

Écrit par le 25 août 2024

La Cité des Papes de nouveau reliée à l'Angleterre



Samedi 9 juillet, le premier vol entre Avignon et Birmingham a été inauguré. Après deux années d'interruption, une nouvelle compagnie, 'Flybe Limited', reprend les liaisons qui avaient été interrompues à la suite de la crise sanitaire du coronavirus.

La baisse du trafic aérien lié à la crise sanitaire internationale du coronavirus avait eu raison de la compagnie britannique Flybe, qui avait annoncé en 2020 [la cessation de ses activités](#).

Finalement, après deux ans, une nouvelle compagnie, 'Flybe Limited', reprend les liaisons entre l'aéroport Avignon Provence et l'Angleterre. Le premier vol a eu lieu le samedi 9 juillet à 19h30 au départ d'Avignon pour une arrivée à 20h50 à Birmingham.

Ecrit par le 25 août 2024

Jusqu'au 17 septembre, les nouvelles couleurs de la compagnie Flybe se poseront, tous les samedis, sur le tarmac Provençal en proposant une liaison vers Birmingham. Les départs sont programmés à 19h05 pour arriver à 20h25 et les retours quittant Birmingham à 15h pour arriver à 18h20.

Confirmant son intérêt pour le territoire, la nouvelle compagnie Flybe inaugurerà une deuxième liaison vers Southampton le 23 juillet et ce jusqu'au 1^{er} octobre. Les départs sont programmés à 16h20 pour arriver à 17h30 et les retours quittant Southampton à 12h40 pour arriver à 15h40.

L'opportunité de venir découvrir la Provence s'offre ainsi aux habitants des deux cités anglaises, mais également aux villes limitrophes, en seulement 1h50 de vol. Le lancement de ces lignes répond à la demande des vacanciers anglo-saxons qui sont désireux de découvrir toutes les facettes de notre culture locale et de visiter des sites célèbres tels que le palais des papes et le pont d'Avignon.

J.R.



© Patrick Urvoy

La Région Occitanie montre la voie (ferrée) en Avignon



Située au cœur d'une étoile ferroviaire quasiment sans équivalent en France pour une agglomération de cette taille, Avignon va de nouveau être reliée à la rive droite du Rhône par le rail à partir du 29 août prochain. [Carole Delga](#), présidente du Conseil régional d'Occitanie est venue en personne pour annoncer la remise en service de cette ligne fermée aux voyageurs du Gard rhodanien depuis 1973.

1973, c'était la date du premier choc pétrolier. Une période qui aurait dû déjà nous alerter sur la réalité des énergies fossiles. A l'époque pourtant, le 'tout-voiture' était encore de mise et c'est donc en 1973 que la ligne de la rive droite du Rhône dans le Gard a été fermée aux voyageurs. Depuis, notre planète a été

Ecrit par le 25 août 2024

rattrapée par la crise climatique et les réalités d'hier ne sont plus les vérités d'aujourd'hui. Face à ces défis climatiques et de mobilité, la Région Occitanie a fait le choix de miser à fonds sur le ferroviaire.

« Je me suis toujours battue pour le train, insiste [Carole Delga](#), présidente du Conseil régional d'Occitanie. Pour les trains à grande vitesse, qui désenclavent nos territoires et pour les trains du quotidien qui facilitent la vie. »



Le TER Lio d'Occitanie lors des essais et de la présentation en gare-centre d'Avignon.

A l'heure où se profilent les réaménagements sur les allées de l'Oulle ainsi que la réduction du trafic sur les ponts Daladier et de l'Europe, entre Gard et Vaucluse, afin de donner la priorité aux transports en commun de la Communauté d'agglomération Grand Avignon, cette ouverture devrait faciliter la vie de nombreux 'navetteurs' du Gard rhodanien travaillant sur le bassin de vie de la cité des papes. Et cela concerne beaucoup de monde [selon l'Insee](#) qui, a rattaché l'an dernier, 15 communes gardoises, soit près de 58 000 habitants (bien davantage que des villes comme Agen, Castres, Albi et sur les talons de Montauban) ainsi que près de 447 000 habitants et 225 000 emplois en tenant compte de l'intégralité de la proximité du 2^e bassin industriel d'Occitanie au 82 kilomètres de ligne rouvertes.

Ecrit par le 25 août 2024

notamment pour la ligne 122 (Pont-Saint-Esprit/Avignon) et la ligne 121 (Pont-Saint-Esprit/Nîmes). Elles desservent respectivement 12 et 28 communes et proposent chacune environ 15 allers-retours par jour permettant ainsi une desserte fine du territoire. De plus, afin que la complémentarité soit totale et pour que les usagers bénéficient du service le plus utile qui soit, l'agglomération du Gard Rhodanien a également adapté ses dessertes de bus pour assurer la connexion avec les TER d'Occitanie. A terme, la Région espère transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne en rive droite.

« Un gain de 40% par rapport à un trajet en voiture. »

« Aujourd'hui, la demande est clairement entre Pont-Saint-Esprit et Avignon, explique [Jean-Luc Gibelin](#), vice-président aux mobilités pour tous et infrastructures de transports de la Région. Nous verrons ensuite à l'usage s'il y a besoin d'augmenter la fréquence vers Nîmes. »

Par la suite, les gares de Laudun-l'Ardoise, Roquemaure-Tavel, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon et Marguerittes seront réaménagées, en créant notamment des quais là où ils n'en subsistent plus aujourd'hui, afin de proposer de nouveaux arrêts supplémentaires en les transformant en PEM (Pôle d'échanges multimodal) pour une réouverture complète en 2026.

« Porte d'entrée à la fois de la région Occitanie et de la Provence occitane, Pont-Saint-Esprit disposera désormais d'une liaison directe avec les deux plus grandes villes du Gard et du Vaucluse, qui sont aussi deux pôles économiques et touristiques majeurs (ndlr : Nîmes et surtout Avignon où cette zone est davantage connectée qu'avec le chef-lieu du Gard), se félicite Claire Lapeyronie, maire de Pont-Saint-Esprit et 1^{re} vice-présidente de l'Agglomération du Gard rhodanien chargée des Mobilités, conseillère régionale d'Occitanie.

L'ensemble représente un investissement total de 100M€ pour l'ensemble du projet dont 12,8M€ ont déjà été mobilisés à ce jour par Occitanie pour la conduite des études et la réalisation des travaux qui ont permis cette réouverture. A terme, la Région espère transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne en rive droite.

Une chance pour Avignon

Comme [le soulignait tout récemment dans nos colonnes Cécile Helle](#), la maire d'Avignon, la cité des papes dispose d'une étoile ferroviaire permettant une desserte à nulle autre pareille pour une ville de cette taille (2 gares, dont une gare TGV, et des axes de desserte arrivant des 4 points cardinaux). Et si Avignon bénéficie, avec cette ligne en rive droite de la première ouverture de ligne en France depuis 2016, celle d'avant concerné déjà la gare-centre de la cité des papes. Ainsi, après près de 80 ans de fermeture, les 27km de la ligne Carpentras-Avignon ont été rendus aux voyageurs en 2015. De quoi marquer la grande revanche des transports collectif au dépend des modes de déplacement individuels. Cette nouvelle ligne ne sera donc pas de trop pour amortir l'étranglement du trafic sur les ponts d'accès entre Occitanie et la région Sud au niveau d'Avignon.

Ecrit par le 25 août 2024



Après Carpentras-Avignon en 2015 (ici arrivée en gare de Monteux lors des tests), Avignon va accueillir à partir du 29 août une nouvelle ligne la reliant principalement à Pont-saint-Esprit, puis à partir de 2026 à Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure ou bien encore Aramon). Une première en France depuis 2016.

Des tarifs les moins chers de France

« La SNCF dit que les trains d'Occitanie sont les moins chers de France », poursuit la présidente du Conseil régional. Dans cette logique, la tarification des trains entre Pont-Saint-Esprit et Avignon sera unique et progressive selon un principe de paliers kilométriques (voir tableau ci-dessous). Pour garantir une complémentarité d'usage totale entre le train et le car, une tarification adaptée à cette réouverture anticipée est mise en place sur la ligne de la rive droite du Rhône, avec des billets de trains qui seront aussi valables à bord des cars Lio pour les abonnés.

- 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

Ecrit par le 25 août 2024

Par ailleurs, lors du lancement de la ligne une offre événementielle sera proposée pendant un mois. Du 29 août au 29 septembre, tous les trains circulant sur cette ligne seront proposés au tarif de 1€ par trajet pour tous les voyageurs.

Politique tarifaire incitative

En marge de cette présentation, la Région a aussi annoncé la mise en place d'une nouvelle mesure tarifaire destinée aux seniors fonctionnant selon le principe : plus je voyage, moins je paie. Proposée sous le nom '+ = -', [cette formule](#) utilise une application mobile 100% dématérialisée qui permet notamment de reconnaître automatiquement les gares de départs et d'arrivée et prélève aussi le coût du déplacement.

L'offre de la Région est aussi particulièrement incitative pour les jeunes avec le succès de l'expérimentation de '+ = 0' permettant aux jeunes de 18 à 26 ans de bénéficier de la gratuite du transport à partir du 11^e trajet mensuel à bord des trains Lio. Le tout couplé à la mise en place d'un compte mobilité crédité au gré des trajets, une sorte de cagnotte accumulant les voyages sans limitation de date pour les utiliser. Lancée en septembre 2021, [le dispositif](#) compte déjà 35 000 inscrits.

Le train comme outil d'aménagement

« Cette réouverture est le résultat d'une bataille collective alors qu'on nous disait que c'était impossible, rappelle Carole Delga. C'est également le fruit d'une détermination sans faille de la Région qui nous a permis de gagner 3 ans alors que l'échéance envisagée était 2025. En Occitanie, nous croyons au train. Le train comme outil d'aménagement des territoires, comme levier d'attractivité et de vitalité, et bien sûr comme chaînon essentiel aux mobilités du quotidien à l'heure où la crise climatique impose plus que jamais une remise en question de nos modes de déplacement. Cette première réouverture de ligne en Occitanie doit conforter notre ambition régionale pour le développement du ferroviaire. Bientôt, d'autres suivront, comme la ligne Montréjeau-Luchon en Comminges, qui verra circuler les premiers trains à hydrogène de France, ou encore la ligne Alès-Bessèges dans les Cévennes. »

« **Je veux des trains partout.** »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

« Je veux des trains partout, martèle la présidente d'Occitanie. Cette bataille du rail est essentielle pour décarboner nos déplacements face à l'urgence climatique mais aussi pour bénéficier de transports en commun moins chers et préserver ainsi le pouvoir de vivre des habitants. C'est encore plus urgent à l'heure où le prix des carburants s'envole. »

La Région s'est fixé d'atteindre les 100 000 voyageurs par jour d'ici 2030. Pour cela, elle est déjà la seule région française à avoir retrouvé une fréquentation supérieure à fin 2019 (année de référence hors Covid). À fin juin 2022, elle enregistrait même une hausse de 8% de la fréquentation des trains Lio par rapport à cette date. Preuve d'un engouement pour le rail 228 962 billets à 1€ ont été vendus durant les week-ends de juin 2022, soit une augmentation de 58% par rapport à 2021.

Écrit par le 25 août 2024



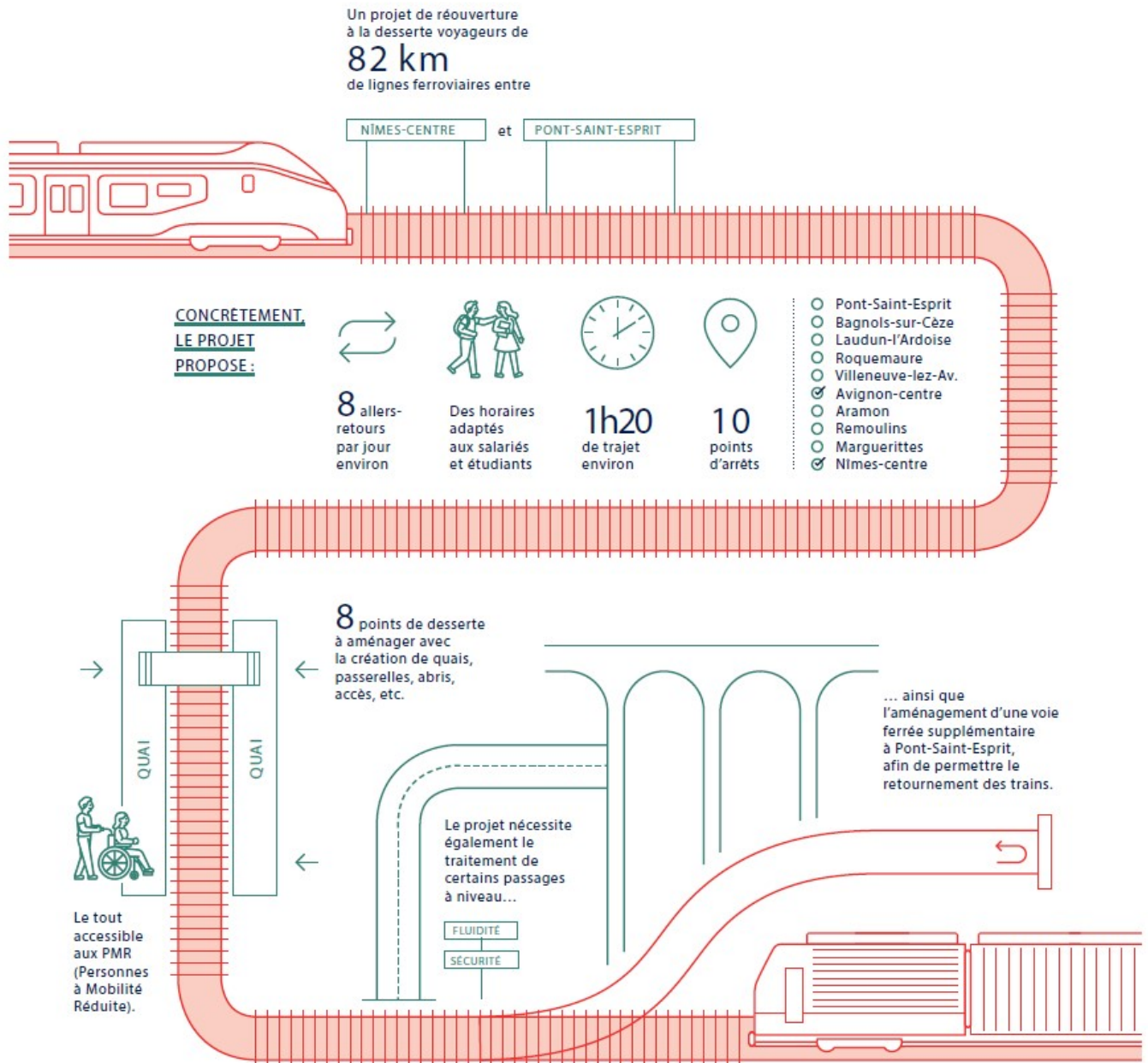
De l'aveu de la SNCF, la Région Occitanie est la région la moins chère de France pour accéder aux TER, notamment grâce à des offres particulièrement attractives à destination des jeunes et des seniors. ©Boutonnet Laurent-Région Occitanie

Delga et Wauquiez 'courcircuite' Muselier sur la ligne PLM ?

« L'intérêt porté aux trains du quotidien a fait émerger plusieurs projets sur la rive droite du Rhône, rappelle la Région Occitanie. En effet, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau ont lancé des études sur la réouverture aux voyageurs de la ligne entre le Teil (Ardèche) et Romans-sur-Isère (Drôme) via Valence TGV et Valence-Ville. L'étude préliminaire entre Le Teil et Romans prévoit à l'horizon 2028 7 allers-retours quotidiens soit 14 trains par jour, et la desserte des gares de Romans, Valence-TGV, Valence-Ville, Livron, Le Pouzin, Cruas et le Teil. Les deux projets, bien que géographiquement distincts et à des stades d'avancement différents, s'inscrivent dans une même logique de réouverture de cet axe à la desserte de voyageurs. Ainsi, les deux régions ont convenu de travailler conjointement afin de faire avancer ces deux projets de manière concertée pour faciliter la connexion des territoires et les déplacements des habitants au quotidien. »

Des projets qui s'inscriraient en parallèle (voir en concurrence ?) des voies existantes le long de la Vallée du Rhône reliant déjà Marseille à Bollène pour ensuite rallier Lyon via l'axe PLM (Paris-Lyon-Marseille).

Ecrit par le 25 août 2024



La réouverture de la ligne Pont-Saint-Espirit/Avignon en chiffres.

Écrit par le 25 août 2024

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



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

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

Ecrit par le 25 août 2024

« Avant tout chose, ce qui me surprend beaucoup aujourd’hui au niveau de notre territoire, c’est que personne n’a réellement pris la mesure de là où on en était de l’Histoire. Et l’Histoire aujourd’hui, c’est que dans le cadre de l’urgence climatique nous n’avons plus le choix dans la mutation vers d’autres formes de mobilité. Alors oui, on peut tous dire que c’est à l’autre de changer ses comportements et dire que tant qu’il n’y a pas la LEO (Ndlr : Liaison Est-Ouest), on ne fait rien. Mais au final, c’est pour cela qu’on est un territoire qui prend du retard sur tout un tas de réorientations. Il est donc nécessaire d’accélérer sur ces problématiques liées à la transition climatique. Et que je sache : la circulation automobile c’est aujourd’hui ce qui génère la grande majorité de la pollution atmosphérique responsable du changement climatique. »

Justement pour en revenir au plan Faubourgs, outre les difficultés de circulation, les opposants mettent particulièrement en avant la pollution et les nuisances créées par les bouchons que ce plan génère pour les riverains ? Ils estiment également que cela a transféré du trafic et de la pollution sur la Rocade, ce qui va à l’encontre des objectifs initiaux ?

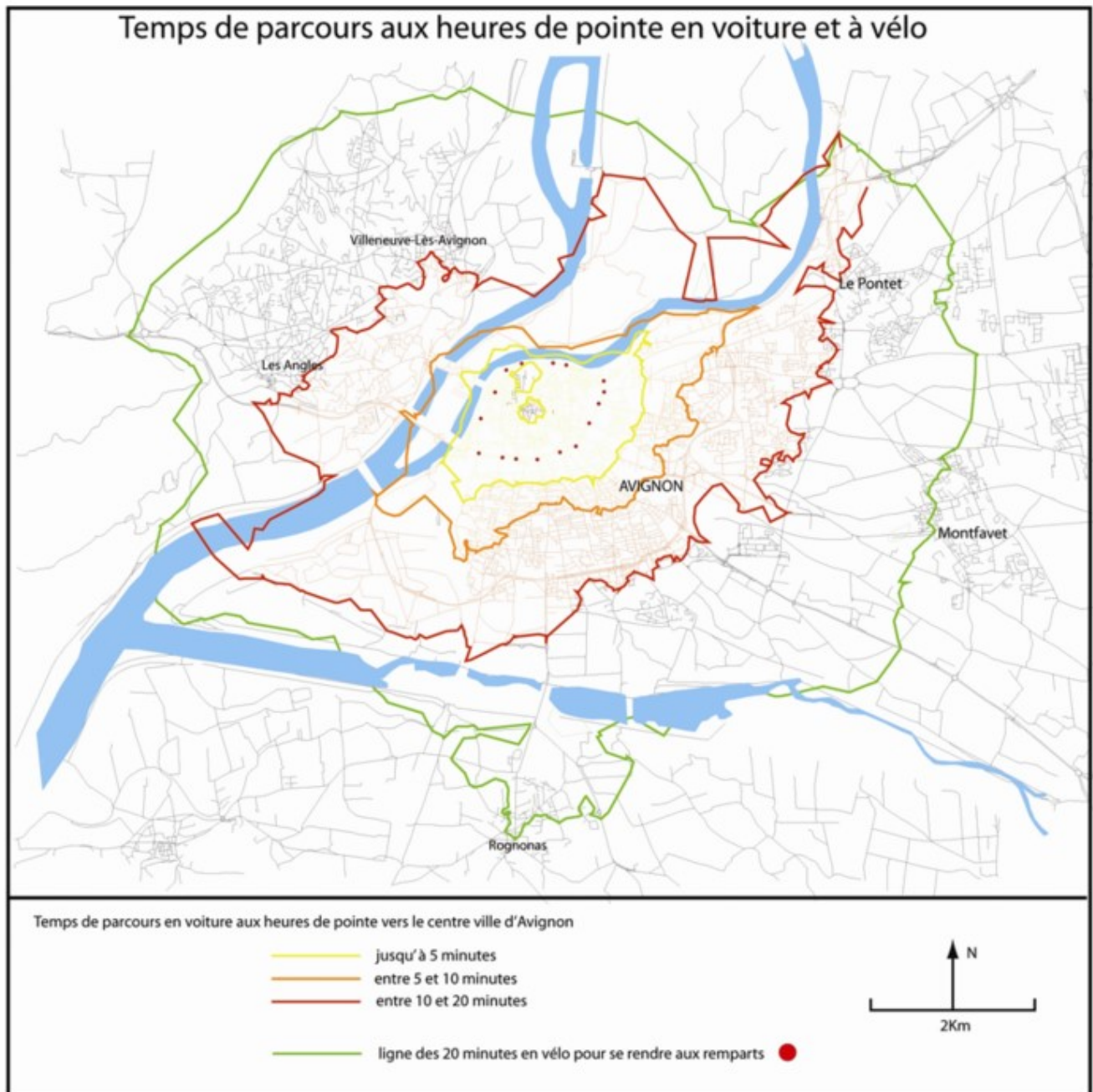
« Nous on intervient pour qu’il y ait une réduction du trafic automobile. Il ne faut pas raisonner à circulation automobile égale. J’espère bien que d’ici 5, 10, 15 ou 20 ans, on va réussir dans notre agglomération, comme dans plein d’autres territoires en France, à diminuer la circulation automobile sinon cela va devenir invivable. Donc, soit on en prend tous collectivement conscience et on accepte tous d’avancer dans cette direction comme vient de le faire le Grand Avignon en mettant en place, enfin, une politique ambitieuse en matière de transport en commun en liant de la création de parking relais en entrée d’agglomération, la mise en place [des bus Chron’hop](#), une baisse des tarifs, une plus grande fréquence... Soit cette politique-là, n’a pas d’impact sur la diminution de la fréquentation automobile, et alors nous aurons un réel souci. »

« Je ne dis pas que c’est parfait. »

« Aujourd’hui quand la ville porte des projets ambitieux en matière de développement de voies douces, j’entends les journalistes. Mais je les invite à aller dans les Faubourgs. Que l’on ne me dise pas qu’il n’y a pas le développement d’une circulation de mobilité douce. Je ne dis pas que c’est parfait, mais avant ce plan est-ce que quelqu’un s’était posé la question sur les difficultés de circuler à vélo. Aujourd’hui, grâce à ce plan nous avons mis en place 7km de voies cyclables supplémentaires et je n’entends personne admettre que parmi les résultats positifs de cette mesure il y a aujourd’hui des familles entières qui se déplacent à vélo en toute sécurité. »

« Tout cela, je n’en démordrai pas. Après quand on est dans cette logique-là, évidemment on fait face à une forte adversité. Du coup, le plan Faubourgs, qui ne se limite pas qu’à un plan de circulation, montre aujourd’hui qu’il y a une partie de la population, que ce soit des habitants, des acteurs économiques, des associations ou de simples personnes en transit, qui n’est pas prête à ça. Qu’ils ne sont pas prêts à se questionner sur : ‘Moi, qu’elle est la pierre que je peux apporter à ce mouvement inévitable’. »

Ecrit par le 25 août 2024



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

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

Ecrit par le 25 août 2024

l'inciter à faire bouger les lignes ?

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

Est-ce à dire que finalement le plan Faubourgs s'attache à un périmètre trop petit en reportant les problèmes dans sa périphérie ? Et face aux enjeux climatiques majeurs que vous évoquez un 'super plan Faubourgs' à l'échelle du bassin de vie n'aurait-il pas été plus ambitieux et plus efficace ?

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

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

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

« C'est un choix. Quand on choisit de vivre en extérieur, il ne faut pas s'étonner d'avoir des bouchons le matin pour venir travailler. Lorsque je travaillais à l'université, j'avais des collègues qui avaient fait le choix d'aller habiter vers l'extérieur alors que je suis restée sur Avignon pour aller à pied à mon travail. »

Ecrit par le 25 août 2024

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

Justement où en êtes-vous de ce dossier, qui permettrait de disposer d'une 'brique' supplémentaire pour une meilleure mobilité sur tout le bassin de vie ?

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



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

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

Écrit par le 25 août 2024

territoires intermédiaires comme Avignon où la voiture est souvent le moyen le plus adapté pour se déplacer ? Moins de voiture, oui. Mais comment lorsque l'offre de transports ne correspond pas aux besoins des potentiels utilisateurs et que la densité ne permet pas forcément de rentabiliser cette offre ?

« Je peux vous dire que l'hôpital, qui est un contributeur important à la taxe transport qui a permis de financer le tramway, n'était pas très satisfait de voir qu'il n'arriverait pas jusqu'à lui. Et mis à part les 30 000 emplois du centre-ville, il n'y a aujourd'hui aucune autre zone d'activité reliée à son réseau alors que ces pôles économiques sont fortement générateurs de déplacements. C'est pour cela que nous avons demandé la mise en 'stand-by' de la 2^e tranche menant vers Saint-Lazare, car je ne voyais pas trop ce qu'elle apporterait de plus pour l'instant, et que nous poussons pour qu'il y ait un raccordement de la route de Tarascon jusqu'à l'hôpital et le pôle des cliniques. »

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

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

Nous sommes dans une aire urbaine très étendue (ndlr : la 2^e en France après celle d'Aix-Marseille), comment permettre à ceux qui vivent loin de pouvoir venir sur Avignon sans pour autant utiliser leur voiture ?

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

Écrit par le 25 août 2024

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



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

Cette offre ferroviaire ne doit pas aussi faire preuve de 'souplesse' en remettant l'usager au cœur du projet ? Lors de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras il avait ainsi été envisagé d'aménager un arrêt 'Université-Préfecture' qui serait très utile aujourd'hui ?

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

Pour les mobilités douces, on a mis en place les conditions de leur développement en les dispensant de certaines contraintes du code de la route (circulation à contre-sens notamment, pas de sens interdit...). Aujourd'hui leur nombre fait que cela commence à poser un problème de sécurité puisque l'on a transféré le danger que pouvait représenter les voitures pour les vélos, des vélos - et surtout des trottinettes - pour les piétons. Ne faut-il donc pas aussi commencer à anticiper ce succès en mettant de l'ordre dans tout cela comme vient de le faire Nîmes en interdisant les trottinettes sur les trottoirs ou bien Nice suite à un accident mortel ayant impliqué un enfant de 5 ans sur la Promenade des Anglais ?

« Pour moi, un cycliste est un usager de la route qui doit respecter le code de la route. Je viens parfois à la mairie à vélo et je suis effectivement estomaqué par le nombre de cycliste qui ne s'arrête pas aux feux rouges. Des personnes avec des enfants et pas sur des petites routes ! Pour moi, la ville : c'est le vivre ensemble. Il faut donc se rappeler à chaque instant que lorsque l'on vit dans une ville, on vit au sein

Écrit par le 25 août 2024

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

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

Vous êtes certes la maire d'Avignon, mais vous êtes aussi la maire de la ville centre de la première agglomération de Paca et la seconde d'Occitanie (Ndlr : les aires urbaines plus importantes de ces régions sont des métropoles ou des communautés urbaines). De fait n'avez-vous pas une responsabilité 'morale' vis-à-vis des communes qui vous entourent sachant que la 'fluidité' de la mobilité est une des conditions sine qua non du développement économique et donc de la création de richesses dans un territoire connu pour sa grande pauvreté (le Vaucluse étant classé 5e ou 7e département le plus pauvre de l'Hexagone selon les sources) ?

« La réaction des citoyens sur le plan Faubourgs, elle est normale. Quand je vois que même nos techniciens ont du mal à se dire : 'ce que je produis aujourd'hui, c'est pour dans 20 ans', 'je ne peux plus faire de grande rue sans prévoir des voies dédiées pour vélos', 'que je fasse plus d'espace vert'... Evidemment que le citoyen d'aujourd'hui, qui peut aussi avoir des contraintes économiques et à qui on vient parler de climat alors qu'il a du mal à faire son plein ou boucler ses fins de mois, il nous dit : 'tu nous emmerdes ! Avant, je faisais comme ça, maintenant on nous dit de faire autrement. Ben, je n'ai pas envie.' Mais les enjeux des villes aujourd'hui, surtout de la taille comme les nôtres, c'est la qualité de vie. Nous on croit que parce qu'on a le soleil et le patrimoine on va s'en sortir comme des rentiers, mais nous sommes des territoires très en retard. »

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

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

Ecrit par le 25 août 2024

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

Vous voulez accélérer mais ne faudrait-il pas plutôt parler de rattrapage en raison de l'énorme retard accumulé depuis 40 ans en termes d'infrastructures de transport, notamment les voies de franchissement du Rhône. Surtout, quand on constate que le pont de l'Europe est le seul pont 2x2 voies, hors autoroute, à relier la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à celle d'Occitanie ?

« On a su doubler les ponts sur la Durance à Cavaillon sous l'impulsion du Département. On a aussi fait celui de Pertuis. On devrait normalement pouvoir en faire aussi sur Avignon. Cependant, je pense que dès que l'on parle de mobilité, il ne faut pas systématiquement penser en termes d'infrastructure car on sait qu'une nouvelle route génère du trafic en plus. Et c'est une vraie problématique dans la logique d'aujourd'hui qui est de limiter le trafic automobile. Un équipement qui apparaissait comme une évidence il y a 20 ans, ne l'apparaît plus forcément aujourd'hui dans ce contexte-là. »



Construit entre 1973 et 1975 pour une mise en service en 1976, le pont de l'Europe à Avignon constitue le seul ouvrage de franchissement du Rhône en 2x2 voies hors autoroute entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Accueillant plus de 55 000 véhicules/jour, l'ouvrage d'art a montré des signes de fragilisation structurelle nécessitant 2 ans de travaux entre 2011 et 2013. Cette fragilisation de la structure résultait d'un défaut de conception lié aux règlements de calcul en vigueur à l'époque de la construction. Tous les ponts de ce type construits dans les années 70 ont donc été concernés par ce problème. Pour autant, malgré cette rénovation, Maurice Chabert, alors président du Conseil départemental de Vaucluse nous avait confié que « malgré cela le pont de l'Europe n'était pas adapté au trafic poids-lourds actuel ». ©Google

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

Ecrit par le 25 août 2024

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

Dans cette logique, il existe des financements pour inciter au co-voiturage ?

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

Concrètement comment se matérialisent ces solutions de ‘temporalité’ ?

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

J’insiste, mais la problématique n’est pas qu’Avignon est tellement en retard qu’il faut utiliser tous les moyens possibles : infrastructures, développement des transports collectifs, limitation du trafic automobile, plan de temporalité... A ce jour, la réalisation d’un autre pont sur la Durance dans le cadre de seconde tranche de la LEO apparaît de moins en moins utile alors que la troisième tranche, avec un pont franchissant le Rhône, est fondamentale car c’est celle qui permet de dévier le trafic poids-lourd ?

« Une voie de contournement par le Sud d’Avignon a un intérêt ne serait-ce que pour décongestionner la Rocade pour qu’elle devienne enfin un boulevard urbain. C’est ce qui est prévu dans le cadre de la

Ecrit par le 25 août 2024

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



Ramener de la qualité de vie de la vie débouchera sur la requalification du pont Daladier en véritable pont urbain. De fait, sa vocation de transit interrégionale sera inmanquablement réduite, laissant le pont de l'Europe, dont l'une des voies sera dédiée aux transports en commun, comme seul cordon ombilicale en 2x2 voies hors autoroutes entre la Méditerranée et la région Rhône-Alpes-Auvergne. ©DR

Il existe aussi une autre solution pour dévier le trafic poids-lourd, la jonction entre les autoroutes A7 et A9 que vous avait proposé de relancer ?

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

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

Ecrit par le 25 août 2024

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

Mettre autant de temps pour réaliser un projet aussi simple alors même que le retard structurelle est si important sur ce territoire, est-ce encore tolérable ?

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

Vous disiez tout à l'heure 'que plus on multiplie les intervenants dans un dossier plus cela prend du temps pour le mener à bien'. C'est malheureusement le cas dans beaucoup de projet concernant Avignon où, entre 3 départements, 2 régions et 2 zones scolaires, les frontières administratives ne correspondent plus à la réalité du bassin de vie dont vous êtes la maire de la ville centre sans être à la tête de l'intercommunalité ?

« Depuis 2020, il y a une action concertée entre la Ville et le Grand Avignon sur ces enjeux de mobilité notamment avec l'accélération concernant la réalisation des nouveaux parkings relais. Après, ce n'est pas parce que l'on est en seconde ligne que l'on ne peut pas instiller une réflexion. »

Mener une réflexion c'est bien, mais comment la mettre en pratique quand l'on constate tous ces 'blocages' que vivent de plus en plus mal les élus locaux lorsqu'ils veulent concrétiser leurs projets ?

« Nous avons pris la décision politique de faire la nouvelle école Joly-Jean en 2018. Nous avons les financements et malgré cela elle sera inaugurée en 2024 ! Et encore, nous n'avons eu aucun souci dans la bonne marche du dossier : pas de zone inondable, rien de compliqué. Au final, il nous aura fallu tout de même 6 ans pour porter un projet que l'on a décidé et que l'on a financé. C'est trop long. »

Cette lenteur est due à quoi ? Aux services de l'Etat qui ont multiplié les contraintes réglementaires ? Comment peut-on améliorer les choses ?

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

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

Ecrit par le 25 août 2024

gare TGV en 20 minutes. »

Alors, du coup pour la LEO ont fait quoi pour avancer sachant que dans ce dossier le pont le plus important se situe sur le Rhône - entre l'Est et l'Ouest comme l'indique son nom - et pas sur la Durance, entre le Sud et le Nord ?

« Si la tranche 2 de la LEO est de nouveau d'actualité c'est bien parce qu'Avignon l'a relancé en amenant le préfet de Vaucluse et celui de région au bout de là où elle s'arrête en leur disant que le rond-point de Rognonas est juste à 800 mètres. Vous ne pensez pas que c'est une aberration qu'au lieu d'aller au moins jusque là-bas la route s'arrête au milieu de nulle part ! Que l'on ne soit même pas capable de faire la jonction. Je ne dis pas plus, mais au moins ça. Car aujourd'hui la tranche 1 de la LEO elle a été faite, avec l'argent des Vauclusiens et du Département notamment, pour les arlésiens afin qu'ils puissent accéder à notre gare TGV en 20 minutes. »



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

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

Ecrit par le 25 août 2024

vous aviez évoqué la création d'un téléphérique pour desservir les deux rives du Rhône. A l'époque, ce projet avait fait l'objet de nombreuses moqueries. Depuis, Toulouse vient d'inaugurer, en mai dernier, le plus long téléphérique urbain de France et Nice vient d'annoncer qu'elle compléterait ses lignes de tramway avec un téléphérique annoncé pour 2025. Est-ce le type de solution que vous envisagez ?

« C'est un projet que je continue de porter sachant qu'un téléphérique est aussi un élément de modernité en introduisant un mode de déplacement un peu différent. C'est une solution qui pourrait être parfaitement adaptée pour le lien entre le centre-ville et la zone de Confluence où nous avons toujours dit que nous voulions construire la ville de demain, c'est-à-dire celle de 2050. Je pense qu'à cette date, le téléphérique sera un mode commun de transport, comme l'est un bus ou un tram aujourd'hui. Cela permet aussi de passer au-dessus d'endroit ayant une forte emprise, comme les voies SNCF, sans engendrer des coûts exorbitants. Cela coûte bien moins cher qu'un tramway (ndlr : la réalisation d'un téléphérique coûte près de 9 fois moins cher qu'un tramway et 6 fois moins pour son exploitation). En plus, il y a un réel intérêt avec ce type de projets car ils bénéficient d'aides financières de l'Etat ou des régions. »



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

©Groupement Poma/Architectes-urbanistes Séquences/Images : Les Yeux Carrés

Votre projet de réaménagement des allées de l'Oulle, c'est aussi la démonstration que le cœur de l'agglomération est au bord du Rhône, avec [un bassin de vie de plus en plus aspiré par le Gard](#). En tant que maire : comment concilier la défense des intérêts des avignonnais tout en veillant à ce que l'agglomération et le bassin de vie se portent le mieux possible pour générer de la qualité de vie et de la richesse économique qui puisse profiter à tous, à commencer par vos administrés ?

« Ce n'est pas forcément contradictoire. Quand on développe de nouveaux quartiers, comme dans l'éco-

Ecrit par le 25 août 2024

quartier de Joly-Jean avec le programme que finalise Eiffage actuellement ou à Bel-Air, on prend en compte ces critères qualitatifs pour que les avignonnais qui doivent changer de domicile ne se tournent pas systématiquement vers une commune périphérique comme cela pouvait être le cas il y a 5 ans ou même encore aujourd'hui. »

« Au final, c'est en produisant une vraie qualité d'habiter, avec des pompes à chaleur plutôt que du gaz, des aérations naturelles, des terrasses, des logements traversant que l'on améliorera la qualité de vie globale. Cela passe aussi par moins de pollution, davantage de végétalisation. Notre agglomération et encore plus Avignon ont de vrais atouts. »

« Et pour aller plus loin que votre question : le cœur de l'agglomération c'est la Barthelasse. C'est génial d'avoir un espace protégé comme celui-là, même s'il est sous utilisé. Nous allons enfin aménager notre maison des îles et de la nature. Les travaux vont débuter avant la fin de l'année pour pouvoir l'inaugurer avant la saison estivale prochaine. C'est l'ancienne maison de gardien située au bout du chemin de halage qui abritera un endroit où l'on pourra prendre un petit fascicule pour connaître les parcours de VTT, l'endroit où l'on pourra déguster la poire de la distillerie Manguin, ou bien encore rencontrer les agriculteurs comme les frères Cappeau à la ferme la Reboule... Là encore, avec le réchauffement climatique, dans 10 ans les villes qui auront des espaces de fraîcheur comme ceux-là auront des atouts considérables. Si à cela, on rajoute la quarantaine d'espaces verts de proximité qui permettent à chaque avignonnais de se situer à moins de 500 mètres d'un parc. »

J'entends votre volonté de végétaliser la ville, mais rappelons tout de même que depuis des dizaines d'années nous avons des ABF (Architecte des bâtiments de France) qui ont imposé une vision 'minérale' de la ville d'Avignon en limitant les plantations. Pour au final se rendre compte, aujourd'hui, qu'à l'ombre des arbres il y fait moins chaud qu'en plein soleil !

« Le centre-ville n'est pas la totalité de la ville, mais même quand on voit des vues aériennes du cœur de ville on voit qu'il y a beaucoup de verdure. Avignon a toujours été une ville nature. »

Pour atteindre cet objectif, il y a [la ZFE \(Zones à faibles émissions\)](#) et ses conséquences avec [la mise en place de la vignette Crit'Air](#) sur la mobilité des personnes qui ont les véhicules les plus polluants ?

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

Pour vous qu'elle serait donc la ville idéale ?

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

Écrit par le 25 août 2024

devenir une ville fraternelle. Tout le monde nous avait dit qu'il fallait clôturer et fermer le soir. Maintenant cela fait 3 ans que c'est ouvert et nous n'avons rien eu à déplorer mis à part les quelques dégradations, mais pas plus qu'ailleurs. Je fais partie de ceux qui croient que quand on requalifie l'espace et que l'on y met du beau, on arrive aussi à générer un respect de ce qui est réalisé. »

« La voiture doit avoir sa place dans la ville, mais sa juste place. »

« Une ville idéale, c'est aussi une ville qui anticipe sur ce que sera demain comme nous le faisons avec notre plan pour le climat. Une ville n'est pas obligée d'en adopter un car cela peut être fait au niveau de l'agglomération. C'est donc une démarche que nous avons voulu volontariste car je suis persuadée que ce sont tous les échelons qui doivent agir face à cet enjeu climatique. Cet échelon local est l'un des plus pertinents afin de faire passer la responsabilité de nos convictions auprès du citoyen. Tout cela en intégrant les nécessités de l'urgence environnementale. Cette réflexion globale sur le climat est rarement évoquée dans les débats locaux, y compris dans les conseils communautaires, alors que dans n'importe quelles autres métropoles ou agglomérations cette thématique est au centre des discussions, que ce soit des élus de gauche, de droite ou des verts. Le plan local est là pour ça. La ville va impulser, pendant les 4 prochaines années, que chaque avignonnais a un rôle à jouer. Je ne dis pas qu'il faut tout de suite tout changer. Il faut un temps d'adaptation normal. Il y a aussi un temps d'accompagnement, y compris social, car aujourd'hui tout le monde n'a pas les moyens de s'acheter une voiture ou un vélo électrique. »

Propos recueillis par Laurent Garcia

Grand Avignon : les tarifs Orizo diminuent à partir de demain

Ecrit par le 25 août 2024



Dès demain, le vendredi 8 juillet, le [Grand Avignon](#) offre un coup de pouce au pouvoir d'achat de ses habitants et baisse les tarifs des transports [Orizo](#).

Les abonnements et le ticket 10 voyages

- Le Pass jeune pour les moins de 26 ans à 100€ l'année au lieu de 200€, et 22€ par mois au lieu de 26€.
- Le Pass liberté à partir de 26 ans à 200€ l'année au lieu de 400€, reste à 45€ par mois.
- Le Pass sénior à partir de 65 ans à 100€ l'année au lieu de 245€, et 22€ par mois au lieu de 25€.
- Les tarifs des Pass Multiréseaux Orizo+Lio+Uggo restent inchangés, sauf pour les habitants des communes de Saze, Pujaut, Sauveterre, Roquemaure qui pourront être remboursés de 50% s'ils présentent leur RIB dans une agence Orizo.
- Le ticket 10 voyages, quant à lui, sera au prix de 10€ au lieu de 12,50€.

Ce qui est gratuit

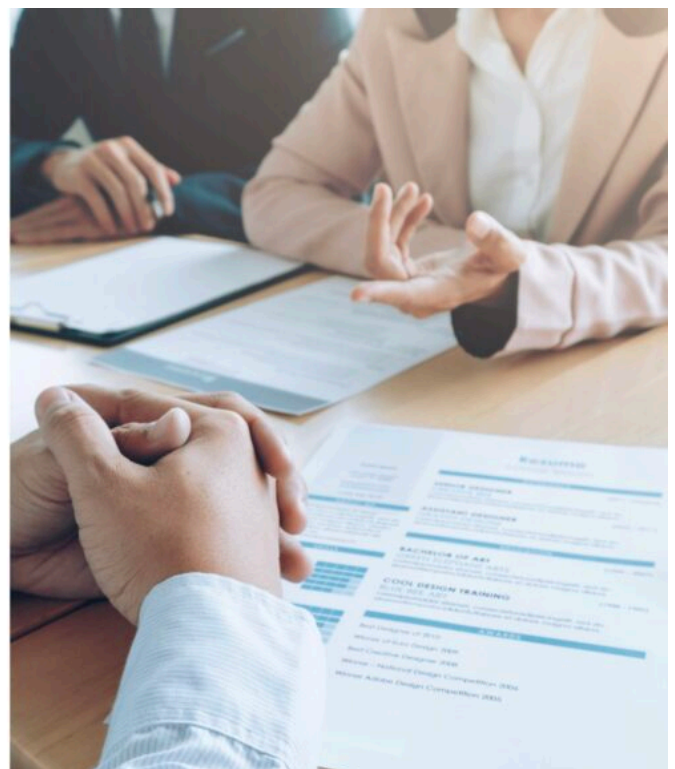
Ecrit par le 25 août 2024

La Baladine, qui s'occupe des trajets intramuros, devient gratuite. Les demandeurs d'emploi et les personnes qui bénéficient de la Complémentaire santé solidaire (CSS) ont accès à la gratuité Orizo avec le Facili'Pass solidarité. Les bénéficiaires de la CSS ont également accès à cette gratuité pour leur famille (le titulaire, le conjoint, les enfants à charge de moins de 25 ans). Ce Facili'Pass solidarité permet d'effectuer 50 voyages par mois et est délivré par le centre communal d'action sociale (CCAS) ou la mairie de la commune où vit le demandeur. Pour l'obtenir, les demandeurs d'emploi doivent présenter leur attestation du Pôle Emploi et les bénéficiaires de la CSS l'attestation de la CSS délivrée par la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM).

Pour plus d'informations sur ces baisses tarifaires, [rendez-vous sur le site d'Orizo](#).

V.A.

La société d'intérim Randstad recrute 70 personnes en Vaucluse



Ecrit par le 25 août 2024

Le groupe d'entreprises d'intérim Randstad recrute 300 personnes en région Paca, dont 70 en Vaucluse en CDI-Intérimaire. Cette campagne de recrutement concerne les secteurs d'activité du BTP, du transport-logistique, de l'industrie et du tertiaire.

Les débutants comme les personnes qui disposent déjà d'une expérience professionnelle peuvent candidater aux postes proposés par Randstad. Les profils les plus recherchés par les entreprises sont les chauffeurs poids lourd et super poids lourd, les électriciens, les ouvriers du bâtiment, les caristes, les téléconseillers, les préparateurs de commandes, les conducteurs d'installations et de machines automatisées, et bien d'autres. Tous les postes à pourvoir sont à découvrir sur [le site de Randstad](#).

Le CDI-Intérimaire est une forme de contrat qui permet au collaborateur de bénéficier de la sécurité et des avantages du CDI tout en gardant la flexibilité de l'intérim. « Les entreprises apprécient l'agilité de nos collaborateurs et collaboratrices en CDI-Intérimaire : 70 % des ruptures de CDI-I sont suivies d'une embauche en CDI », explique [Angeline Bouquet](#), responsable du centre de gestion des compétences Randstad de la région Paca.

V.A.

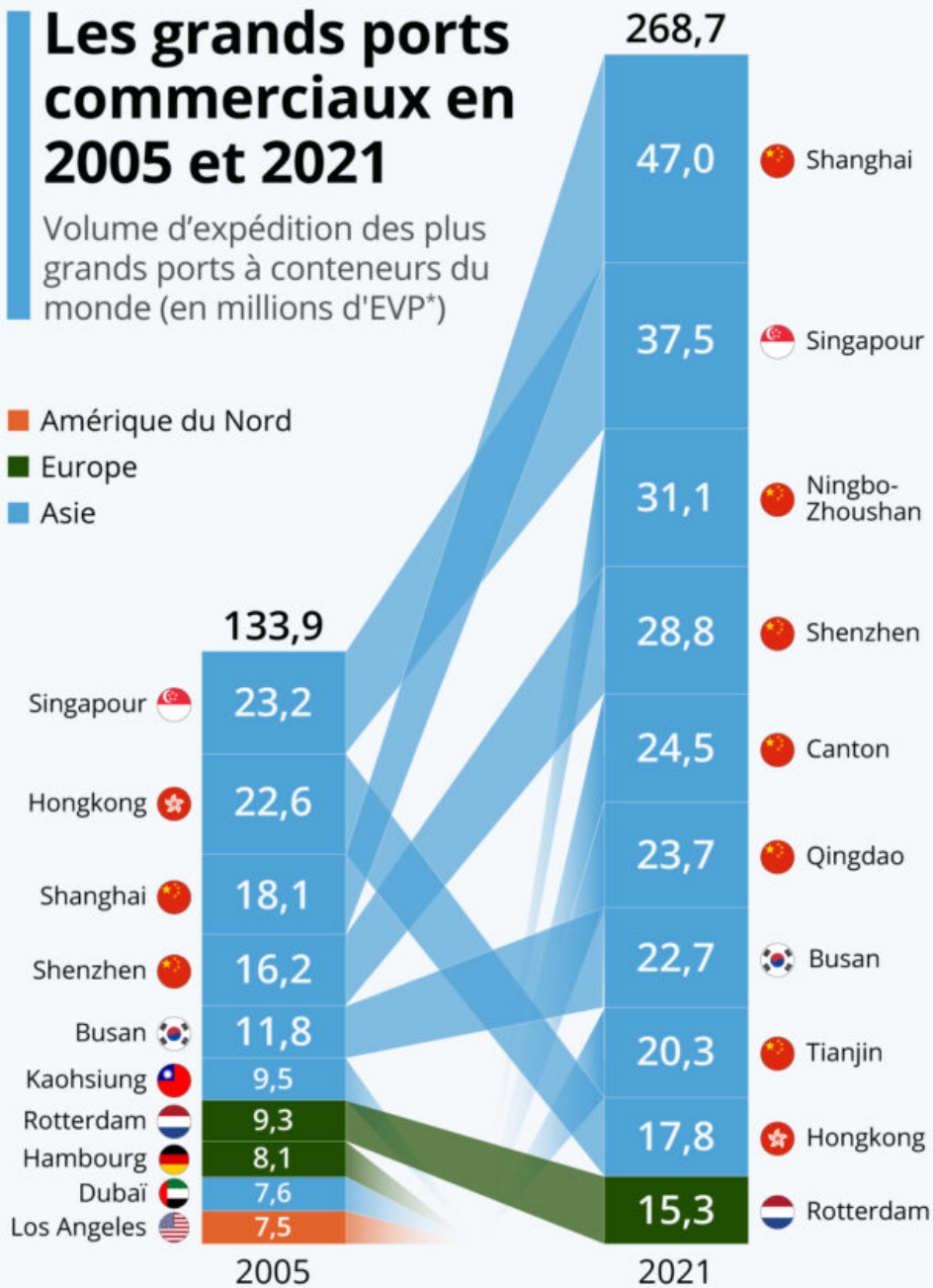
Commerce mondial : les plus grands ports en 2005 et 2021

Ecrit par le 25 août 2024

Les grands ports commerciaux en 2005 et 2021

Volume d'expédition des plus grands ports à conteneurs du monde (en millions d'EVP*)

- Amérique du Nord
- Europe
- Asie



* 1 EVP = 1 équivalent vingt pieds, soit le volume d'un conteneur standard de vingt pieds (6,1 mètres).
Source : Département de la marine (gouvernement de Hongkong)



Écrit par le 25 août 2024

Le port de Shanghai est confronté à un manque de personnel en raison du confinement strict actuellement en vigueur dans la métropole chinoise. En conséquence, un gigantesque embouteillage de navires porte-conteneurs est en train de se former dans le port et à ses abords, comme permet de le visualiser une [carte](#) réalisée par nos collègues (en anglais). Le port de Shanghai est en effet le plus grand port à conteneurs du monde en volume expédié et les experts s'attendent à d'importantes répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Comme le montre notre graphique basé sur les données du Département de la marine de Hongkong, le [transport maritime](#) a explosé au cours des quinze dernières années, prenant de plus en plus d'importance dans l'économie mondiale. L'Asie, et en particulier la [Chine](#), n'a cessé d'accroître sa domination au classement des plus grands ports commerciaux de la planète. Ainsi, en 2005, deux ports européens et un port nord-américain figuraient encore dans le top 10. En 2021, seul Rotterdam est encore présent dans le peloton de tête, qui plus est au dixième rang, alors que les ports chinois occupent plus de la moitié de la liste.

Les ports asiatiques ont connu une croissance très rapide ces dernières années et ont distancé les [ports européens](#) et américains. Des pays comme la Malaisie, Taïwan et la Thaïlande ont par exemple réalisé d'importants investissements pour moderniser leurs infrastructures portuaires. Mais contrairement à la production de certaines marchandises, la croissance des ports en Asie n'indique pas qu'ils soient nécessairement plus innovants, plus rapides ou plus compétitifs. Selon les experts, leur développement reflète surtout la croissance des flux commerciaux dans le monde.

De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Transport : les autocars Raoux misent sur le gaz naturel

Ecrit par le 25 août 2024



Les autocars Raoux, filiale [du groupe Galéo](#) depuis 2018, viennent d'inaugurer leur nouvelle station de recharge GNV (Gaz naturel véhicule) sur son site de Caumont-sur-Durance. La station dispose de 4 bornes à charge lente et une borne à charge rapide permettant de faire le plein en 25 minutes (contre 5 à 10h en charge lente) d'un véhicule roulant au gaz naturel.

En effet, le GNV est un gaz naturel utilisé comme carburant afin de se substituer au diesel - 1 kilo de gaz permet de parcourir la même distance que 1 litre de gasoil. Tous les véhicules roulant au GNV (ou BioGNV dans sa version renouvelable) bénéficient de la vignette 'Crit'Air 1', un certificat qualité de l'air qui leur permettra de circuler lors des pics de pollution et dans les zones à faible émission (ZFE). Pour cela, ces autocars affichent des taux de pollution relativement bas : -95% de particules fines par rapport à la norme Euro VI, -50% d'émission de NOx et une réduction de moitié des nuisances sonores.

D'une capacité de réapprovisionnement en gaz naturel de 20 bus, ce dispositif, mis en place en partenariat avec [l'ADEME](#) (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et [GRDF](#) (Gaz Réseau Distribution France) dans le cadre de l'appel à projets '[Mobigaz](#)' lancé en septembre 2020, permet aux autocars Raoux de faire circuler 4 nouveaux bus

Ecrit par le 25 août 2024

sur le réseau régional Zou ainsi que sur le réseau d'Apt. En tout, Raoux dispose d'une cinquantaine de véhicules sur ses sites de Caumont et Eyragues.

Le GNV à la place du diesel

Pour l'Ademe et GRDF, c'est le 3e projet de stations inauguré dans la région - le premier dans la Vaucluse - puisque deux stations sont déjà ouvertes dans le Var. L'objectif est de s'engager sur la voie d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement en utilisant notamment comme source d'énergie le biométhane, un gaz renouvelable produit localement grâce aux boues d'épuration ou aux déchets verts. En France, le potentiel de production de ce 'gaz vert' est équivalent au volume actuel des exportations provenant de Russie.

« C'est très bien, il faut qu'on remplace le diesel, confirme [Yves Plessis](#), PDG de Galéo. Cette activité énergétique doit même aller sur le Biogaz. C'est la future étape à atteindre, notamment pour être plus indépendant de l'Est. » Pour l'entreprise Raoux, cette nouvelle station est également en accord avec son projet de labellisation RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) que la société entend obtenir d'ici février 2023.

Réflexion sur les politiques de transport publique

« Ce passage à des sources d'énergie plus propres, c'est le sens de l'histoire », complète [Jean-Pierre Serrus](#) vice-président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région Sud.

« Prendre la décision de convertir le parc de véhicules demande cependant une réflexion en profondeur des perspectives économiques en matière de politique des transports publiques », prévient toutefois [Jean-Paul Lieutaud](#), président de la FNTV Paca (Fédération nationale des transports de voyageurs).

C'est pourquoi Mobigaz entend notamment soutenir le déploiement de nouvelles stations GNV sur le territoire régional. Le but étant d'en compter une dizaine au total en Paca d'ici la fin de l'année prochaine.

A.D. & L.G.

Le port d'Arles a accueilli les premiers conteneurs fluviaux en provenance de Fos-sur-mer

Ecrit par le 25 août 2024



Dans le cadre du soutien d'Electrosteel au développement des voies fluviales pour le transport de marchandises, l'entreprise vient d'inaugurer la première barge de plus de 100 conteneurs au port d'Arles.

Dans son projet de décarbonation de ses transports de marchandises, la société [Electrosteel](#), spécialisée dans les canalisations en fonte ductile, a assisté à l'arrivée de la première barge de 104 conteneurs remplis de matériel au port d'Arles. 312 autres devraient arriver dans les prochains jours, répartis sur 3 autres barges. C'est une première sur la voie fluviale qui relie les ports de Fos-sur-mer et d'Arles. Ainsi, les canalisations ont parcouru 47kms depuis Fos-sur-mer avant d'arriver au port d'Arles, situé à 300m de la plateforme logistique d'Electrosteel.

Quel est l'impact écologique ?

Le transport de marchandises par ces 4 barges de plus de 100 conteneurs chacune va permettre d'économiser 5 200 litres de carburant et de diviser les émissions de CO² par 7,2. En effet, les 4 barges

Écrit par le 25 août 2024

remplacent près de 400 camions qui sont normalement en charge de ce transport. « Si l'on met en perspective les 4h que représente le déplacement entre le port de Fos-sur-Mer et celui d'Arles par camion, le développement du transport par voie fluviale est judicieux pour diminuer l'empreinte carbone de toute activité économique sur l'environnement », a précisé [Cyrille Hahang](#), directeur général délégué d'Electrosteel.

Le développement de l'attractivité du territoire

En plus de s'inscrire dans une démarche environnementale, le développement du transport par voie fluviale a également pour objectif de redynamiser le port d'Arles, telle est l'ambition de la [Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Arles](#), et de rendre le territoire davantage attractif pour les entreprises. Non seulement l'inauguration de cette barge a ouvert la porte aux entreprises de la région Paca pour le transport de leurs marchandises par conteneurs, mais elle a également pour but d'ouvrir la voie au commerce international. Désormais, les marchandises pourront être plus facilement acheminées vers tous les pays de la mer Méditerranée et vers le continent africain limitrophe.

V.A.

Partenariat inédit afin de recruter dans le secteur transport-logistique de Paca

Ecrit par le 25 août 2024



[Pôle emploi Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) et [l'AFT Paca Corse](#) viennent de conclure un partenariat afin de « faciliter et anticiper les recrutements du secteur transport-logistique » dans la région.

L'enjeu est de taille car cette activité constitue un secteur phare de l'économie locale avec plus de 100 000 salariés. La filière représente 8% de l'emploi régional et a affiché une croissance de 16,5% de ses effectifs au cours des 5 dernières années.

En Vaucluse, le transport et la logistique représente 12 206 salariés répartis dans 696 établissements. Par ailleurs, le nombre de DPAE (déclaration préalable à l'emploi) s'est monté à 8 499 en 2021 dans le département (+12% en un an) alors que le nombre d'offres d'emploi s'élève actuellement à 1 816 dont 1 135 en CDI (Contrat à durée indéterminée).

Mieux anticiper les besoins

Le but de ce partenariat est d'anticiper les évolutions du secteur pour pouvoir répondre aux nouveaux besoins en compétences notamment en mettant en place des actions de formation. Les deux institutions

Écrit par le 25 août 2024

travailleront également ensemble pour livrer des diagnostics et portraits de secteur afin d'affiner et partager leurs connaissances sur les enjeux du secteur. Ce rapprochement entre les deux réseaux va aussi permettre aux 450 conseillers entreprise de Pôle emploi de mieux connaître les conditions d'exercice, les spécificités des différents métiers et les attentes des professionnels du transport logistique en termes de savoir-faire et savoir-être.

« Accompagner le développement économique des secteurs stratégiques de la région fait pleinement partie des missions de Pôle emploi, nous avons un rôle à jouer pour mettre à mal les a priori sur certains métiers et favoriser la mixité professionnelle en incitant les jeunes, les femmes, les demandeurs d'emploi de longue durée à s'orienter vers ces métiers », explique [Pascal Blain](#), directeur régional de Pôle emploi.

Des métiers méconnues et parfois en tension

Avec plus de 5 900 établissements en région, Pôle emploi estime que le secteur est un vivier d'emplois important qu'il s'agisse du transport de voyageur, de marchandises ou sanitaire et certains métiers connaissent même des tensions. Pour [Caroline Gouy](#), déléguée régionale de l'AFT « cette situation s'explique en partie par une méconnaissance des métiers et des conditions de travail qui ont pourtant beaucoup évolué notamment en termes de pénibilité. »

Pour les adhérents de l'AFT Paca-Corse, ce partenariat sera donc l'occasion de mieux appréhender l'offre de services de Pôle emploi dédiée aux entreprises et de pouvoir s'en emparer. Présentation des aides à l'emploi, accompagnement dans la mise en place d'actions de formation, de pré-recrutement et de sélection des candidats grâce aux différents formats de rencontres ('job dating', 'escape game', ateliers découverte des métiers) proposés par les agences Pôle emploi... ils pourront mobiliser selon leurs besoins toute l'expertise d'un service RH (Ressources humaines) dédié.

L'avenir appartient aux femmes

Identifiée par Pôle emploi comme l'une des 12 filières porteuses en Paca dans le cadre de son programme 'Expertises d'avenir', l'organisme entend notamment y orienter les demandeurs d'emplois dont les profils ne sont pas forcément les premiers auxquels on pense. Et plus particulièrement les femmes. « Le transport logistique compte seulement 19 % de femmes, rappelle Caroline Gouy. Sensibiliser et attirer les femmes vers ces métiers est une des possibilités de répondre aux difficultés de recrutement. » Il s'agira alors de capter précisément les besoins, de les traduire en achats de formation et si nécessaire d'y répondre ensuite.