

Ecrit par le 14 février 2026

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 le 14 février 2026

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 3^e 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 2^e tranche de la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#) censée faciliter le contournement Sud d'Avignon.

Ecrit par le 14 février 2026



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.

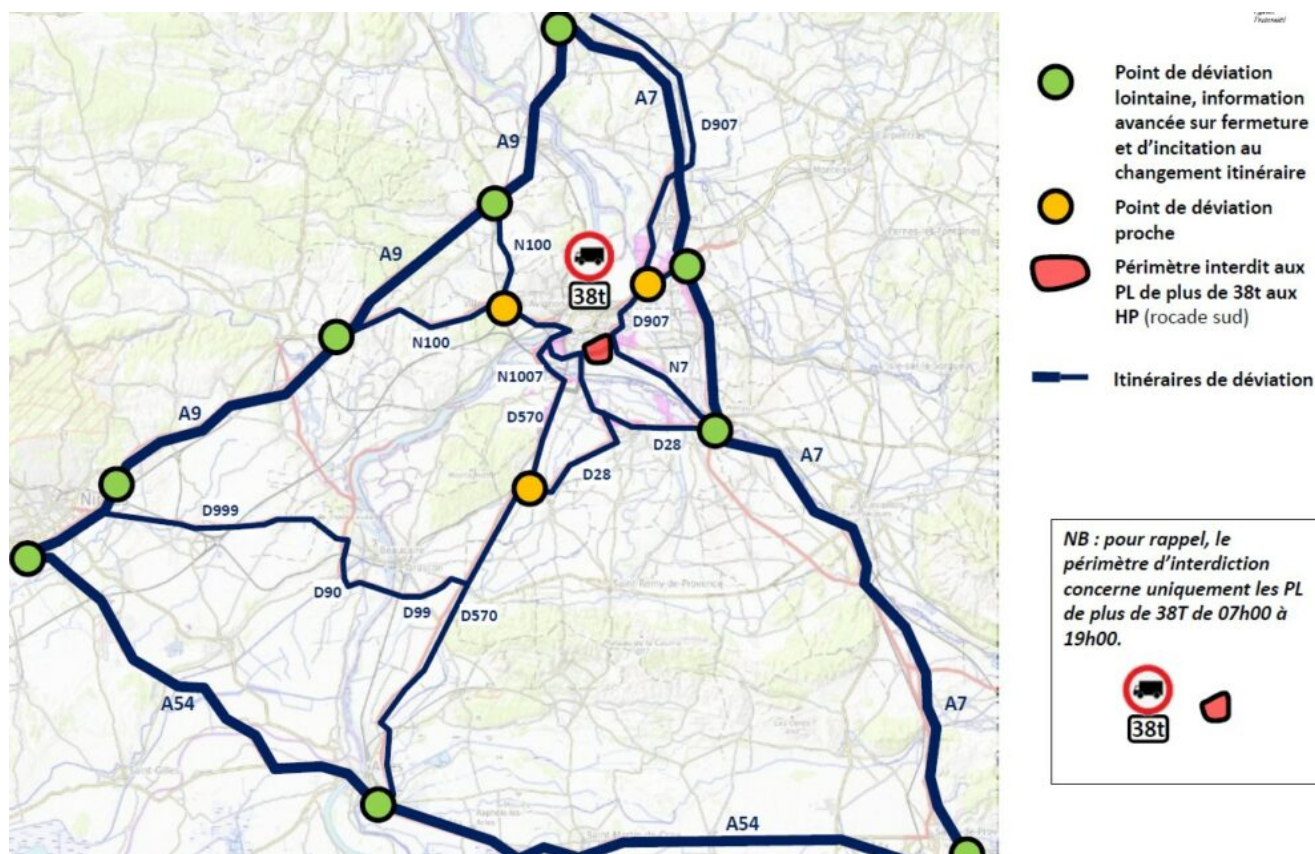
Ecrit par le 14 février 2026

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



Ecrit par le 14 février 2026

« La solution serait peut-être de déplacer Courtine de l'autre côté de la Durance. »

Jean-Yves Astouin, président de la FNTR Région Sud

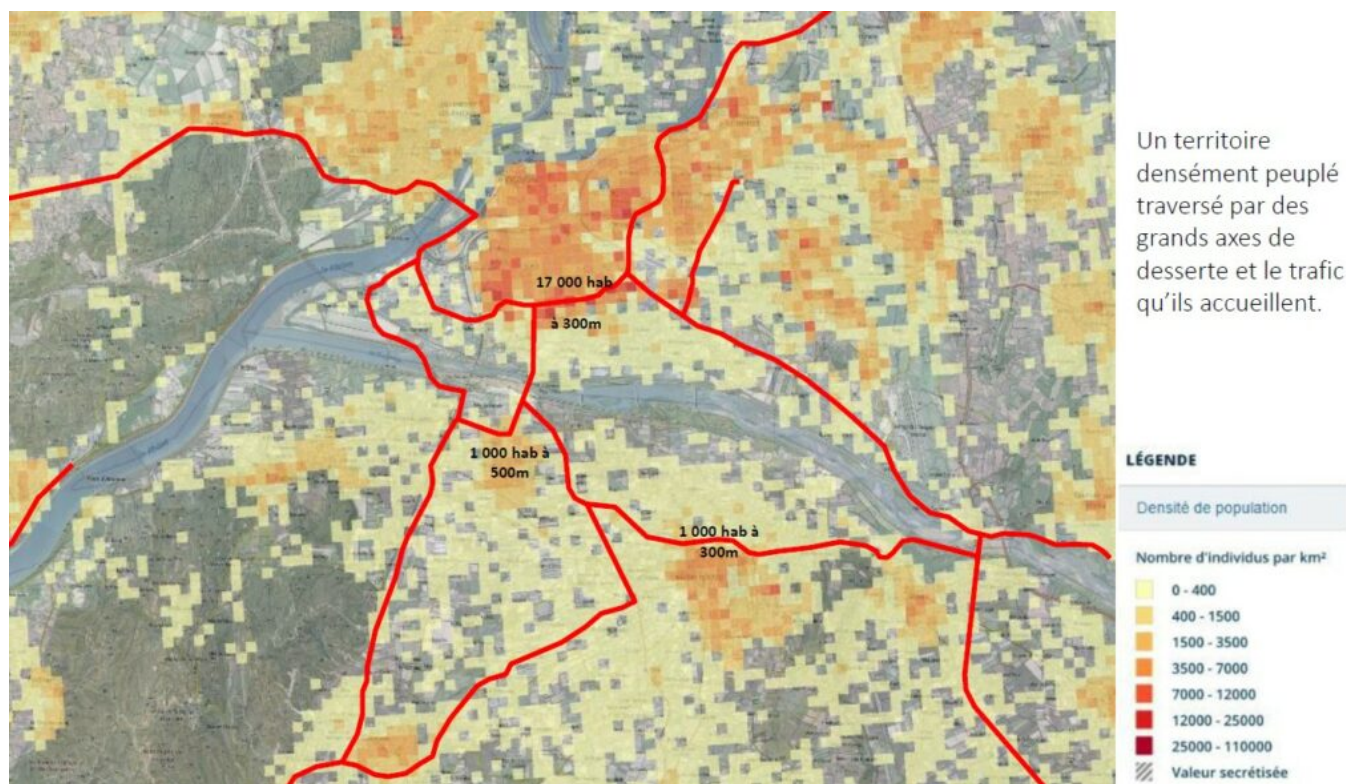
Même constat pour [Jean-Yves Astouin](#), président pour la Région Sud de [la Fédération nationale des transports routiers \(FNTR\)](#) : « Ils n'ont toujours pas compris qu'il y avait aucun intérêt à prendre cette décision. »

« 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

Ecrit par le 14 février 2026



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

Association Amitié et entraide Franco-Marocaine : ' Urgent, nous avons besoin de 2

Ecrit par le 14 février 2026

camions et de 2 chauffeurs'



« Nous avons besoin de toute urgence de deux camions et de deux chauffeurs routiers ». Cette phrase émane d'Hamid Rahmoudi, président et de Jean Calabrèse vice-président de [l'association humanitaire Amitié et entraide Franco-Marocaine \(AEFM\)](#). Mission ? Envoyer au Maroc par camions des vêtements, des produits d'hygiène et du matériel médical à la population victime du violent séisme qui a eu lieu dans la nuit du vendredi 8 au samedi 9 septembre. Et il y a urgence.

«L'association humanitaire [Amitié et entraide Franco-marocaine](#) a été créée en 2006, entame son président [Hamid Rahmouni](#) bien connu des avignonnais comme gérant de l'agence de voyage 'Euromer & ciel Avignon'. Nous totalisons plus de 50 adhérents marocains, français, amoureux du Maroc.»



Ecrit par le 14 février 2026

«Après le séisme j'ai été assailli par des appels des gens et des journalistes

car nous comptons beaucoup d'années d'expérience dans le domaine de l'humanitaire et avons tissé de solides liens avec les institutions et associations marocaines. Au départ c'était pour obtenir des informations plus sourcées et détaillées puis, spontanément les personnes ont proposé leur aide.»

«Les institutions et associations marocaines

nous ont demandé de leur fournir de tout à l'exception des médicaments, des vêtements de seconde main et de l'alimentaire. Nous prenons tout le reste.»

«Cécile Helle, le maire d'Avignon

m'a reçu très rapidement pour mettre à disposition la salle des fêtes de la mairie Nord pour y entreposer les dons mais au bout de 48h, la salle était pleine. Désormais nous disposons d'un local de 800 m2 au parc des expositions. La Chambre de Commerce et d'industrie de Vaucluse est aussi prête à nous aider, comme me l'a assuré [Gilbert Marcelli](#), son président.»

«Ce que nous avons collecté ?

Du matériel médical et paramédical, des couvertures, des tentes, des produits d'hygiène, des vêtements chauds. Nous trions les dons, les organisons par palette et les déposons au Parc des expositions pour les envoyer au Maroc. Dès que l'équivalent de deux semi-remorques sera atteint, l'ensemble sera envoyé au Maroc.»

«Le souci actuellement ?

C'est de trouver un transporteur, précise Jean Calabrese, journaliste et vice-président d'Amitié et d'Entraide Franco-Marocaine. Nous avons besoin de deux semi-remorques et de deux chauffeurs car le plus gros du trajet a lieu sur le bateau. Plus de la moitié du voyage s'effectuera par bateau jusqu'à Tanger.»

«Je m'occupe du fret,

car j'ai déjà tout organisé avec les compagnies maritimes dont la compagnie Italienne et la Méridionale qui sont toutes deux prêtes à nous aider en nous offrant les billets pour les semi-remorques ainsi que les chauffeurs, relate Hamid Rahmouni qui seront mobilisés une grosse semaine.»

Précisions

«La ville de Marrakech n'a été, en réalité, que très peu touchée, précise [Jean Calabrese](#). C'est surtout les petits villages montagneux du haut Atlas qui ont le plus souffert en s'effondrant. De nombreuses personnes sont mortes, pratiquement tout a été détruit et les nuits commencent à être froides.»

Pour mémoire,

l'association avait pu acquérir en avril 2021 deux anciens bus du réseau de transport Grand Avignon destinés aux écoliers de villages marocains situés aux portes du désert. Des ambulances réformées -achetées à petit prix- ont également pris le chemin du Maroc en appui aux habitants.

Merci de contacter Hamid Rahmoudi AEFM.PACA@gmail.com 06 10 30 63 85

Ecrit par le 14 février 2026



Ecrit par le 14 février 2026

Jean Calabrèse, Hamid Rahmouni et la fidèle mascotte de l'Echo du mardi, Monsieur Socca

Poids lourd : le contournement de la rocade d'Avignon reporté



Le projet d'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle aux heures de pointe semble reporté à une date non définie...

Afin de réduire le trafic routier sur la rocade Charles-de-Gaulle, la Ville d'Avignon et les services de l'Etat envisageaient un projet d'arrêté visant à interdire la circulation des poids-lourds entre 7h et 9h ainsi qu'entre 16h et 18h tous les jours.

« L'interdiction des poids lourds sur la rocade est une mesure demandée par les acteurs locaux, notamment par la maire d'Avignon depuis plusieurs années, détaillait la [Dreal Provence-Alpes-Côte](#)

Ecrit par le 14 février 2026

[d'Azur](#) en octobre dernier. Cette restriction vise les poids-lourds de plus de 40 tonnes aux heures de pointe. »

Travaillant sur la faisabilité d'un tel projet (conditions de contrôle, parkings de stockage, balisage des itinéraires, conditions de circulation des poids lourds du MIN de Châteaurenard), la Dreal Paca évoquait alors une entrée en vigueur de la mesure d'interdiction à la fin de l'année 2021.

Un remède pire que le mal ?

C'était sans compter sur la mobilisation des entreprises de transports locales ainsi que des membres de l'association du parc d'activités Avignon-Courtine. En effet, cette zone d'activités abrite de nombreuses sociétés de transports ainsi qu'une très importante plateforme multimodale (rail-route).

A ce titre, [TLF-Méditerranée](#) (regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de transport et logistique de France) ont fait part de leurs inquiétudes de leurs adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route.

S'appuyant sur des études faites par la Dreal et le [Cerema](#), le groupe de travail réunissant les parties prenantes associées à cette réflexion (collectivités, acteurs économiques, transporteurs routiers notamment) ont estimé « qu'une telle interdiction mettrait à mal - voire en péril - le transport combiné rail-route dans le Sud de la France et compromettrait la transition énergétique ainsi que le report modal en général ».

De fait, le projet d'obligation de contournement de la rocade Sud d'Avignon semble donc reporté sine die.

La LEO fait cruellement défaut

Pour la Ville l'objectif de cet arrêté est de diminuer le trafic poids lourds sur la rocade. Une zone qui enregistre un transit quotidien de l'ordre 30 000 à 40 000 véhicules, dont 11% à 13% de camions. Un flux qui n'est pas sans conséquences sur la santé et la qualité de vie des 25 000 riverains des quartiers Sud de la cité des papes.

« Un périmètre reste à définir dans lequel un recours aux dérogations serait inutile car seul le transit devrait y être interdit, précise [Michel Mattar](#), secrétaire général de TLF Méditerranée. Pour les véhicules en transit, ils seraient dans l'obligation d'utiliser les itinéraires de contournement prédéfinis par la ville d'Avignon et la Dreal, mais cela engendrerait des problèmes avec les maires des communes traversées car les routes sont inadaptées et déjà très congestionnées. »

Aujourd'hui, si l'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle n'est donc pas pris c'est, qu'au bilan, entre les nuisances reportées sur d'autres territoires et les émissions de CO2 multipliées par la sous-utilisation de la plateforme rail-route, l'impact environnemental serait négatif.

Ainsi à l'image de difficultés rencontrées avec [le plan Faubourgs](#), cette volonté municipale de 'faire la chasse' au trafic de transit se retrouve confrontée aux manques de solutions alternatives. Dévier le flux des véhicules : mais pour les faire passer où ?

Cette situation met en lumière l'absence d'infrastructures adaptées à la réalité du bassin de vie et plus particulièrement [le retard pris par la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#) dont seulement une tranche a été réalisée sur les 3 que compte le projet de contournement d'Avignon par le Sud.

Selon les projections, la mise en service de ces équipements routiers permettrait de réduire le trafic de plus de -20% sur la rocade et de -40% à -50% sur plusieurs tronçon de route compris entre la cité des papes et Châteaurenard.

Villeneuve interdit la circulation des véhicules de plus de 19 tonnes



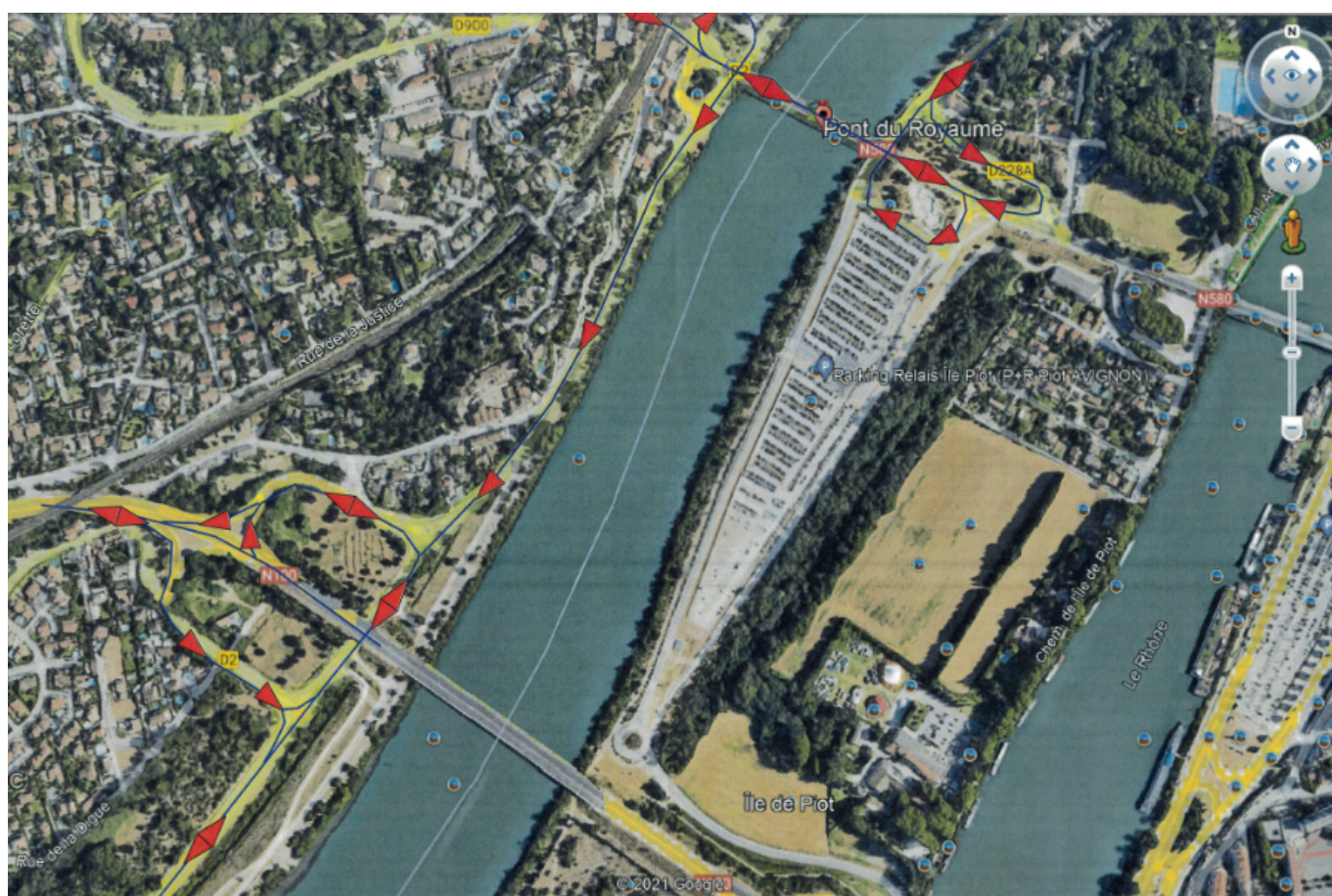
La municipalité de Villeneuve-lès-Avignon a décidé d'interdire la circulation des véhicules d'un poids supérieur à 19 tonnes sur son territoire. Cette décision valable toute l'année concerne les voies communales et départementales suivantes :

- avenue Gabriel Péri,
- avenue Charles de Gaulle,
- avenue de Verdun,
- boulevard Frédéric Mistral,
- boulevard Léon Gambetta,
- avenue des Cévennes,

Ecrit par le 14 février 2026

- boulevard Calmette,
- avenue Pasteur,
- boulevard Guynemer,
- chemin de Monteau.

Les véhicules concernés doivent donc désormais se conformer au plan de déviation (voir ci-dessous) qui les oriente vers les ponts du Royaume (dans le prolongement gardois de celui du pont Daladier) et de l'Europe. Deux ouvrages d'art qui doivent prochainement faire l'objet de travaux dans le cadre [des aménagements du tramway et du Chron'hop de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon](#).



« Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules de secours et d'urgence, de services réguliers de transport en commun, aux véhicules de desserte locale, aux véhicules des services municipaux et aux véhicules de collecte des ordures ménagères », précise toutefois la cité cardinalice.

Dérogation possible

Une dérogation de circulation peut être délivrée par les Services techniques de la mairie qui rappelle cependant que « tout bénéficiaire, à titre quelconque, d'une dérogation de circulation conserve l'entière responsabilité de tout accident corporel, des dégradations au revêtement et mobilier urbain ou privé,

Ecrit par le 14 février 2026

provoqués par le passage de son véhicule ».

Renseignements : Services Techniques -Tél. 04 90 27 49 20

Collisions au pont Saint Bénézet : SOS patrimoine en danger



« Tu peux perdre 5 cartes, pas 15. Tu peux perdre 6 cartes, mais pas 15 non. Tu peux perdre 7

Ecrit par le 14 février 2026

cartes, mais pas 15. » Si Jeff Tuche avait écho de la série de casses du pont d'Avignon, la tirade prendrait une toute autre dimension. A chaque impact sur le joyau du patrimoine, à chaque pierre qui se détache, c'est notre fierté provençale qui prend un coup.

Doit-on le rappeler ? Edifié à partir du 12^e siècle, porteur de légende, patrimoine Mondial de l'Unesco, secteur sauvegardé, emblème international... Et maintes fois lacéré, éventré par des engins massifs à 4 roues, très souvent prompts à la fuite. Un camion heurte le pont d'Avignon en avril 2019, 185 000€ de réparation et plus d'un mois de travaux, juste avant le festival d'Avignon. Un camion le heurte en avril 2021, 132 000€ de réparation et des semaines de travaux. En deux ans, le monument a subi quatre collisions de poids lourds, la dernière le 19 avril.

L'interdiction des poids lourds sur les boulevards de la Ligne et du Rhône a toujours été stipulée, il semblerait que le message ne soit pas imprimé correctement. Pour pallier le problème, deux grands panneaux jaunes viennent de faire leur apparition. « Poids lourds interdits, obligation de faire demi-tour », peut-on y lire. Un message qui s'adresse aux camions provenant de Courtine ou du Gard ou bien de la voie rapide Avignon-Carpentras.

Animées par la seule volonté de préserver notre patrimoine, les solutions ne manquent pourtant pas. Un portique au niveau de la rue du docteur Pons, pour que les camions dévient sur St Lazare ? Un autre au niveau de l'enseigne Biocoop, pour que les camions dévient vers le parking des italiens et la rue du docteur Pons ? Un autre au niveau du pont Daladier, pour une déviation vers les allées de l'Oulle ? Que dire d'une barrière ne laissant passer que les deux roues entre les voies entrantes et sortantes de la porte de l'Oulle ?

A moins que ce nouveau mobilier ne soit considéré comme disgracieux ? Si la 'disgrâce' nous épargne l'extinction de notre pont, laissez-nous donc être ingrats et laids.

Ecrit par le 14 février 2026



La signalisation existante n'est visiblement pas suffisante. Crédit photo: Linda Mansouri

Ecrit par le 14 février 2026



Misons donc sur du jaune voyant. Crédit photo: Linda Mansouri

Ecrit par le 14 février 2026



Attention la tête. Crédit photo: Linda Mansouri