales en matière d'économie d'énergie et de performances thermiques, le bâtiment orienté est-ouest dispose en son centre d'un îlot verdoyant entouré de larges terrasses.

2024 : Premier concert pour Confluence spectacles

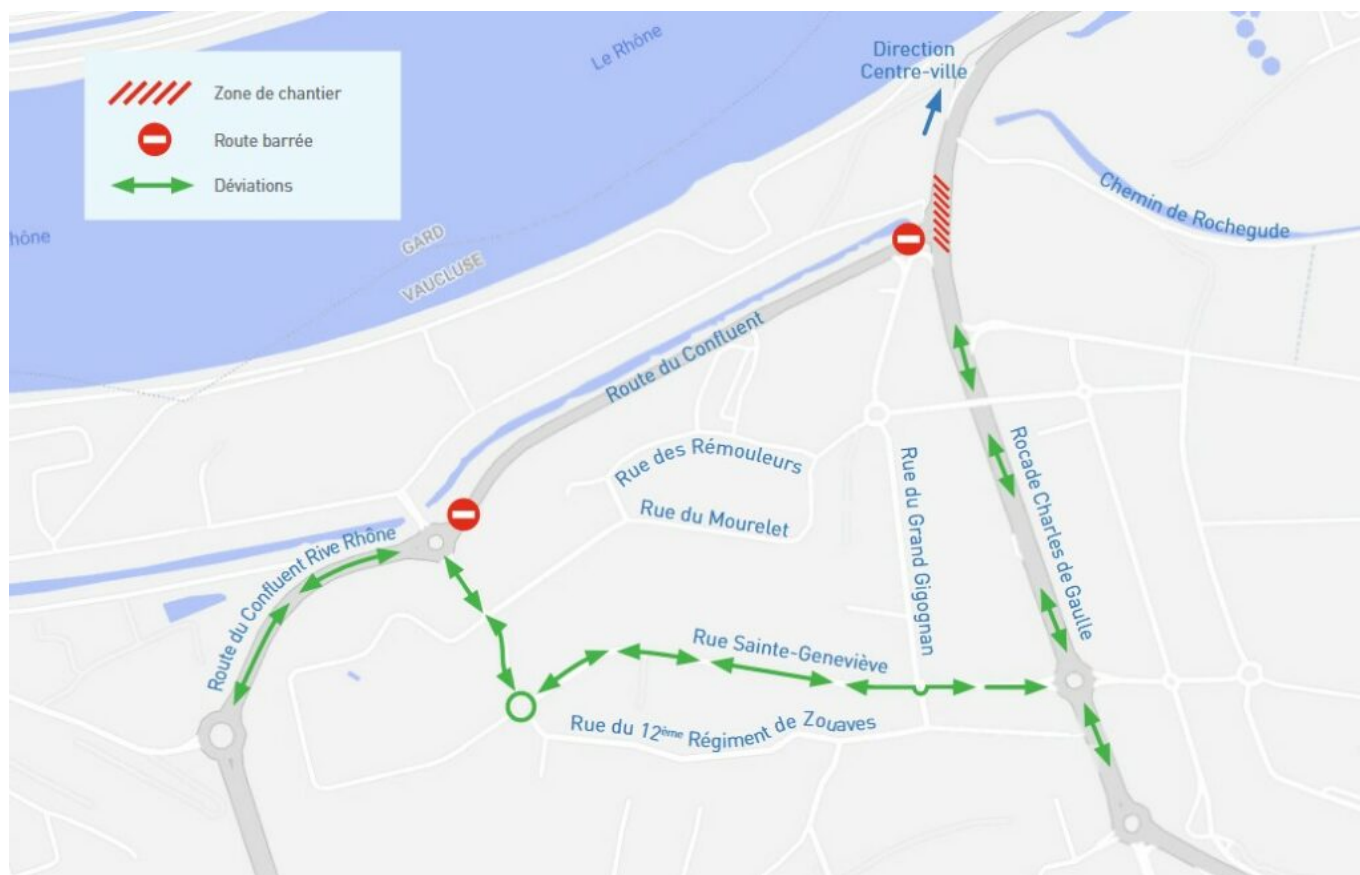
Ouverture de la nouvelle salle de spectacle '[Confluence spectacles](#)' prévue le 15 février avec un concert de Christophe Willem.

Ecrit par le 22 juillet 2024

2025 : Premiers coups de pioche pour le macro-lot démonstrateur

Les travaux du premier macro-lot sont annoncés courant 2025 pour des premières livraisons fin 2026.

Avignon : travaux sur la rocade Charles de Gaulle jusqu'à fin mai au niveau de Courtine

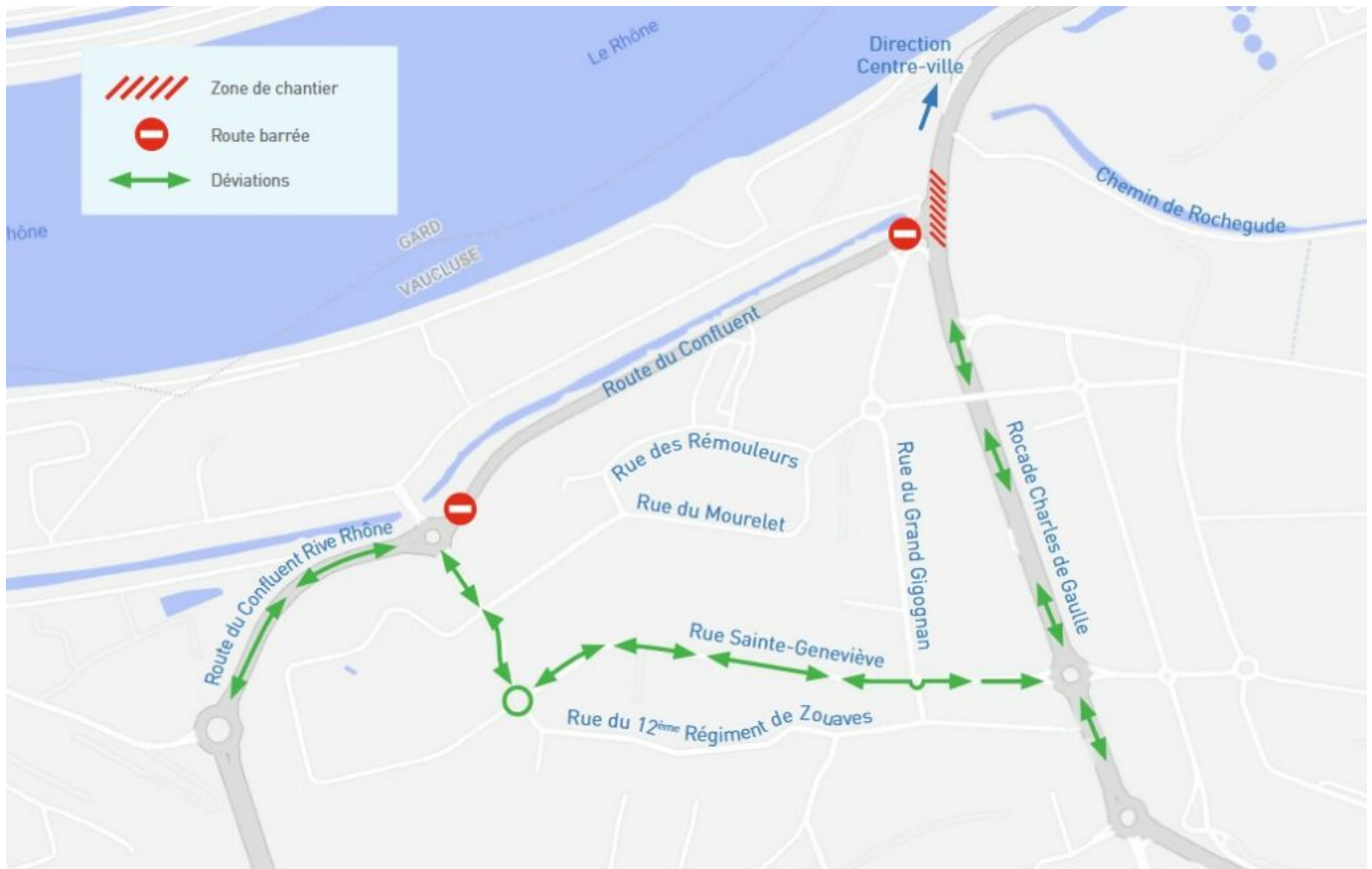


Le Grand Avignon vient de débiter des travaux de voirie qui se dérouleront sur la rocade Charles de Gaulle à Avignon. Ce chantier se situe au niveau du chemin de Roche-gude ainsi qu'au carrefour de la route du Confluent. Il se déroulera jusqu'à fin mai 2023.

L'opération, incluant des travaux de nuit, consistera en :

Ecrit par le 22 juillet 2024

- la réalisation d'une continuité de la piste cyclable reliant le centre-ville d'Avignon à la zone de Courtine, au niveau du chemin Rochegude et de la route du Confluent.
- la création de murets de sécurité pour les piétons et les vélos.
- la requalification de la voirie du carrefour avec la route du Confluent (reprise des enrobés et des îlots).



Le chantier a nécessité la fermeture de la route du Confluent dans la zone d'Agroparc.

La route du Confluent sera fermée à la circulation le temps des travaux, des déviations seront mises en place par la zone de Courtine.

Un cheminement pour les piétons sera mis en place tout au long du chantier, de part et d'autre des travaux, pour garantir leur sécurité. Néanmoins, le Grand Avignon recommande de faire attention aux engins en activité aux abords du chantier.

Ces travaux devraient avoir des conséquences sur le trafic routier.

Plus d'infos sur grandavignon.fr

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. »

Ecrit par le 22 juillet 2024

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.

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.