

## Avignon

## ■ Rénovation du Temple

La rénovation de la façade du temple Saint-Martial à Avignon, s'est achevée il y a quelques semaines. Situé rue Jean-Henri Fabre, l'édifice protestant, ancien palais de la reine Jeanne, a fait l'objet d'une réhabilitation d'un montant de 29 000€ comprenant également la pose d'une protection en plomb sur les frontons et les corniches. Le coût de l'opération a été pris en charge par la ville d'Avignon à hauteur de 60% et par l'Etat (40%).

## Volubilis

## ■ Ateliers euro-méditerranéens

Volubilis organise chaque année des Ateliers-workshop et accueille des étudiants d'horizons culturels et disciplinaires différents ainsi que des Rencontres sur l'environnement, l'aménagement du territoire, les paysages et l'architecture. L'Atelier 2013 aura pour thème Les nouveaux paysages liés à la production d'énergies renouvelables, localisation, dimensionnement et la forme de ces nouvelles installations. Comment préserver la beauté des paysages et assurer une alimentation en énergie verte avec les éoliennes, capteurs photovoltaïque ou autre ? Comment ré-aménager les villes et villages de Provence pour consommer moins d'énergie tout en préservant leurs caractéristiques ? Quelle place occuperont les terrains agricoles dans tout cela ?

**Débat Jeudi 4 juillet à 18h30 au café Le Point de Lumière, Rue Galonne, Carpentras.**

**Jeudi 25 juillet à 9h30, restitution des travaux des étudiants à l'Hôtel de communauté de la CoVe, 1171 avenue du Mont Ventoux, à Carpentras.**

## LEO

## ■ «Immobilier 21»

Le rapport que la Commission Mobilité 21 vient de transmettre au ministère des transports ne considère pas la poursuite de la réalisation de la Leo (Liaison Est-Ouest) prioritaire. Ce document, commandé par le gouvernement afin de redéfinir l'urgence des grands travaux d'infrastructures hexagonaux, estime que la Leo ne présente pas «un intérêt supérieur qui justifierait une réalisation du projet au titre des premières priorités».

De quoi jeter un froid sur ce projet dont seule la première tranche a été réalisée. Inaugurée fin 2010, un premier tronçon de 5,2 km avait été mis en service entre la zone de Courtine, à Avignon et le Nord des Bouches-du-Rhône. Pour sa part, le financement de la phase 2 (180M€) avait été bouclé in-extremis début 2012 avant que la DUP (Déclaration d'utilité publique) ne soit caduque. Cette dernière doit relier les Bouches-du-Rhône au rond-point de l'Amandier, à Avignon. Enfin, soutenue à bout de bras par Thierry Mariani, ancien ministre des transports, la 3<sup>e</sup> tranche (165 M€), entre Courtine et le rond-point de Grand-Angle, aux Angles, via un nouveau pont sur le Rhône, avait vu le lancement des études préalables à la DUP. Aujourd'hui, cet avis consultatif de la Commission, entraînerait un report des deux phases manquantes à 2030, voire 2050, alors que les Vauclusiens espéraient plutôt une mise en service à l'horizon 2020 grâce à la mise en place d'un PPP (Partenariat public privé).

«Laisser cette 1<sup>ère</sup> tranche en impasse n'est pas concevable : seule la réalisation de l'ensemble du projet pourra déboucher sur des effets positifs réels pour le département, explique Claude Haut, président du Conseil général de Vaucluse, qui vient de demander au gouvernement le classement de la Leo parmi les projets prioritaires. C'est d'ailleurs à cette condition que le Conseil général de Vaucluse avait acté sa participation, pour un montant de 30 M€ pour la tranche 2. Poursuivre la réalisation de la Leo est aussi une démonstration de justice pour les Vauclusiens : ce sont les tranches 2 et 3 qui vont permettre d'apporter les bénéfices en termes de fluidité du trafic sur Avignon et de développement économique pour le territoire du Vaucluse.»

Au lieu d'être terminé, le tracé complet de la Leo devrait (ndlr : où devrait ?) accueillir un trafic quotidien de 30 000 à 40 000 véhicules jours, contre seulement 6 000 aujourd'hui.

*Sans réalisation des tranches 2 et 3, la LEO est t'elle condamnée à rester l'impasse la plus chère de France ?*



## Transport

## Avignon-Carpentras : la ligne ferroviaire sera ouverte fin 2014



**Après 75 ans d'attente, la gare de Carpentras va s'ouvrir aux voyageurs. Les travaux de construction viennent de commencer pour remettre à neuf 16 km de voies et rénover les trois gares du parcours. Fin 2014, Carpentras sera à une demi heure d'Avignon centre.**

«On refait tout à neuf», se félicite Marc Svetchine, directeur régional de réseau ferré de France (RFF). «Les ponts, les ballasts, les traverses comme les rails et la signalisation sont concernés. Mais pas seulement : on en profite pour supprimer 9 passages à niveaux sur 12, les trois conservés seront à proximité immédiate des gares de Sorgues, Entraignes et Monteux que l'on modernise pour mettre en place des pôles de transport multimodaux». Le montant global de l'investissement concernant les seules infrastructures ferroviaires est de 80 M€, plus 20 M€ pour accueillir les voyageurs et minimiser les ruptures de charge.

Le projet dont la phase initiale d'étude remonte à 2008 abou-

tira donc fin 2014. «Il permettra à 4 000 voyageurs de circuler entre Carpentras, Avignon centre et Avignon TGV», estime Philippe Bru, le directeur régional de la SNCF.

Dans le détail, 19 allers-retours quotidiens de 6 à 22 heures seront au départ de la ligne, avec des fréquences toutes les demi-heures aux heures de pointe. Cinq rames Régionalis (Alsthom) neuves seront affectées au parcours qui traverse un bassin de population de 180 000 habitants.

«Le train va en réalité être une vraie alternative à la route qui est très chargée et un moyen d'accéder directement au cœur des villes et au réseau grande vitesse», résume Philippe Bru.

Actuellement, la route 2X2 voies entre Avignon et Carpentras porte un trafic important qui atteint 44 000 véhicules/jour à hauteur de la déviation d'Entraignes et qui culmine à 77 000 véhicules/jour sur les bords du Rhône.

Selon les estimations de la SNCF, un trajet pendulaire quotidien en train entre Avignon centre et Carpentras serait, à l'année, huit fois moins coûteux qu'un déplacement

## Chiffres clé

- 1 TER toutes les 30 minutes en heures de pointe. Circulation de 6h à 22h sur les 16 kilomètres de voies
- 30 minutes pour se rendre de Carpentras à Avignon centre versus une heure par la route
- Moins de 40 minutes pour relier Carpentras à la gare Avignon TGV
- 4 000 voyageurs transportés par jour

équivalent en voiture. Pour l'heure, l'organisation du fonctionnement de la ligne dont le coût est évalué à 9 M€ par an (SNCF) est en négociation entre la SNCF et le conseil régional, autorité organisatrice des transports express régionaux (TER). Il s'agit notamment de définir quels moyens seront dégagés en terme de personnels. Ce qui rend le syndicat CGT des cheminots d'Avignon assez nerveux. Celui-ci a en effet manifesté lors de la pose de la première pierre son «attachement à un service de qualité». Suite au prochain épisode.

Hervé Tusseau