

Écrit par le 22 novembre 2024

Orizo : les modifications du réseau ce week-end lors de la Coupe du monde de Football



La Coupe de monde de Football va s'achever ce week-end avec la petite finale le samedi 17 décembre à 16h qui opposera le Maroc et la Croatie, et la finale entre la France et l'Argentine le dimanche 18 décembre à 16h. Pour des raisons de sécurité liées aux risques de débordements, le réseau de transports Orizo se voit dans l'obligation de faire quelques modifications.

Le samedi 17 décembre

Les lignes du Gard fonctionneront normalement. Il n'y aura pas de rentrée dépôt pour les lignes 5, 16, 18, 20 et Piot. Les lignes 5 et 16 effectueront leur terminus à Porte de l'Oulle, il n'y aura donc pas de changement d'horaires.

Ecrit par le 22 novembre 2024

- Les derniers départs du **tramway** se feront à 17h29 de St Roch et à 17h08 de St Chamand.
- Les derniers départs de la **ligne C2** se feront à 16h54 de Buld'Air et à 16h31 de Hopital.
- Les derniers départs de la **ligne C3** se feront à 16h53 d'Agroparc et à 16h40 de St Lazare.
- Les derniers départs de la **ligne 4** se feront à 16h34 d'Avignon Poste et à 16h33 d'Agroparc.
- Les derniers départs de la **ligne 6** se feront à 16h55 d'Avignon Poste et à 17h05 de P+R Amandier.
- Les derniers départs de la **ligne 7** se feront à 16h24 de Palais de Justice et à 16h26 de Canonets.
- Les derniers départs de la **ligne 8** se feront à 16h31 de Blagier et à 16h04 de Porte de l'ouille.
- Les derniers départs de la **ligne 9** se feront à 17h10 d'Agricola et à 16h42 d'Avignon Poste.
- Les derniers départs de la **ligne 10** se feront à 17h11 Avignon TGV et à 16h44 d'Avignon Poste.
- Les derniers départs de la **ligne 11** se feront à 16h54 de St Saturnin et à 16h10 d'Avignon Poste.
- Les derniers départs de la **ligne 12** se feront à 16h34 de St Chamand et à 16h18 d'Avignon Nord.
- Les derniers départs de la **ligne 14** se feront à 16h56 du Pontet Le lac et à 16h29 de St Chamand.
- Le dernier départ de la **ligne 22** se fera à 16h24 de St Chamand.
- Les derniers départs de la **ligne 23** se feront à 16h00 de Barthelasse et à 16h36 de St Lazare.
- Les derniers départs de la **ligne 30** se feront à 16h28 d'Avignon TGV et à 16h26 d'Agroparc.
- Le dernier départ de la **navette Citizen Italiens** se fera à 17h17 du Parking des Italiens.
- Le dernier départ de la **navette Citizen République** se fera à 17h03 de Cité administrative.
- Le dernier départ de la **ligne BAL** se fera à 16h32 de Limbert.

Toutes les autres lignes circuleront normalement.

Le dimanche 18 décembre

Comme pour le samedi, les lignes du Gard fonctionneront normalement. Il n'y aura pas de rentrée dépôt pour les lignes 5, 16, 20 et Piot. Les lignes 5 et 16 effectueront leur terminus à Porte de l'Ouille, il n'y aura donc pas de changement d'horaires.

- Les derniers départs du **tramway** se feront à 17h21 de St Roch et à 17h00 de St Chamand.
- Les derniers départs de la **ligne C2** se feront à 16h29 de Buld'Air et à 16h11 de Hopital.
- Les derniers départs de la **ligne C3** se feront à 16h36 d'Agroparc et à 16h36 de St Lazare.
- Les derniers départs de la **ligne 4** se feront à 16h03 d'Avignon Poste et à 16h33 d'Agroparc salle de Montfavet.
- Les derniers départs de la **ligne 9** se feront à 16h45 d'Agricola et à 16h50 d'Avignon Poste.
- Les derniers départs de la **ligne 12** se feront à 16h20 de St Chamand et à 16h20 d'Avignon Nord.

Ecrit par le 22 novembre 2024

- Les derniers départs de la **ligne 30** se feront à 16h13 d'Avignon TGV et à 16h46 de P+R Amandier.
- Le dernier départ de la **navette Citizen Italiens** se fera à 17h08 du Parking des Italiens.
- Le dernier départ de la **ligne BAL** se fera à 16h32 de Limbert.

Toutes les autres lignes circuleront normalement.

V.A.

Match France-Maroc : quel impact sur le réseau Orizo demain soir ?



Ecrit par le 22 novembre 2024

Demain soir, le mercredi 14 décembre, les équipes de France et du Maroc vont s'affronter lors de la demi-finale de la Coupe du Monde de Football. Le réseau de transport [Orizo](#) va donc subir quelques perturbations et décaler les horaires de ses derniers départs plus tôt que d'habitude.

- Les derniers départs du tramway se feront à 21h09 de St Chamand et à 21h30 de St Roch.
- Les derniers départs de la ligne C2 se feront à 20h46 de Hopital et à 20h54 de Buld'Air Avignon Nord.
- Les derniers départs de la ligne C3 se feront à 21h02 de St Lazare et à 21h15 d'Agroparc.
- Les derniers départs de la ligne 4 se feront à 20h55 d'Agroparc et à 21h d'Avignon Poste.
- Les derniers départs de la ligne 30 se feront à 20h d'Agroparc et à 20h45 d'Avignon TGV.
- Le dernier départ de la navette Citizen Italiens se fera à 21h14 du Parking des Italiens.

Toutes les autres lignes du réseau Orizo, quant à elles, circuleront normalement.

V.A.

Grand Avignon : le tram a transporté plus de 5 millions de passagers en 3 ans

Ecrit par le 22 novembre 2024



Hier, le 19 octobre, le tram du réseau [Orizo](#) du Grand Avignon a fêté ses trois ans. Durant ces trois années, ce sont plus de 5 millions de passagers qui ont pris ce mode de transport, notamment depuis les arrêts Gare centre et St Chamand, qui sont les stations les plus fréquentées. Au terme de [sa première année de mise en service](#), le tramway avait séduit 1 200 000 voyageurs.

Avec désormais près de 10 000 voyageurs par jour, le tram représente la ligne la plus fréquentée du réseau Orizo qui compte de plus en plus d'abonnés, notamment grâce à [la baisse des tarifs de ses abonnements](#). D'ailleurs, 7 sur 10 de ses voyageurs détiennent un abonnement, et 53% d'entre eux ont moins de 26 ans. Avec ses 5,2 km de tracés, ses 10 stations, et ses 60 conducteurs, le tram séduit de plus en plus. [Sa seconde phase](#), qui ajoutera 3,2 km et 6 stations reliant le parking de l'île Piot au quartier Saint-Lazare, devrait être en place d'ici 2025.

V.A.

Écrit par le 22 novembre 2024

Grand bassin de vie d'Avignon, création du pôle territorial pour répondre aux attentes de 600 000 habitants

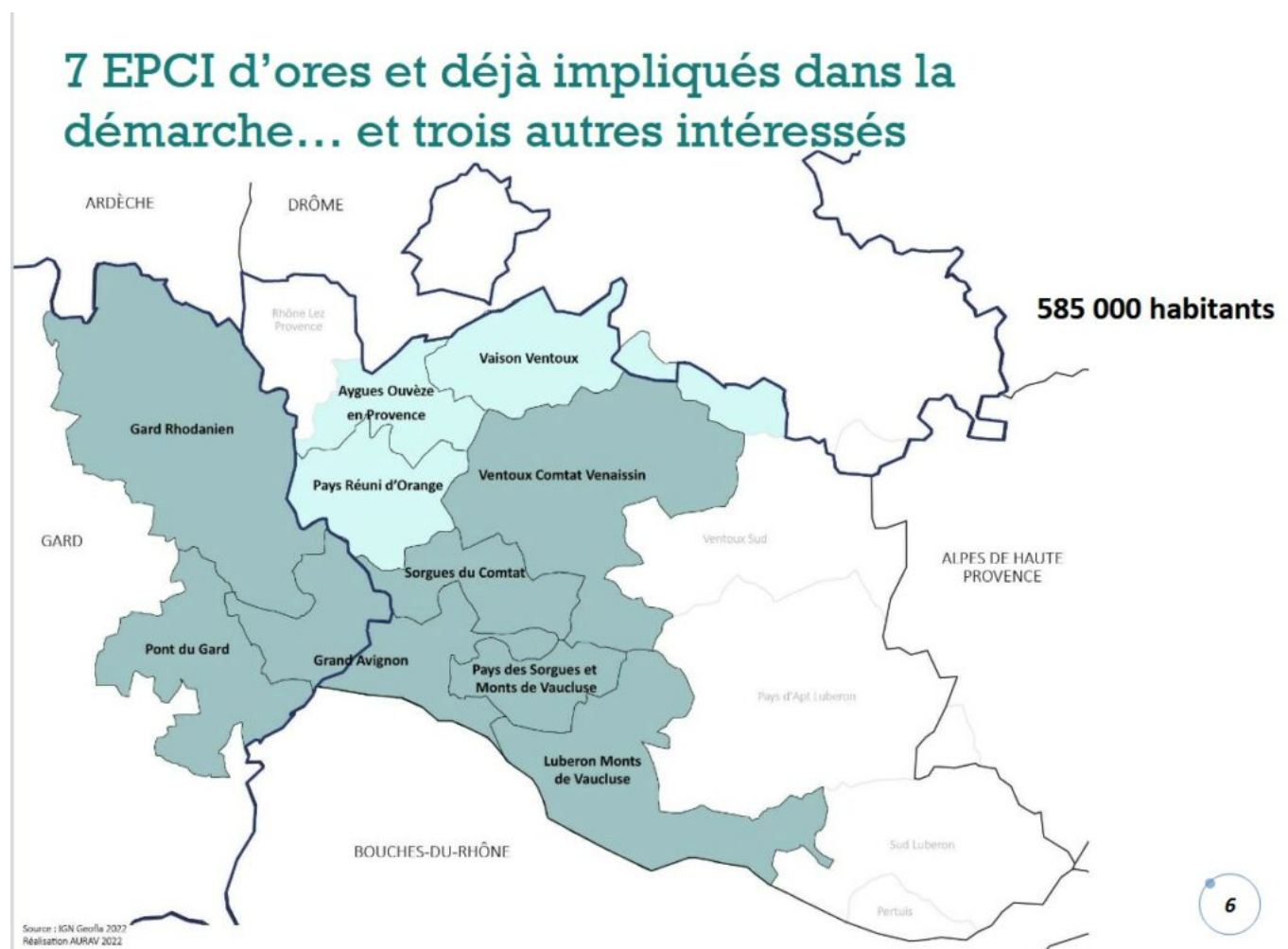


Ils sont venus en force pour annoncer la création du pôle territorial. Qui ? Jacqueline Bouyac, Gérard Daudet, Pierre Gonzalvez, Christian Gros, Joël Guin et Pierre Prat. Tous à la tête de communautés d'agglo ou de communes. Objectif ? Sortir du périmètre de leurs EPCI pour gagner en vision globale et faire avancer leurs projets.

Leur crédo ? Ouvrir la carte du territoire en grand pour travailler sur les continuités comme les

Écrit par le 22 novembre 2024

transports en commun, les pistes cyclables, la gestion des déchets, la prévention des risques d'inondation, le développement et l'aménagement d'espaces. Bref, donner de la cohérence et surtout faciliter la vie quotidienne de presque 600 000 habitants... Soit le poids d'une métropole ! Et là, en termes de positionnement régional ça pourrait tout changer.



Près de 600 000 habitants seront touchés par les décisions du pôle territorial Grand bassin de vie d'Avignon qui compte bien leur faciliter la vie au quotidien

L'aventure commence par un constat

Le Grand bassin de vie d'Avignon est à cheval sur deux régions : l'Occitanie et Provence-Alpes Côte d'Azur ainsi que trois départements : le Vaucluse, le Gard et les Bouches-du-Rhône. Or, près d'une dizaine d'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) est inscrit-tout ou en partie- dans ce territoire. Également 200 000 actifs habitent cette aire urbaine dont 120 000 travaillent dans une autre commune où ils se rendent de 60 à 93%... en voiture.

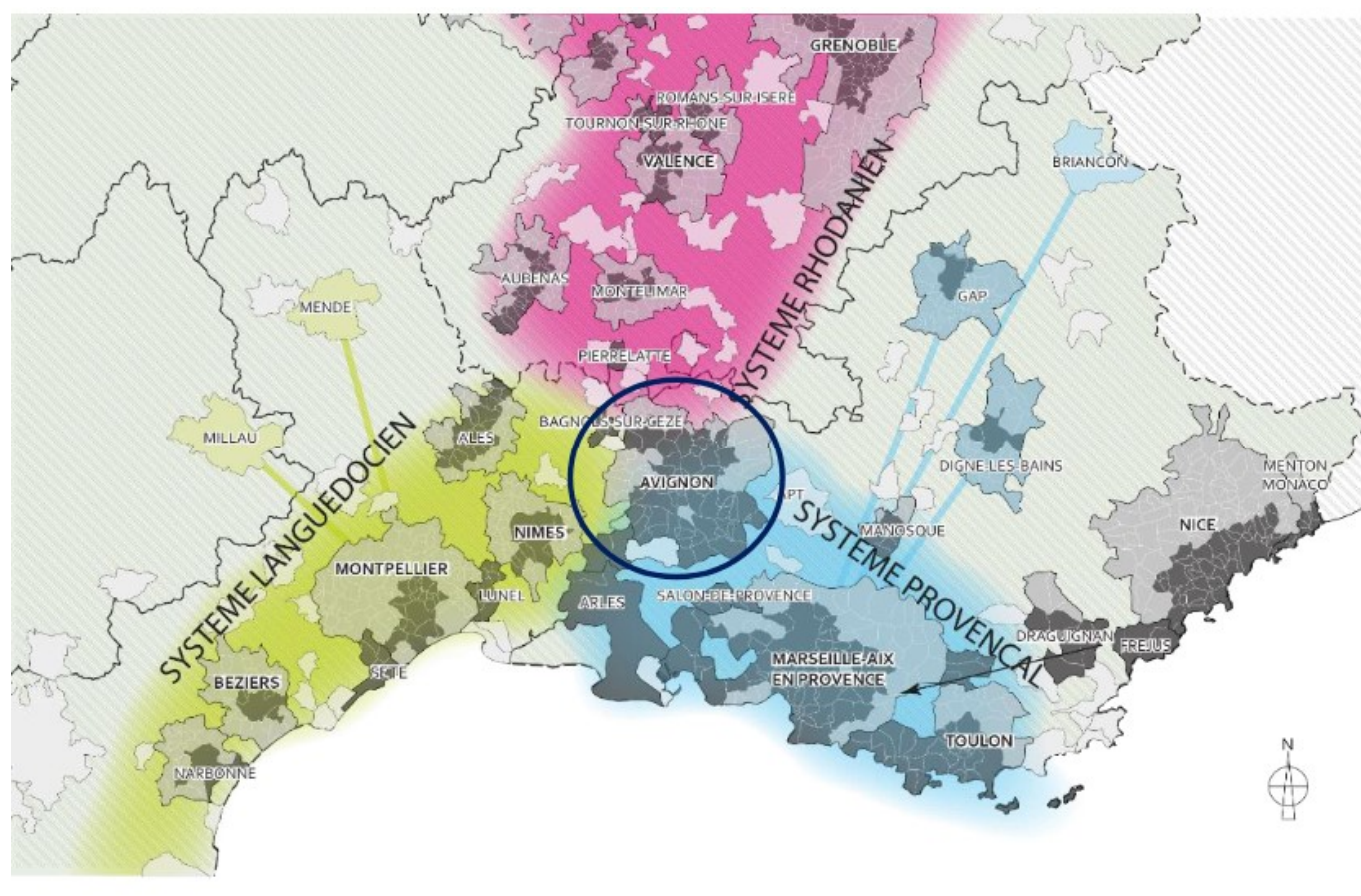
Quand Margot prend le bus

Écrit par le 22 novembre 2024

Margot, la vingtaine, habite actuellement aux Angles. Pour se rendre au Capitole studio, elle a dû prendre le bus de 7h45, puis en changer et attendre pour être déposée dans la zone commerciale Sorgues-Le Pontet à 8h45. C'aurait été dans le même cas de figure, voire pire, pour se rendre des Angles à Agroparc Avignon et c'est l'un des objets sur lesquels se pencheront les techniciens à la demande des présidents d'intercos. Mission ? Répondre aux défis de la transition écologique.

Les Sradet qui font trembler les élus

Il est aussi question des Sradet. L'acronyme du Schéma régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires -urbains et ruraux-. Dans ce document de planification régionale, l'institution décrit la vision politique des priorités de l'aménagement du territoire. En clair ? La feuille de route détaille l'état de lieux et les enjeux comme l'implantation des infrastructures d'intérêt régional, la gestion économe de l'espace, l'intermodalité et le développement des transports, la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la protection et la restauration de la biodiversité, la prévention de la gestion des déchets... Et pour que le Sradet aille dans le sens des départements, mieux vaut pour eux être compris et écoutés des régions, surtout lorsqu'elles sont deux à présider au destin d'un Vaucluse qui se trouve au fin fond de leur territoire.



Travailler en coopération pour en pas s'isoler ni être asséchés par les grandes métropoles

Ecrit par le 22 novembre 2024

Un outil au service de l'intelligence collective

Avec la création du pôle territorial les présidents d'EPCI veulent peser sur les décisions régionales de l'Occitanie et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment en coordonnant les orientations d'urbanisme commercial, en travaillant sur la sobriété foncière, en analysant la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Il sera aussi question d'optimiser la gestion des déchets afin d'en maîtriser les coûts car le secteur en profonde mutation devra désormais répondre à un modèle plus vertueux et surtout environnemental... Le sujet est épineux puisqu'il pèse de plus en plus sur le budget des collectivités qui préviennent ne pas pouvoir en supporter longtemps, seules les frais.

Sortir du cadre

Avec la création du pôle territorial les élus préviennent : «Sortir du cadre permettra de porter des projets communs et de devenir force de propositions sur des projets à rayonnement régionaux et nationaux comme les lignes de cars interurbains régionaux en lien avec les gares de l'étoile ferroviaire, de mieux favoriser le transport fluvial pour les voyageurs et les marchandises.»

2 / Articuler les orientations de développement et d'aménagement de l'espace



Peser sur les choix de développement des SRADDET SUD et Occitanie

Coordonner les orientations en matière d'urbanisme commercial

Appuyer l'Inter-SCOT

15

Maîtriser son foncier pour préserver l'avenir

Ecrit par le 22 novembre 2024

Ils étaient six autour de la table, d'autres ont déjà prévu de les rejoindre

Adhèrent au projet : Jacqueline Bouyac présidente de la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin ; Gérard Daudet Président Luberon-Monts de Vaucluse ; Pierre Gonzalvez président des Pays-des-Sorgues-Mont-de-Vaucluse ; Christian Gros président des Sorgues-des-Comtat ; Joël Guin président du Grand Avignon et Pierre Prat président du Pont-du-Gard. Ils ne sont pas venus mais sont partie prenante : Yann Bompard président du Pays d'Orange, Christian Rey, président de la Communauté d'agglo du Gard-Rhodanien a dit son intention de les rejoindre ainsi que Jean-François Périllhou de Vaison-Ventoux et Julien Merle président de la Communauté de communes Aygues-Ouvèze-en-Provence. D'autres devraient les rejoindre. L'esprit est ouvert à condition de rester pragmatique et surtout efficace.

Il n'y aura pas de mille-feuille administratif

C'est en tout cas ce sur quoi tous insistent. Le pôle -qui prendra la forme d'un syndicat mixte- a son adresse à L'Aurav, c'est-à-dire, l'Agence d'urbanisme Rhône-Avignon-Vaucluse. C'est d'ailleurs cette structure qui constituera l'outil technique et d'animation. Un président a-t-il été élu ? Non plus. Le projet, initié par Joël Guin et Christian Gros, va partir dans les mains du préfet... Qui laissera sa place à son successeur en Août, qui lui-même, promulguera la naissance du Pole territorial du Grand bassin de vie d'Avignon. Côté effectif, budget de fonctionnement... Non plus. Le pôle territorial promeut une vision élargie et planchera sur des solutions à mettre en œuvre le plus rapidement possible.

A la rentrée

Le préfet prendra l'arrêté de création du Pôle territorial du Grand bassin de vie du Grand Avignon après consultation auprès des départements et régions. Les techniciens eux, sont déjà au travail.

Ecrit par le 22 novembre 2024



Faire converger les mobilités

Ils ont dit

Christian Gros

«Pour exister il est préférable d'être un peu plus important que la moyenne, après plusieurs réunions nous avons convenu de créer un pôle territorial avec des objectifs précis. Nous représentons 520 000 habitants. La métropole du Var, par exemple, en compte 450 000 habitants. Nous créons une structure de pôle métropolitain pour partager une vision collective, respectueuse des identités de chacun sur les axes de développement du Grand bassin de vie du Grand Avignon. Cette structure souple nous permettra de peser face aux régions et aux métropoles. L'idée ? Mettre en place un dialogue permanent entre nous pour avancer de manière concertée. Avec le pôle territorial du Grand bassin de vie d'Avignon nous créons un outil politique partenarial.»

Écrit par le 22 novembre 2024

Joël Guin

«Être ensemble nous rendra plus performant dans chaque collectivité et pour l'intérêt général. Nous nous fédérons en un espace de réflexion, de concertation pour être plus forts et plus efficaces, plus pertinents en pensant aux usagers.»

Pierre Prat

«L'idée ? Essayer de mutualiser des moyens. Nous communes gardoises avons beaucoup de liens avec le bassin de vie du Grand Avignon. D'ici 2025 le train reliera plusieurs communes gardoises à Avignon permettant de déplacer les populations par transport vertueux. C'est dans ce sens que nous allons travailler.»

Jacqueline Bouyac

«Nous avons des projets de rayonnement régionaux à travailler ensemble pour les faire avancer.»

Pierre Gonzalvez

«Nous avons conscience que les projets et les questionnements doivent dépasser les limites administratives afin de travailler, en fonction des sujets, à de nouveaux objectifs communs. Il nous faut peser dans l'arc méditerranéen entre les métropoles déjà existantes et les nouvelles lois [Zad](#) (Zone d'aménagement différé, utilisation du droit de préemption, évitement de la spéculation foncière). Nous nous regroupons pour porter une voix unique.»

Gérard Daudet

a évoqué les débordements de la Durance et les dysfonctionnements dans la réflexion et la compréhension du traitement des sorties de lit du Calavon et de la Durance lors du traitement antérieur du PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation). «Maintenant tout est en règle et les digues faites. Avoir une vue d'ensemble et partagée du Plan de prévention du risque d'inondation aurait pu faire gagner du temps.»

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

Écrit par le 22 novembre 2024



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 ?

« 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

Ecrit par le 22 novembre 2024

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

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

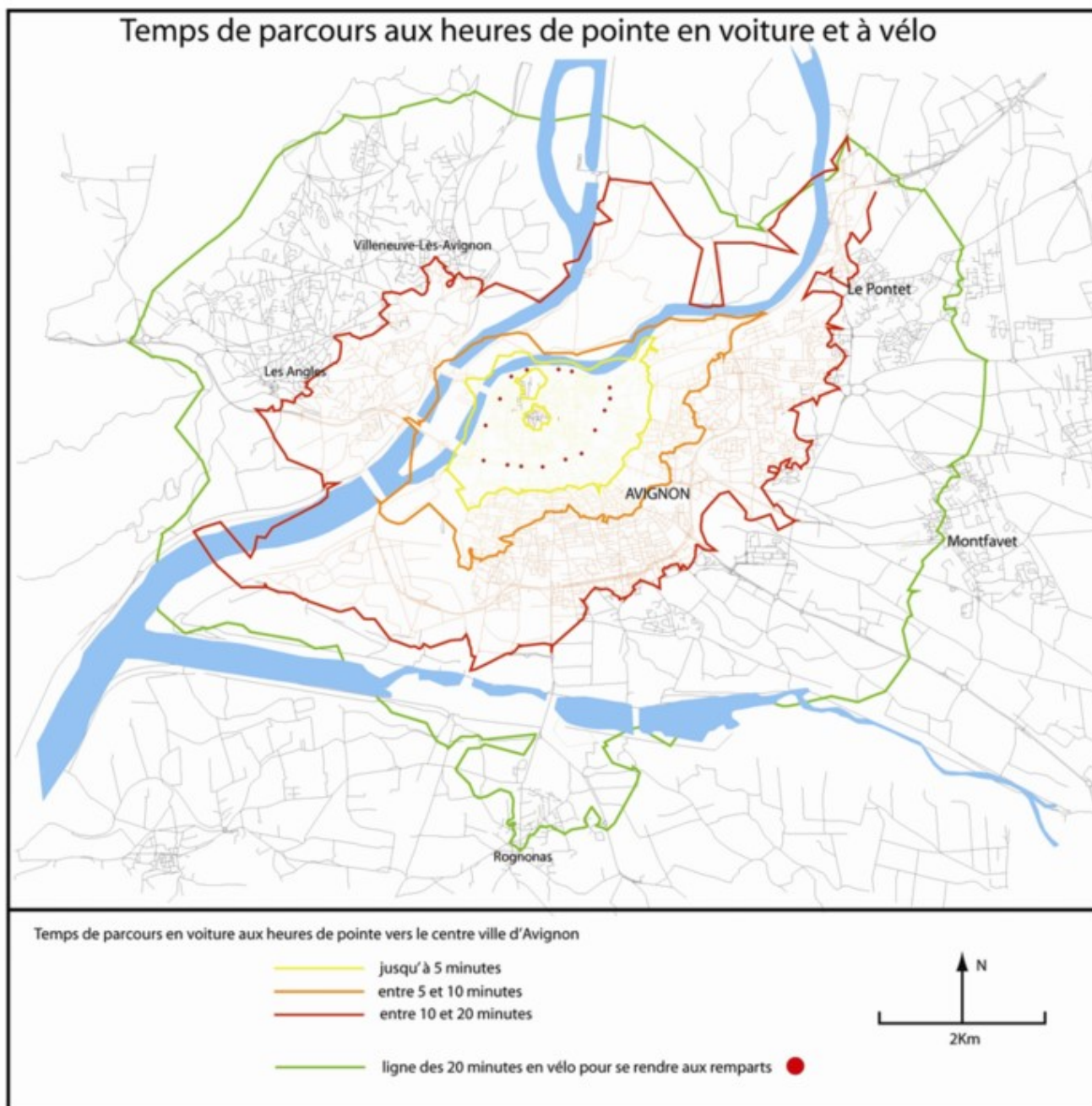
« Nous on intervient pour qu'il y ait une réduction du trafic automobile. Il ne faut pas raisonner à circulation automobile égale. J'espère bien que d'ici 5, 10, 15 ou 20 ans, on va réussir dans notre agglo, comme dans plein d'autres territoires en France, à diminuer la circulation automobile sinon cela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

« Je ne dis pas que c'est parfait. »

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

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

Ecrit par le 22 novembre 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

Écrit par le 22 novembre 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. »

Écrit par le 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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

Ecrit par le 22 novembre 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

Écrit par le 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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

Écrit par le 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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 22 novembre 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

Écrit par le 22 novembre 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.

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

Ecrit par le 22 novembre 2024



HOCQUEL A - VPA

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

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

Crit'Air

Véhicules légers



Poids lourds



Les mesures complémentaires

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

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

Ecrit par le 22 novembre 2024

pour aider à améliorer la qualité de l'air :

- limitez vos déplacements privés et professionnels, ainsi que l'usage de véhicules automobiles en privilégiant le covoiturage et les transports en commun ;
- privilégiez pour les trajets courts les modes de déplacements non polluants (marche à pied, vélo) ;
- différez, si vous le pouvez, vos déplacements.

pour toute information complémentaire sur :

- l'évolution du pic de pollution : <https://www.atmosud.org>
- les recommandations sanitaires et comportementales : <https://www.ars.sante.fr>

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

Grand Avignon : l'Etat va apporter 7,83M€ pour la 2e phase du tramway

Ecrit par le 22 novembre 2024



Jean Castex, premier ministre, vient d'annoncer les lauréats de l'appel à projets lancé en décembre dernier pour les transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux. Dans ce cadre, le Grand Avignon a obtenu une participation de l'Etat d'un montant de 7,83M€ pour la réalisation de la 2e tranche du tramway de la cité des papes. Cette ligne qui comprendrait 6 stations doit relier le parking de l'île Piot au quartier Saint-Lazare, devant l'université. La portion de 3,2km viendra compléter, d'ici 2025, les 5,2 km de la première ligne reliant la porte Saint-Roch au terminus de Saint-Chamand. Le coût de cette phase 2 est estimé à plus de 61M€.

2,15M€ pour la navette express avec Les Angles

Dans le même temps, le premier ministre a aussi annoncé que l'Etat va participer à hauteur de 2,15M€ à un autre projet de transport du Grand Avignon : celui de navette express entre Les Angles et Avignon. Cette liaison prévue d'ici 2024 entre le rond-point Grand Angles et le centre-ville via la RN 100, avec une voie au moins en site propre, comprend aussi la création d'un parking relais de 200 places ainsi que de nombreux aménagement de voirie (budget estimé à 17M€).

187 dossiers retenus pour se partager 900M€

En tout, avec les 2 projets du Grand Avignon, 187 dossiers ont été retenus au niveau national (dont 11 en Paca - voir carte ci-dessous) lors de ce 4^e appel à projets initialement doté d'une enveloppe de 450M€,

Écrit par le 22 novembre 2024

puis réévalué à 900M€ dans le cadre du plan France relance 2020-2022.

« Le Premier ministre a souhaité que ce montant soit doublé afin de soutenir l'investissement des collectivités territoriales dans un secteur durement éprouvé par la pandémie, » explique le ministère chargé des transports. Pour être éligible, les projets retenus ne devaient pas avoir commencé les travaux à la date de lancement de l'appel à projets, et doivent les démarrer avant fin 2025.

Les étudiants d'Avignon réclament la gratuité des transports



L'[Unef Avignon](#) (Union nationale des étudiants de France) et 600 étudiants sont signataires d'une pétition exigeant la gratuité des transports en commun pour tous les étudiants de l'Université d'Avignon

Écrit par le 22 novembre 2024

et la mise en place d'une ligne de bus directe entre Avignon centre et Agroparc aux heures de pointe, le matin à 7h50 et le soir à 17h30 et 19h. Une délégation d'étudiants rencontrent les élus du Grand Avignon le 20 mai prochain.

L'Unef déplore un budget transport toujours élevé, alors même que la précarité s'est accentuée en raison de la crise et a contraint de nombreux étudiants à travailler parallèlement à leurs études pour arrondir les fins de mois. L'association souligne également les bienfaits d'une telle mesure pour l'environnement et les rejets de CO₂ dans la région. « Le développement de transports en commun accessibles diminuerait l'utilisation des véhicules individuels qui engorgent notre département, préservant la qualité de l'air, diminuant les émissions de polluants et ferait tendre le département vers une meilleure sobriété énergétique. Cette mesure s'insérerait donc parfaitement dans le [Plan climat air énergie territorial](#) (Pcaet), horizon 2030 et 2050 du Grand Avignon. » Ainsi, les membres en appellent au bon sens de la municipalité qui avait d'ailleurs défendu dans son programme « la gratuité des transports pour les jeunes ». Les étudiants suggèrent ainsi de mettre en application les engagements initiaux « comme l'ont mis en place les agglomérations parisiennes et montpelliéraines, et auparavant Aubagne, Châteauroux, Niort ou encore Compiègne. »

L.M