

Écrit par le 22 novembre 2024

Conseil Communautaire du Grand Avignon, le Budget principal 2022 voté à l'unanimité



Même si Joël Guin présidait la séance, évidemment, c'est sa fonction, c'est le vice-président aux finances, Xavier Belleville qui a fait un « solo » puisque sur 69 délibérations à l'ordre du jour, une soixantaine étaient de son ressort.

A commencer par le Contrat avec la Région Sud « Nos territoires d'abord 2023 - 2027 » qui promet « une politique plus ambitieuse pour porter les objectifs du Plan Climat - Gardons une COP d'avance » chère au Président Renaud Muselier ainsi que le « Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité Territoriale » (STRADDET). Sur un montant global de 130M€, plus de 20M€ seront dévolus à la gestion des déchets 850 000€, 2,5M€ pour les énergies renouvelables, notamment des panneaux photovoltaïques sur la commune de Vedène (250 000€), plus de 10M€ pour la mobilité, dont 8M€ pour la phase 2 du Tramway, 2, 125M€ pour les infrastructures cyclables, 2, 784M€ pour la maîtrise d'énergie des bâtiments publics (915 000 pour la rénovation du siège Grand Avignon incluant Créativa, pour la construction d'un pôle multi-activités à Caumont (225 000€) et 1,2M€ pour la réhabilitation de 3 résidences de logements sociaux de Grand Delta Habitat. Sont également prévus : 3, 454M€ pour requalifier les zones d'activités économiques, du MIN d'Avignon, des espaces publics du coeur d'Avignon et 877 000€ pour rénover le Jardin du Rocher des Doms.

Pour les 7 communes gardoises du Grand Avignon (Les Angles, Pujaut, Rochefort-du-Grand, Roquemaure, Sauveterre, Saze et Villeneuve-les-Avignon), c'est la Région Occitanie qui met la main à la poche avec son « Pacte vert » et son « Pacte pour le Gard » (2022-2028). Il s'agit de financer des études préliminaires et

Écrit par le 22 novembre 2024

la réalisation de 2 pôles d'échanges multimodaux, à Roquemaure et Villeneuve-les-Avignon pour 54 364€.

Le Grand Avignon touche aussi des aides du FEDER (Fonds européen de développement régional - Europe) à travers la Région Sud, « pour aider les quartiers urbains dégradés » (150 000€ à raison de 25 000€ par an entre 2022 et 2027), et à travers la Région Occitanie, là aussi « pour promouvoir le rééquilibrage territorial en réduisant les disparités ».

Délibération n° 9, le compte de gestion de l'exercice 2022, avec une longue intervention-explication de Xavier Belleville. « C'est la partie la plus fastidieuse de ce Conseil Communautaire, je vais essayer de la rendre intéressante. D'abord le compte est bon, la gestion est saine malgré le contexte - crise sanitaire, inflation, explosion du coût de l'énergie, augmentation des taux, conflit en Ukraine - nous avons tenu le choc, les grands équilibres financiers ont été maintenus ».

Suit un power-point sur ce compte administratif avec d'abord les recettes : 366M€, en augmentation de + 4,1% alors qu'en 2019-2021 (COVID), elle n'était que de 1,1%. Côté dépenses : 343M€. Ce qui contribue à un désendettement de 23M€ avec un auto-financement brut qui se maintient à plus de 39M€.

Ecrit par le 22 novembre 2024



Les élus communautaires lors de la séance plénière du lundi 26 juin 2023.

Au-delà des chiffres, ces investissements permettent d'équiper les 16 communes du Grand Avignon et de réussir la transition écologique. Exemples de projets majeurs structurants (à hauteur 13M€), avec la construction des parkings-relais de St-Chamand et Agroparc (5M€), la baisse des tarifs du réseau de transports en commun Orizo (700 000€), l'achat de nouveaux bus et de Baladines électriques (5M€), le réaménagement de la Gare multimodale d'Avignon, la création de pistes cyclables aux Angles, au Pontet, à Morières, Avignon, Pujaut et Villeneuve. A propos de transports en commun, une fois de plus, Jean-Pierre Cervantes a enfourché son cheval de bataille, son credo de la gratuité. Notamment pour les scolaires. « Ce n'est pas parce que nous avons de la trésorerie que nous pouvons jouer aux vases communicants et passer d'une ligne budgétaire à l'autre, ce n'est pas si simple » a répondu le vice-président en charge des finances.

Autres aménagements prévus, une unité de méthanisation à la station d'épuration de Courtine (8,2M€), la modernisation des déchetteries d'Avignon et de Velleron, l'extension de consignes de tri pour valoriser

Ecrit par le 22 novembre 2024

l'ensemble des emballages en plastique et papier. Sont prévues également des installations d'aires de compostage collectif dans chaque commune du Grand Avignon (4,6M€), l'extension des réseaux d'eau, d'assainissement et du pluvial (6,9M€) et la restauration des berges du Mourgon à Caumont et de la roubine de Cassagne au Pontet.

La liste s'allonge avec la réalisation de l'aire d'accueil de grand passage pour les gens du voyage à Avignon sud. « Entre le TGV, l'autoroute et l'aéroport, on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'une aire d'accueil de qualité. Elle ne répond pas vraiment aux critères de sécurité, d'environnement et d'humanisme » regrette Mouloud Rezouali. L' élu en charge des finances acquiesce : « C'est mieux que rien mais ne peut pas s'en satisfaire, nous devons faire évoluer la situation ». Xavier Belleville continue avec l'extension de la pépinière d'entreprises Créativa (600 000€), l'adoption du PAT (Programme alimentaire territorial) pour 2,5M€ et enfin les subventions pour la culture (1,8M€).

Il a été question de l'opéra du Grand Avignon rénové pour une mise aux normes de l'accueil des personnes à mobilité réduite, du système électrique et de l'éclairage, de la climatisation, des loges, des fauteuils (puisque le public a grandi depuis 1847, date de son inauguration). « A mes yeux, c'est un service public de la culture » a dit Xavier Belleville, « D'où notre investissement important pour ce chantier qui a duré 4 ans et qui a coûté 26M€. Mais certains s'interrogent sur la programmation, heureusement, les recettes remontent, nous devons absolument retrouver un équilibre financier, nous sommes vigilants ». D'aucuns ont regretté qu'il attire trop peu d'habitants du Grand Avignon et beaucoup de spectateurs extérieurs au Vaucluse ». Réponse de l' élu « Je ne vais quand même pas demander un passeport à l'entrée ».

Avant de passer au vote, David Fournier a regretté le désengagement de l'Etat « Les dotations baissent alors que l'inflation explose, il faudrait qu'il y ait une péréquation entre les communes pauvres et les communes riches, que tous les habitants aient droit aux mêmes services, aux mêmes aides ». « Hélas, on ne peut pas tout attendre de l'Etat » a conclu Xavier Belleville. La délibération a été votée à l'unanimité des 73 conseillers. Prochain session plénière : le 25 septembre.

Andrée Brunetti

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

urbain



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

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

Écrit par le 22 novembre 2024

fonctionnement.

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

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

Le meilleur moyen de franchir les obstacles

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

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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

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

Mistral et téléphérique : une cohabitation possible ?

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

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

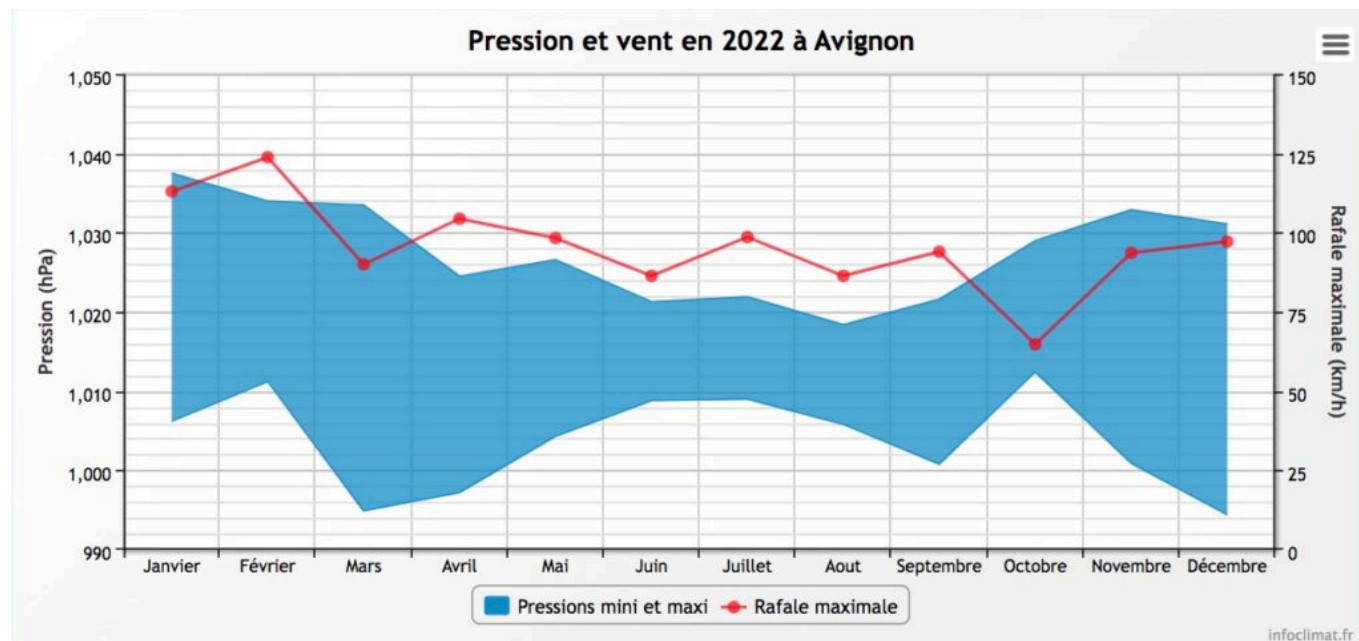
« Le vent n'est pas plus un problème que par rapport aux autres modes de transport », confirme [Patrick Vial](#), chargé de mission systèmes au sein de Tisséo collectivités, puisque le métro, en aérien, et le tramway de Toulouse voient aussi leur vitesse commerciale être impactée par le vent.

Comment ça marche ?

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

Écrit par le 22 novembre 2024

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



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

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

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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



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

Des contraintes de confort plus que de sécurité

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

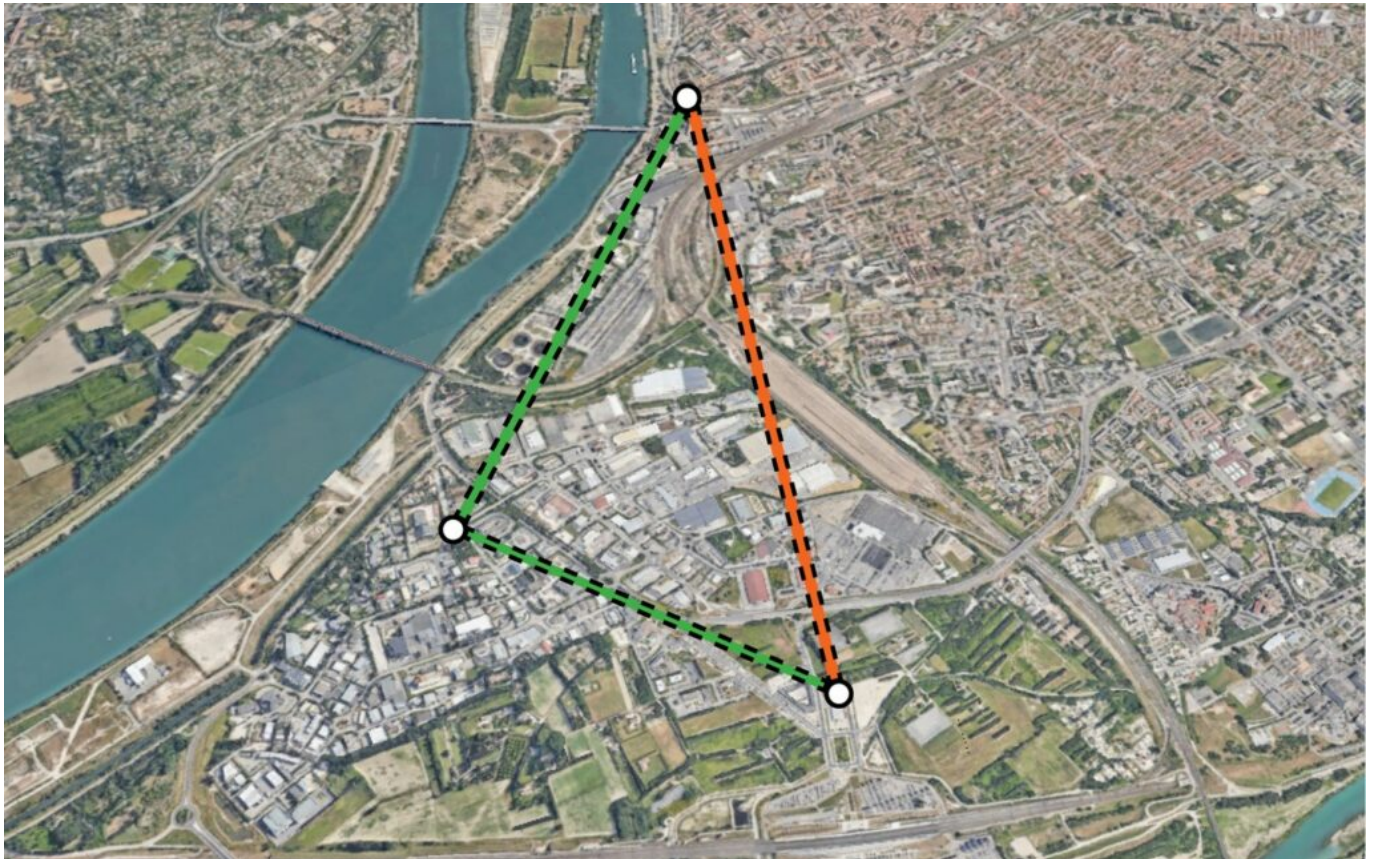
Ainsi, si le seuil de 110km/h est évoqué c'est plutôt pour des raisons de confort d'accueil des passagers. « Ce sont d'abord des contraintes de confort des usagers qui limitent l'utilisation, et cela bien avant les aspects sécuritaires », confirme l'animateur de l'activité Transport Urbain par Câble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

Imaginer la ville du futur

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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



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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

(voir image ci-dessous).



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

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

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

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

Mobilité : le président du Grand Avignon à la présidence de Técély



Joël Guin est le nouveau président directeur général du conseil d'administration de la SPL (Société publique locale) [Técély](#). Le président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon succède à Xavier Belleville nommé en novembre 2020.

Dans le même temps, le Grand Avignon a procédé à l'augmentation de la représentation de l'agglomération en désignant Paul Mély (mairie des Angles), Daniel Bellegarde (mairie de Jonquerettes) et Guy Moureau (mairie d'Entraigues-sur-la-Sorgue) au sein du conseil d'administration de la SPL suite à l'augmentation de son capital social survenue le 8 mars 2022.

Comme précisé il y a quelques jours par nos confrères du quotidien La Provence, le Grand Avignon a également procédé à la modification de la représentation de la commune du Pontet au sein du Conseil d'administration avec le remplacement de Joris Hébrard (l'ancien maire devenu député de la 1^{re} circonscription de Vaucluse depuis les élections législatives de juin dernier) par Patrick Suisse (mairie du Pontet) ainsi qu'à celle de la municipalité des Angles avec le remplacement de l'ancien maire, Jean-Louis Banino, par Jeanine Dray-Marmottan, adjointe à l'urbanisme et au patrimoine.

Ecrit par le 22 novembre 2024

Par ailleurs, Jean-Marc Bluy, adjoint au maire de la cité des papes, rejoint aussi ce conseil d'administration en qualité de membre supplémentaire de la Ville d'Avignon.

Les Vauclusiens de retour aux affaires ?

Avec la désignation de Joël Guin, maire de Vedène, il s'agit du premier vauclusien à occuper cette fonction depuis Marie-Josée Roig, présidente depuis la création de la SPL en 2011, et ce, jusqu'à mi-2014. Après la maire d'Avignon, c'est en effet Jean-Marc Roubaud, alors maire de Villeneuve-lès-Avignon dans le Gard, qui avait occupé ce poste depuis juillet 2014 jusqu'à sa démission en 2020. C'est ensuite, Jean-Louis Banino, maire des Angles (dans le Gard) qui lui succèdera de juin 2020 à l'automne 2020 où il passe le flambeau à Xavier Belleville, 1^{er} adjoint de la commune de Villeneuve-lès-Avignon.

Ce dernier avait notamment vu, dans la cadre de sa fonction à la tête de Técély, [une proposition d'indemnité d'un montant de 1 200€](#) rejetée par l'assemblée communautaire par 34 voix contre 29 lors du conseil du Grand Avignon du 26 septembre dernier ([voir vidéo](#)).



Créé en 2011, Técély a supervisé la mise en service de la première tranche du tramway du Grand Avignon opérationnelle depuis 2019. Depuis, la SPL a récupéré la gestion d'Orizo, le réseau de transport en commun de l'agglomération.

Ecrit par le 22 novembre 2024

Le tramway mais pas que...

Créée à l'origine pour superviser la réalisation du tramway puis du réseau de Bus à haut niveau de service (BHNS) Chron'hop du Grand Avignon, 'la SPL des Transports publics urbains du Grand Avignon' Técély a vu ses missions s'élargir à la gestion des pépinières d'entreprises de l'agglomération en 2016.

Depuis le 1er juillet 2022, dans le cadre de sa compétence transport, le Grand Avignon lui a aussi délégué, sous la forme d'un contrat d'obligations de service public des services de mobilité, l'exploitation d'[Orizo](#), le réseau de transport en commun de l'agglomération, pour une durée de 6 ans et demie.

Dirigée par Daniel Audibert la SPL intervient désormais sur un large spectre de pilotage de projets structurants comme les parkings relais de Saint-Chamand et d'Agroparc ou bien encore l'aménagement et la végétalisation de la voie verte sur l'avenue du Général de Gaulle et les requalifications des rues Carnot et Carreterie pour le compte de la Ville d'Avignon.

N'oubliant pas non plus son ADN de base, Técély est également en charge de la réalisation de [la phase 2 du tramway \(voir ici\)](#).

Voté à l'unanimité par le conseil communautaire en avril 2021, suite à une première délibération datant de 2018, ce prolongement du terminus de la ligne existante, de la porte Saint-Michel jusqu'au parking de l'île Piot en passant sur le pont Daladier, représente un investissement de l'ordre d'une soixantaine de millions d'euros dont 7,83M€ d'aides de l'Etat et 8M€ de soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La mise en service de ce nouveau tronçon avait d'abord été annoncée pour 2024 par Patrick Vacaris, président du Grand Avignon et représentant Rochefort-du-Gard, qui, en 2019 [au micro de nos confrères de France bleu Vaucluse \(voir ici\)](#) avait déjà annoncé avoir « commandé 4 nouvelles rames conformément aux décisions des élus » afin de desservir la nouvelle ligne.

Une deuxième tranche : oui, mais dans quel ordre ?

L'occasion aussi pour la Ville d'Avignon de profiter de ce chantier pour requalifier les allées de l'Oulle afin de réduire l'emprise des voiries automobiles au profit des mobilités douces (piétons, vélos) ainsi que de réaliser des aménagements pour dégager des espaces pour les embarcadères d'où descendent les passagers des nombreux bateaux de croisières (ndlr : Avignon est la première destination des croisiéristes sur le Rhône).

Depuis, le Grand Avignon a révisé sa copie et, lors du Conseil communautaire du 5 décembre dernier, le président du Grand Avignon a annoncé le décalage de la réalisation de cette deuxième tranche. Une décision prise notamment sous la pression des maires des 7 communes gardoises de l'agglomération (Pujaut, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Saze, Sauveterre, Les Angles et Rochefort-du-Gard) qui, dans un courrier adressé à Joël Guin en juin dernier, avaient réclamé que « le phasage des travaux doit être progressifs » et demandaient le « décalage des travaux entre les ponts Daladier et de l'Europe. La simultanéité des aménagements aurait eu pour conséquence une paralysie du trafic ».

Désormais, explique le Grand Avignon « la priorité a été donnée à la finalisation des travaux des parkings-relais en cours et à venir prochainement, tout comme les aménagements prévus pour les lignes de bus à haute fréquence, » notamment les Chron'hop entre Avignon et le futur parking relais des Angles via une voie dédié jusqu'au pont de l'Europe. De quoi repousser une éventuelle mise en service à l'horizon 2030 voir au-delà. Sans oublier que pour bénéficier encore des aides de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et de l'Etat les travaux doivent impérativement démarrer avant fin 2025.