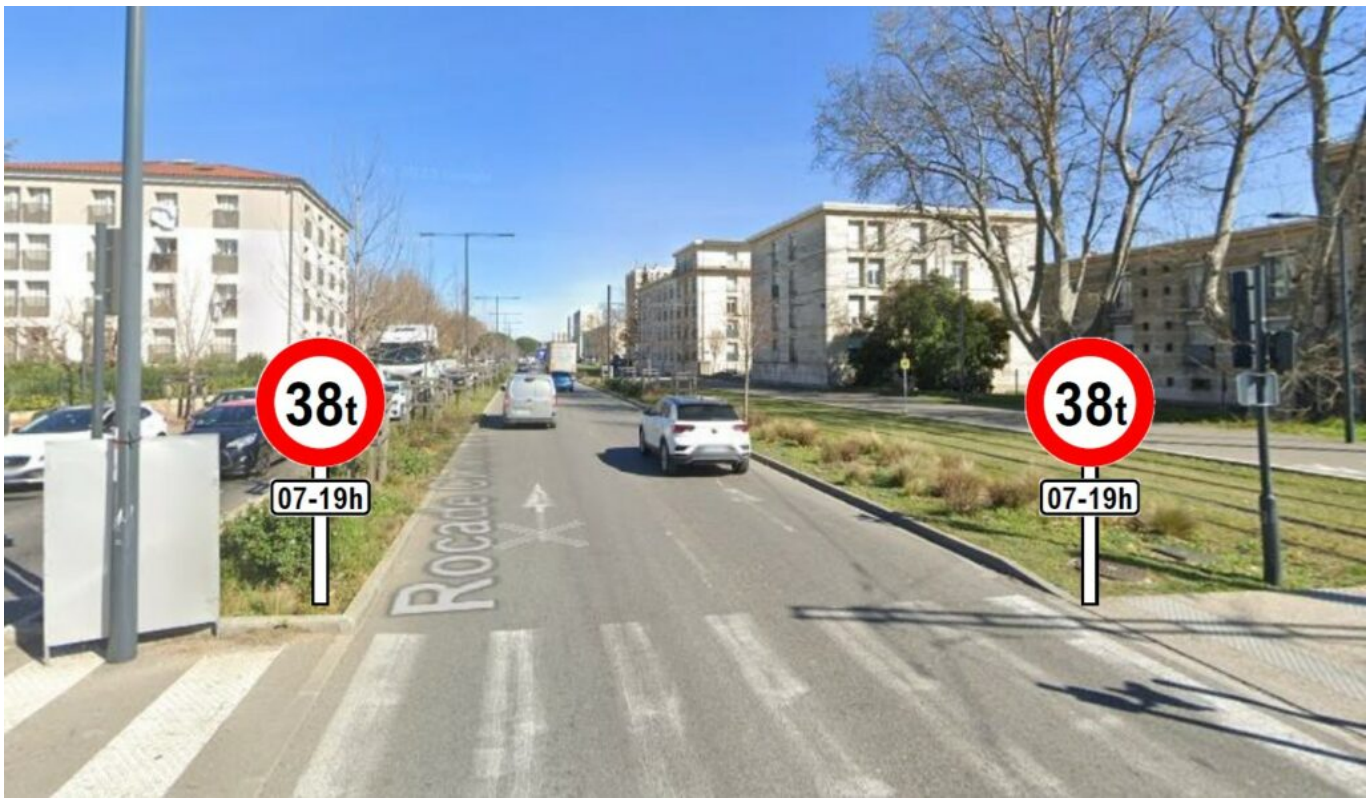
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025

Avignon veut interdire les poids-lourds sur la rocade avant la fin de l'année



Après avoir déjà vainement tenté d'interdire la circulation des poids-lourds en 2022, la municipalité d'Avignon revient à la charge. Cette fois-ci cependant, la mesure se veut plus contraignante. S'il y a 3 ans, le projet d'arrêté entendait limiter la circulation des poids-lourds sur la rocade aux heures de pointe, c'est désormais toute la journée que la Ville veut restreindre l'accès des véhicules lourds à cette 'autoroute urbaine' selon la maire de la cité des papes.

Suite à un premier comité technique qui s'est déroulé le 25 juin dernier au cours duquel la direction de la mobilité de la Ville d'Avignon a présenté son nouveau projet, Thierry Suquet, le préfet de Vaucluse, a convoqué une réunion de concertation sur cette intention de limitation de la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles de Gaulle. Une mesure déjà réclamée, sans succès, par la municipalité de la cité des papes en 2022. La Ville souhaitait alors interdire la circulation des poids-lourds aux heures de pointes, c'est-à-dire entre 7h et 9h ainsi que 16h et 18h tous les jours.
Cette fois-ci toutefois, la mairie va plus loin et demande une interdiction complète, de 7h à 19h, pour les

Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025

véhicules de plus de 38 tonnes sur 5 essieux et davantage (voir détail du trafic en toute fin d'article). Cette décision expérimentale, durant une première durée de 1 an, concernerait la partie de la Rocade comprise entre l'avenue de Tarascon et celle de Pierre-Sémard (la route de Marseille).

> « J'essaierai d'œuvrer jusqu'au bout de mon mandat pour que nous puissions mettre en place cet arrêté anti poids-lourd. »
>
> *Cécile Helle, maire d'Avignon*

Pour Cécile Helle, maire d'Avignon, qui a annoncé qu'elle ne briguerait pas un 3e mandat à la tête de la municipalité avignonnaise, il y a donc urgence à mener rapidement à bien ce dossier lui tenant particulièrement à cœur.
« En ce qui me concerne, j'essaierai d'œuvrer jusqu'au bout de mon mandat pour que nous puissions mettre en place cet arrêté anti poids-lourd. Parce qu'il en va d'un enjeu de santé publique pour tous les habitants et particulièrement ceux de la Rocade », insistait-elle lors du conseil municipal du jeudi 26 juin dernier.
Déterminée, la maire d'Avignon n'entend donc pas abandonner les 25 000 riverains, dont 17 000 vivent à moins de 300m, de ce qu'elle considère comme une 'autoroute urbaine', quitte à en faire son dernier cheval de bataille avant de rendre son écharpe de maire. C'est dans cette optique, qu'elle a profité de ce comité de pilotage (Copil) pour tenter de rallier le préfet de Vaucluse à sa cause. Pour cela, elle a pu compter sur le soutien du Grand Avignon alors que Michel Bissière a déclaré que la Région Sud qu'il représentait, « ne s'opposerait pas ».

Le Nord des Bouches-du-Rhône vent debout
A l'inverse, c'est sans surprise que les représentants de Terre de Provence agglomération et ceux du Conseil départemental de Bouches-du-Rhône se sont farouchement opposés à cette perspective. Il faut dire qu'entre eux et la Ville ainsi que le Grand Avignon il y a désormais un contentieux sévère sur le blocage de la 2e tranche de la LEO (Liaison Est-Ouest) censée faciliter le contournement Sud d'Avignon.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025

Les élus du Nord des Bouches-du-Rhône ne veulent pas un report du trafic sur leur territoire. Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Pour les élus du Nord des Bouches-du-Rhône, hors de question de 'récupérer' une partie du trafic ainsi détourné. En effet, la mesure entraînerait un surplus de trafic sur le secteur Rognonas-Châteaurenard de près de 600 camions. Cela impacterait plus de 4 400 habitants de cette zone. En contrepartie, 34 261 habitants du bassin de vie (essentiellement sur Avignon, mais aussi 4 085 dans le Gard et 1 500 dans les Bouches-du-Rhône sur l'axe Rognonas-Barbentane) bénéficieraient d'une baisse du trafic poids-lourds à moins de 300 mètres de chez eux.

> « La santé publique est pour tout le monde sur tous les territoires. »
>
> *Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération*

Pas de quoi émouvoir Corinne Chabaud, présidente de Terre de Provence agglomération, qui déclarait tout récemment sur les ondes de nos confrères d'Ici Vaucluse : « Madame la maire d'Avignon, Cécile Helle, défend la santé de ses habitants comme nous on défend les nôtres. La santé publique est pour tout le monde sur tous les territoires. »
Côté collectivités toujours, les départements du Gard et du Vaucluse se sont montrés plutôt opposés à la mesure. Celui de Vaucluse proposant par ailleurs d'associer à cette réflexion le territoire d'Orange, puisqu'il serait directement affecté par la mesure. En effet, une partie du trafic camions serait reporté entre les autoroutes A7 et A9, où l'échangeur Est-Ouest n'existe toujours pas obligeant actuellement les utilisateurs à sortir à Orange-centre pour rentrer à nouveau sur l'autoroute afin d'accéder à l'A9.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

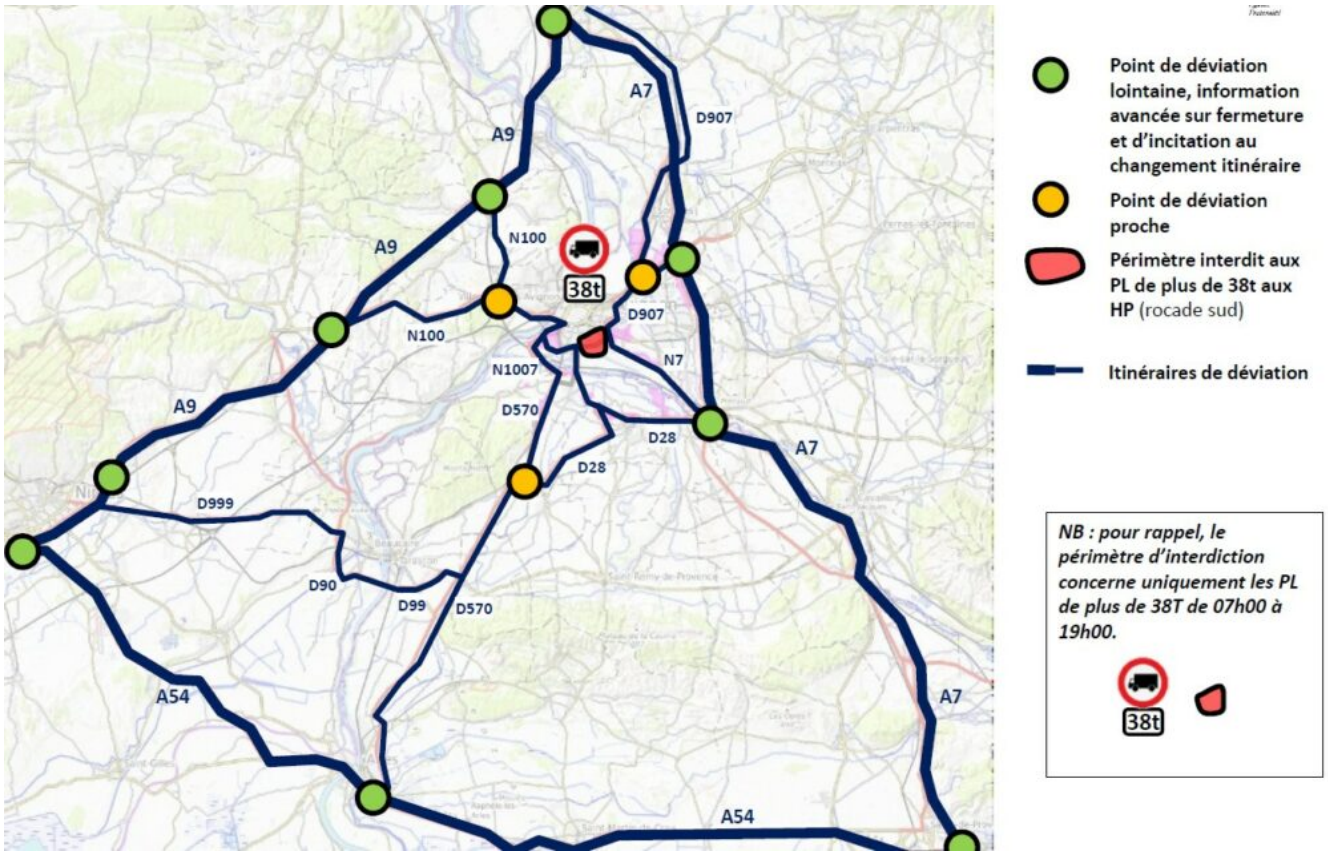
Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025

Le monde économique compte faire entendre sa voix

Présente pour la première fois à ce Copil, la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) de Vaucluse a clairement fait savoir qu'une telle décision ne pouvait se prendre sans avoir pris en compte les différentes voix du monde économique. A ce titre, la Chambre consulaire vauclusienne devrait donc participer au futur comité de pilotage sur le sujet. Impactée par l'application de l'interdiction, la CCI du Pays d'Arles devrait être aussi de la partie à l'avenir.

Comme il y a 3 ans maintenant, les professionnels de la route voient d'un très mauvais œil le retour éventuel de cette mesure d'interdiction.

« Notre organisation est dans le même état d'esprit qu'en 2022, explique Jean-Luc Delabre, délégué régional de TLF-Méditerranée (organisme regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de Transport et logistique de France). Si le projet identifié est identique, nos adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route estiment de la même façon qu'une telle interdiction mettrait en péril le transport en général et particulièrement le report modal (combiné rail-route) dans le Sud de la France. Ce serait de nouveau un frein incompréhensible dans le cadre de la transition énergétique. »



Synthèse des différents périmètres liés au projet d'arrêté anti-poids-lourds. Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025

> « La solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance. »
>
> *Jean-Yves Astouin, président de la FNTR Région Sud*

Même constat pour Jean-Yves Astouin, président pour la Région Sud de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : « Ils n'ont toujours pas compris qu'il y avait aucun intérêt à prendre cette décision. »
« La très grande majorité des camions concernés rejoignent la plateforme rail-route de Courtine. Ce sont des caisses avec leur cargaisons que l'on charge ensuite sur des trains afin de rallier Paris ou Lille par le rail. Cela évite d'avoir tous ces camions sur la route le long de la Vallée du Rhône. Avec cette interdiction, on attaque la seule ligne nationale rentable de la SNCF qui accueille 600 à 700 camions en période basse et jusqu'à 1 200 à 1 300 en pleine saison. Si on les empêche d'y accéder, plus personne ne passera par le rail. Le bilan environnemental sera alors désastreux. Finalement, la solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance », ironise celui qui est aussi patron de Provence Astouin à Eyragues.

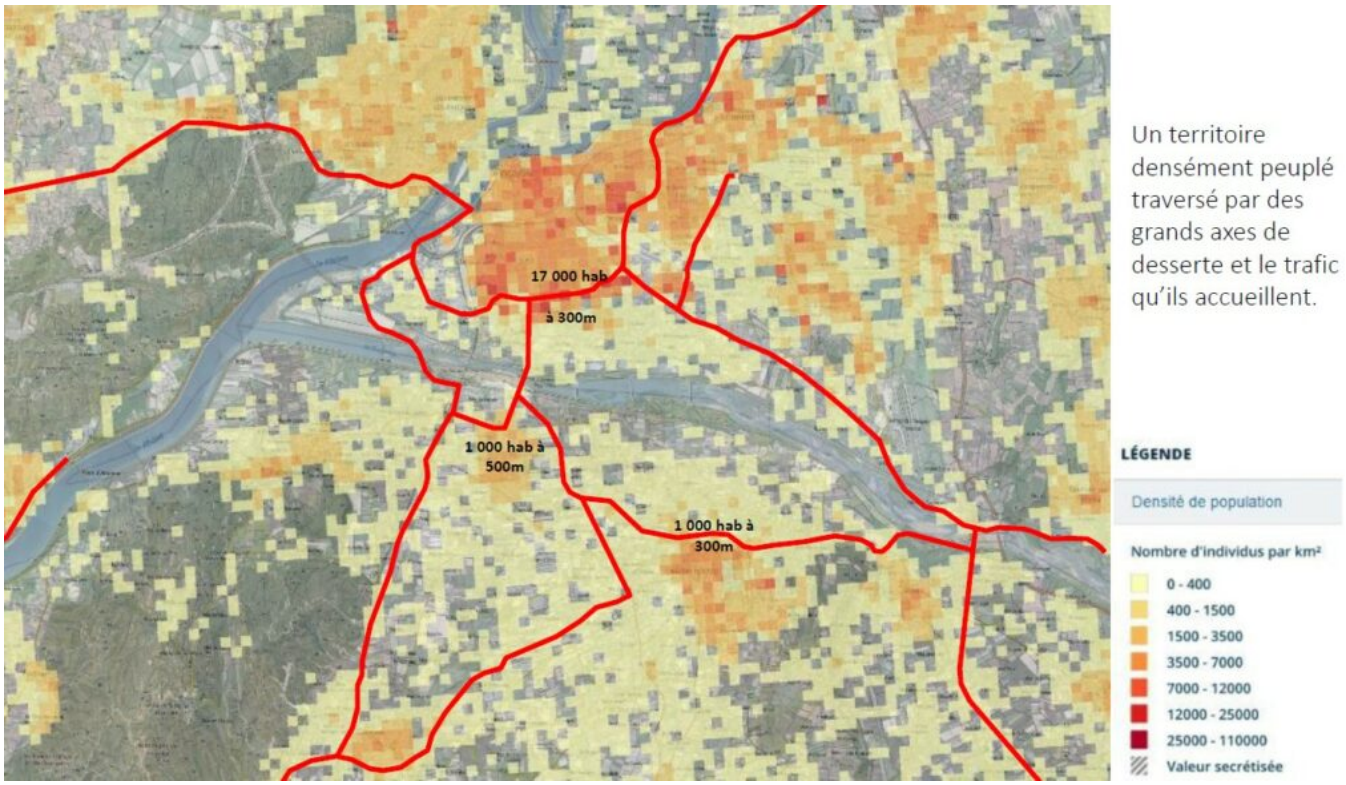
Les perspectives d'interdiction ne le font pas cependant pas sourire quand il voit les conséquences de cette mesure sur l'exemple d'un camion ralliant Courtine au pôle logistique d'Entraigues-sur-la-Sorgue. Aujourd'hui, il faut compter 20 à 45 minutes pour un trajet de 17,7km pour un coût total estimé à 10,48€. Avec son arrêté, la Ville d'Avignon propose deux trajets de reports : l'un par Orange (56,1km pour une durée comprise entre 35 et 55min et un coût de 39,54€), l'autre par Châteaurenard (32,6km, 30 à 55min, 21,81€).

Laurent Garcia

Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 18 juillet 2025



Le trafic sur la rocade en chiffres

Actuellement, le trafic sur la Rocade est estimé entre 28 000 et 36 000 véhicules/jour. Parmi eux, entre 9,2% à 11,4% de camions. Dans le détail, cela représente 3 308 poids-lourds dont 2 338 circulent entre 7h et 19h. Sur cette période, on totalise 1 076 poids-lourds de plus de 38 tonnes concernés par le projet d'interdiction.

Dans le même temps, 17 000 personnes vivent à moins de 300 mètres du tronçon concerné par le projet d'arrêté d'interdiction de la Ville d'Avignon (voir carte ci-dessus). Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !