

Ecrit par le 31 janvier 2026

Tour de France : les consignes de circulation et de stationnement pour l'étape du Ventoux



Voici le détail des consignes de circulation et de stationnement prises par la préfecture de Vaucluse à l'occasion [la 16^e étape du Tour de France du mardi 22 juillet](#) entre Montpellier et le sommet du Ventoux.

Les axes routiers suivants seront fermés de manière échelonnée environ une heure avant le passage de la caravane publicitaire et jusqu'au passage des véhicules fermant la course :

- 1 - du pont de Roquemaure jusqu'à l'intersection RD976/RD17 de 12h à 15h30,
- 2 - de l'intersection RD976/RD17 jusqu'au rond-point RD950 à Jonquières, de 12h à 16h,
- 3 - du rond-point RD950 à Jonquières jusqu'au carrefour RD138/RD974 à Crillon-le-Brave, de 12h30 à 16h30,
- 4 - du carrefour RD138/RD974 à Crillon-le-Brave jusqu'au carrefour RD974/RD19 de 13h à 19h,
- 5 - Tronçon du Mont Ventoux fermé la veille de l'épreuve, le 21 juillet ou, au plus tard, à saturation des parkings.

Ecrit par le 31 janvier 2026



DÉPART FICTIF : 12:10



ARRIVÉE PRÉVISIONNELLE : 16:44

PROFIL DE L'ÉTAPE



CARTE



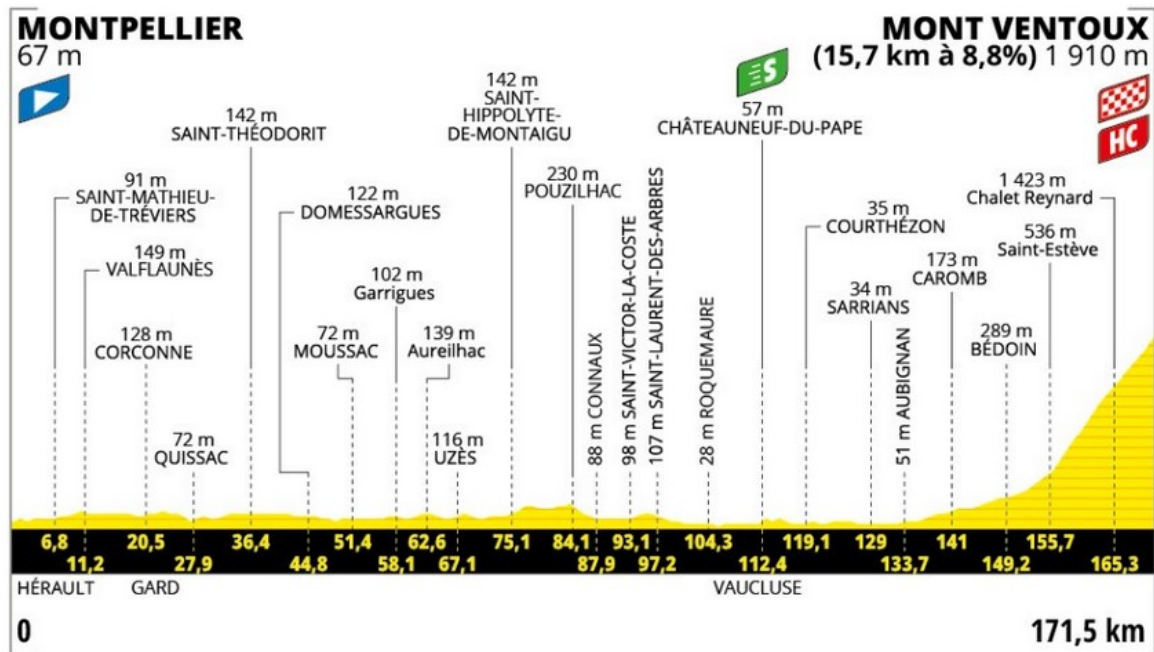
ITINÉRAIRE Horaire



COLS ET CÔTES



ENJEUX SPORTIFS



Crédit : Tour de France

S'agissant du stationnement, il est autorisé uniquement dans l'une des quatre zones suivantes :

- Parking des Ermitants - ouvert à compter du 16 juillet au matin pour les camping-cars et les vans ;
- Zone du Bike-Park,
- Parking du Mont-Serein à Beaumont-du-Ventoux pour les véhicules légers et les camping-cars.

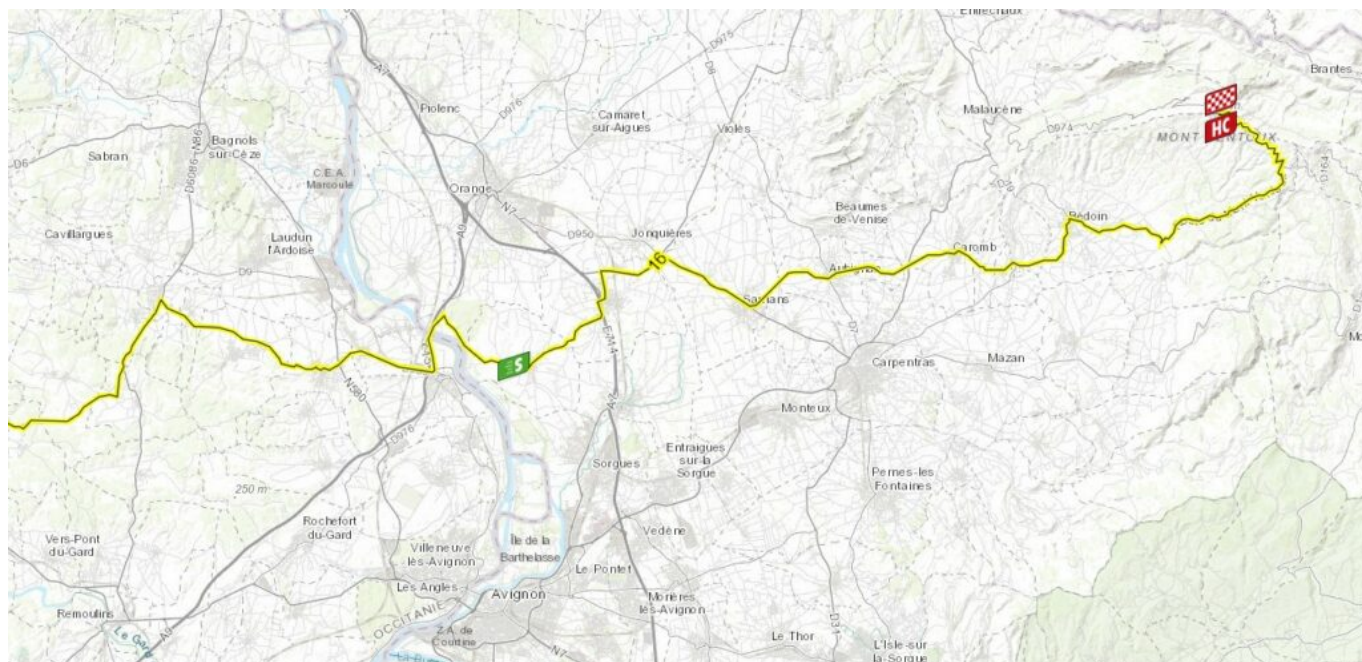
→ Attention, ces trois premières zones de stationnement seront fermées dès leur saturation,

- enfin, la zone de stationnement du pas de la Frêche sur la commune d'Aurel sera ouverte uniquement de 5h à 10h le matin du 22 juillet. L'accès se fera par la RD164 depuis la commune de Sault.

Pour rappel :

- Le stationnement est interdit en bord de route,
- L'accès piétons et cyclistes est ouvert jusqu'au 22 juillet à 13h.

Ecrit par le 31 janvier 2026



Crédit : Tour de France

Pour rester informé

- Les services de l'État | <http://www.vaucluse.gouv.fr/>
- Conseil départemental du Vaucluse | <https://www.vaucluse.fr/>
- Tour de France 2025 | www.letour.fr

L.G.

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

Ecrit par le 31 janvier 2026



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 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. »

Ecrit par le 31 janvier 2026

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.



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



Ecrit par le 31 janvier 2026

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.

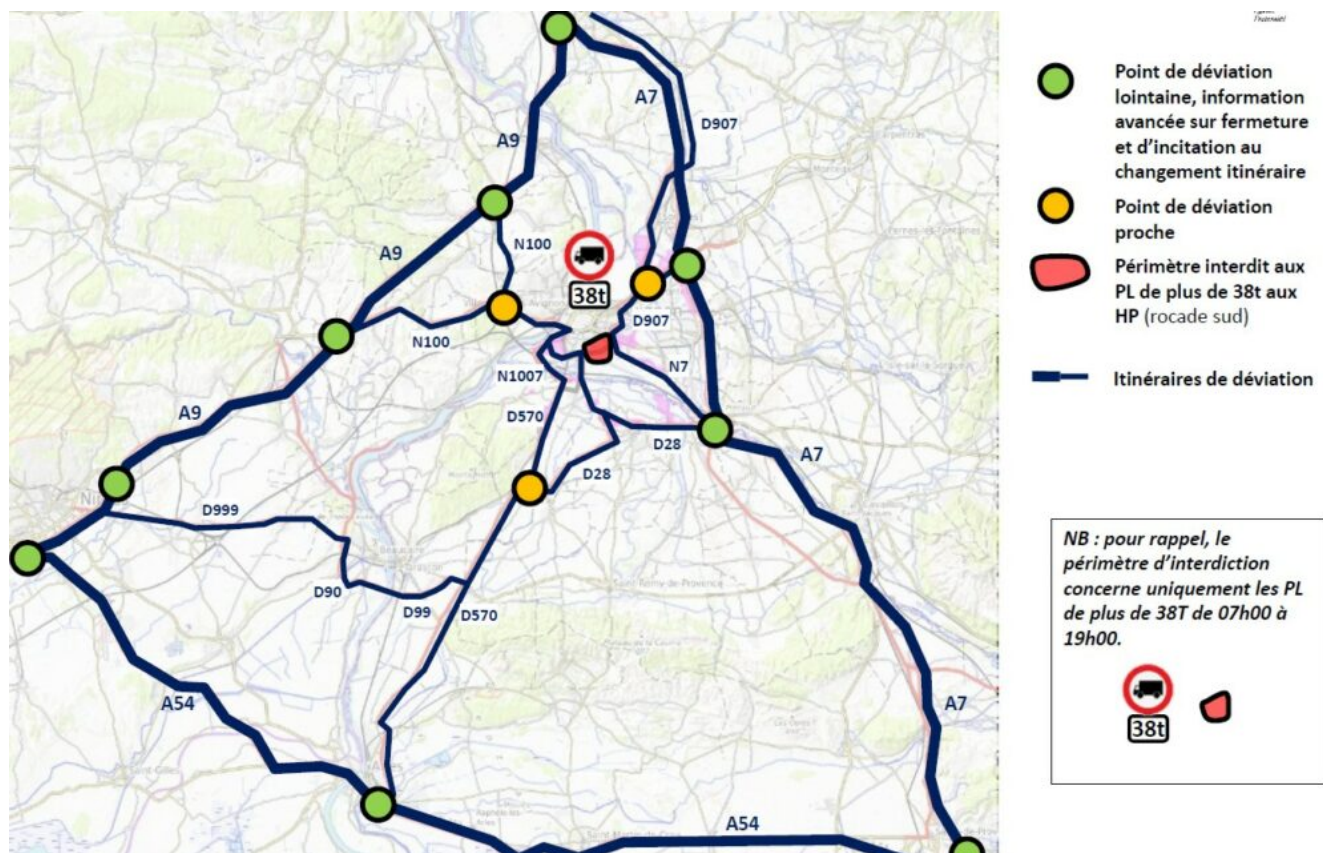
Le monde économique compte faire entendre sa voix

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. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



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

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

Jean-Yves Astouin, président de la FNTR Région Sud

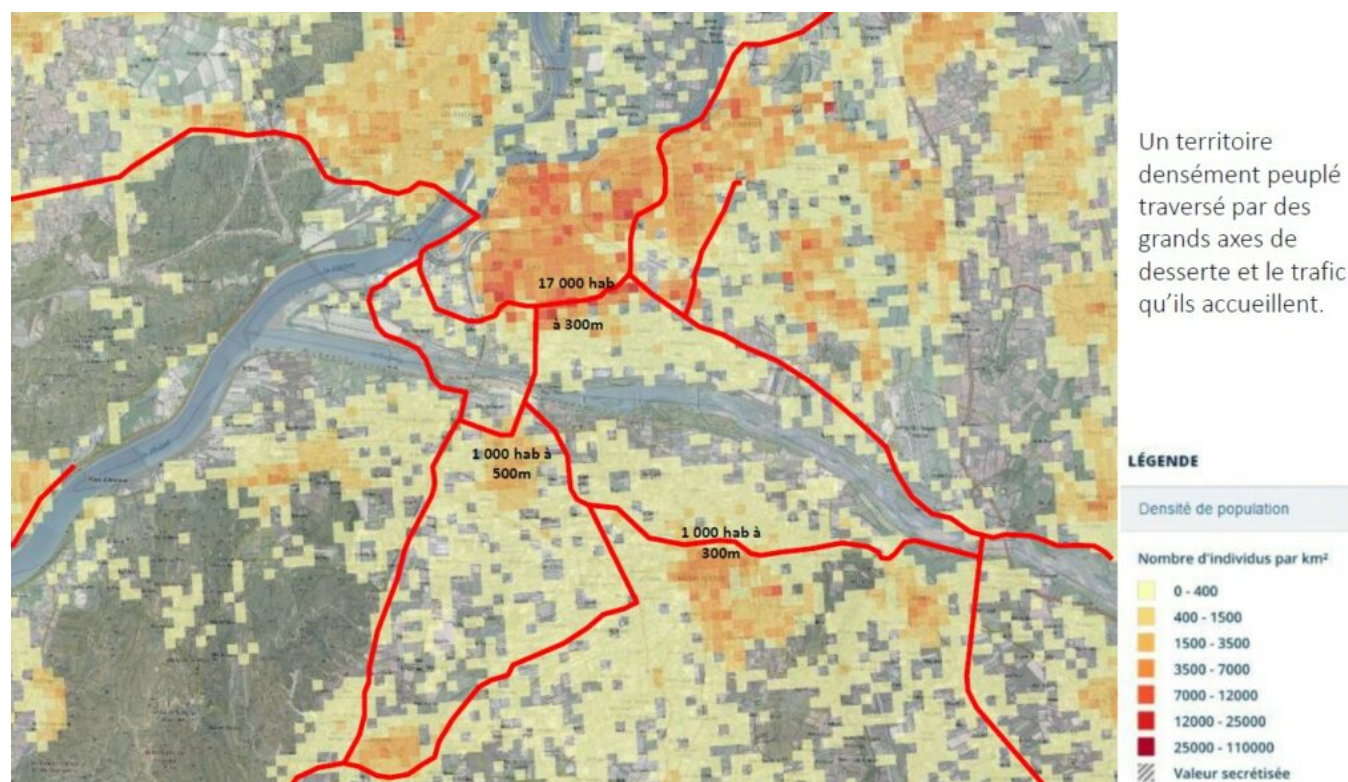
Même constat pour [Jean-Yves Astouin](#), président pour la Région Sud de [la Fédération nationale des transports routiers \(FNTR\)](#) : « Ils n'ont toujours pas compris qu'il y avait aucun intérêt à prendre cette décision. »

« 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.

Ecrit par le 31 janvier 2026

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



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'arrêt d'interdiction de la Ville d'Avignon (voir carte ci-dessus). Crédit : DR/Ville d'Avignon/Préfecture de région Paca

Ecrit par le 31 janvier 2026

Covoiturage : le Vaucluse en recul chez Blablacar



La plateforme de transport [Blablacar](#) vient de dévoiler le palmarès 2025 des villes les plus covoiturées en Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Dans la 7^e région la plus visitée de France sur BlaBlaCar cet été, l'essentiel des villes de Vaucluse sont en recul dans ce classement établi pour la 6^e année. A l'inverse, le Gard est plutôt en hausse ainsi qu'Arles.

Cet été, les conducteurs vont proposer plus de 1,5 millions de places de covoiturage sur l'ensemble du territoire sur la plateforme de transport [Blablacar](#). Parmi elles, 132 246 places sont à destination de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. De quoi apparaître en 7^e position des régions françaises derrière le trio de tête inchangé par rapport à 2024 constitué d'Auvergne-Rhône-Alpes, d'Occitanie et de la Nouvelle-Aquitaine.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Classement des régions en 2025	Évolution vs. 2024
1 Auvergne-Rhône-Alpes	=
2 Occitanie	=
3 Nouvelle-Aquitaine	=
4 Île-de-France	▲ +3
5 Pays de la Loire	▼ -1
6 Bretagne	▼ -1
7 Provence-Alpes-Côte d'Azur	▼ -1
8 Grand-Est	▲ +1
9 Normandie	▼ -1
10 Hauts-de-France	=
11 Centre-Val de Loire	=
12 Bourgogne-Franche-Comté	=
13 Corse	=

Les régions plus covoiturées de France. Crédit : Blablacar

Avignon, Orange et Sorgues dans le top 10 régional

Dans le détail, cette 6^e édition du palmarès des destinations estivales 2025 de la plateforme faisant la promotion d'une offre de mobilité « à la fois économiques et écologiques » place Marseille en tête des villes de la Région Sud en matière de covoiture. La cité phocéenne gagne 3 places, pour se situer au 11^e rang national, et détrône Aix-en-Provence (-1 place, 12^e au niveau national). Arrivent ensuite Nice (26^e, -4 places), Toulon (46^e, +2 places) et Avignon (49^e, -7 places).

Orange (61^e, -3 places), Gap (74^e, -13 places), Sorgues (80^e, +2 places), Fréjus (87^e, +1 places) et Salon-de-Provence (92^e, -15 places) complètent le top 10 régional.

Au total, la cité des papes propose de 4 500 places de covoiturage cet été, 2 000 à Orange et 1 100 pour Sorgues. Bollène (97^e, -3 places) et Pertuis (527^e, -45 places) sont les autres communes vauclusiennes à figurer dans ce classement avec respectivement 965 et 683 places de covoiturage estival.

Malgré leur recul au plan hexagonal, la présence de 3 destinations vauclusiennes dans le top 10 régional confirme le rôle de carrefour de ce territoire et notamment des pivots de mobilités que représentent les autoroutes A7 et A9.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Position des villes de la région
dans le classement national des destinations

132 246

places de covoiturages seront proposées cet été
à destination de la région

7ème

région la plus visitée de France

Ville	Classement national	Evolution vs. 2024
Marseille	11	+3
Aix-en-Provence	12	-1
Nice	26	-4
Toulon	46	+2
Avignon	49	-7
Orange	61	-3
Gap	74	-13
Sorgues	80	+2
Fréjus	87	+1
Salon-de-Provence	92	-15

Classement des 10 premières villes de la Région Sud. Crédit : Blablacar

L'offre gardoise en hausse, idem à Arles

Dans le Gard, avec 7 300 places Nîmes occupe la 23^e place (+4 places par rapport à 2024) et devance Alès (151^e, +2 places, 1 700 places de covoiturage). Remoulins (considérée parfois comme la sortie d'autoroute 'd'Avignon-Ouest' bondit de 25 places au classement pour atteindre la 571^e place dans le classement. A l'inverse, Bagnols-sur-Cèze chute de 91 places pour se situer en 580^e position.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Classement des villes en 2025	Évolution vs. 2024
1 Paris	▲ +2
2 Lyon	▼ -1
3 Rennes	▼ -1
4 Toulouse	=
5 Montpellier	=
6 Bordeaux	▲ +1
7 Nantes	▼ -1
8 Angers	=
9 Lille	▲ +1
10 Clermont-Ferrand	▼ -1

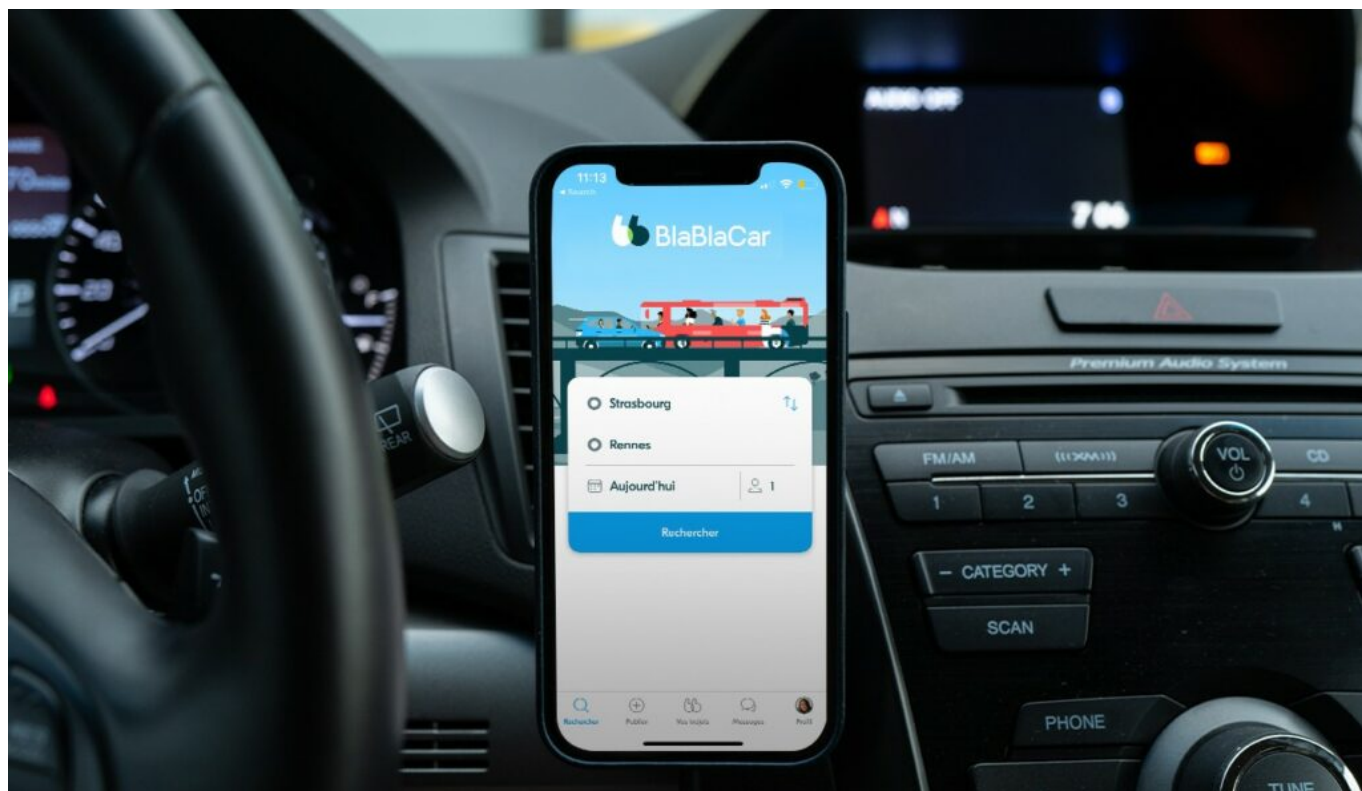
Source : données d'activité réelle de BlaBlaCar de mai à juillet 2025

Crédit : Blablacar

Toujours dans le très grand bassin de vie d'Avignon, Arles gagne 4 places en proposant près de 1 300 places de covoiturage cet été. De quoi figurer en 107^e position de ce classement national dominé par Paris, Lyon et Rennes (voir tableau ci-dessous). Un top 10 respectivement complété par Toulouse, Montpellier, Bordeaux, Nantes, Angers, Lille et Clermont-Ferrand.

L.G.

Ecrit par le 31 janvier 2026



538M€ et 2,5 millions de tonnes de CO2 économisé

« Blablacar permet chaque année à 29 millions de ses membres de partager un trajet dans 21 pays, explique l'application. La plateforme s'appuie sur la technologie pour mettre en relation des conducteurs ayant des places libres avec des passagers se rendant dans la même direction, afin qu'ils puissent partager les frais du trajet. En 2024, la communauté de BlaBlaCar a connecté 2,6 millions de points de rencontre dans le monde et a permis 119 millions de rencontres entre les voyageurs. Les conducteurs ont économisé 538M€ en covoiturant, et tous les services de mobilité de Blablacar ont contribué à éviter l'émission de 2,5 millions de tonnes de CO2. »

***Méthodologie :** Ces classements sont établis d'après le nombre de places réservées sur BlaBlaCar pour des voyages, entre le 1er et le 30 juin 2025, comparé à la même période en 2024. Avec 300 000 points de rencontre de covoiturage desservis chaque année, la densité du réseau BlaBlaCar permet d'étudier précisément les tendances de déplacement des Français.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Mobilité : Julien Aubert veut qu'Avignon reste la porte d'entrée de la Région Sud



Si aujourd'hui personne ne sait qui sera le futur maire d'Avignon, une certitude cependant, les problématiques de mobilité seront au cœur de la campagne des municipales. Tramway, LEO, plan faubourg, étoile ferroviaire, liaison A7-A9, gratuité des transports, piétonnisation, circulation douce... Autant de sujets phares qui commencent déjà à accaparer l'actualité des différents prétendants, déclarés ou non. Parmi eux, Julien Aubert qui, même s'il n'est pas encore officiellement candidat au fauteuil de maire de la cité des papes, entend faire entendre sa voix au nom d'[Avignon Passion](#), l'association dont il est président. Pour cela, l'ancien député de Vaucluse s'appuie sur une enquête menée par ce 'laboratoire d'idée' prônant une alternance à Avignon en 2026.

« Ce qui se dessine dans cette étude, c'est en fait l'histoire d'une ville qui est coincée entre un bras de rivière et un bras de fleuve, résume Julien Aubert. Et dont le maire décide à un moment donné de revoir le plan de circulation, piégeant toute la partie de la population qui se trouve vers l'ouest et qui veut aller

Ecrit par le 31 janvier 2026

vers l'est. Des gens qui se retrouvent aujourd'hui principalement bloqués sur la rocade. »

Dans le viseur de Julien Aubert : [le plan faubourg](#). Sa consultation réalisée auprès de 504 participants (voir encadré en fin d'article) fait ainsi apparaître que 76% des personnes interrogées déclarent que leur itinéraire habituel a été allongé et que se sont les secteurs Sud de la ville qui sont les plus impactés (87%). Certains déclarent perdre de 15mn à 30mn lors de leur trajet (40%) et même au-delà de la demi-heure pour 26%. Et pour près des trois quarts (73,5%) l'accès à leur quartier est jugé 'difficile' ou très 'très difficile'.

« Au final, on se retrouve avec une rocade totalement engorgée où tout le monde proteste, les 25 000 riverains qui n'en peuvent plus de subir des niveaux de pollution exceptionnels, ceux qui sont impactés dans la ceinture verte et ceux qui viennent de l'extérieur. »

Le plan Faubourg a accentué le dépérissement du centre-ville

Pour Julien Aubert, les difficultés à circuler entre l'Ouest et l'Est d'Avignon a aussi une autre conséquence pour la cité des papes : le dépérissement de son centre-ville.

« Comme on a coupé les sources d'approvisionnement extérieures naturelles, les habitants de la grande banlieue d'Avignon ou de la première et deuxième ceinture se sont mis à tourner le dos à l'intra-muros pour aller, en toute mobilité, vers les zones du Pontet ou vers l'intérieur du Vaucluse. »

Et bien qu'elles vivent à proximité immédiate du cœur de ville, près de 80% des personnes interrogées limitent leur déplacement à destination du centre-ville. Et plus on s'éloigne du centre-ville, plus cette tendance est forte.

[Avignon, Plan faubourgs, la Ville persiste et signe !](#)

Le trajet n'est pas qu'un simple déplacement

Cette enquête fait aussi apparaître qu'un trajet ne se limite pas à aller d'un point 'A' à un point 'B'. Un déplacement peut ainsi cumuler les usages, c'est-à-dire qu'il peut avoir une fonction logistique (faire des courses pour 42% des répondants de l'enquête), familiale (récupérer les enfants à l'école pour 21%) ou même culturelle, sportive ou de loisirs (20%).

« Ce qui est intéressant avec cette étude, c'est qu'elle bat en brèche certaines idées reçues. Ainsi, on s'aperçoit que la plupart des répondants utilisent tous les modes de locomotion. Ils utilisent la voiture et aussi le vélo. Ils n'ont donc rien contre le vélo qu'ils utilisent pour d'autres usages », (75% des interrogés utilisent 'souvent' leur voiture personnelle contre 31% la marche, 20% le vélo, et 10% les transports en commun).

Ainsi sur les déplacements de courtes distances, les participants disent utiliser le vélo ou la marche à pied comme moyen de déplacement à 81%. Les secteurs du centre-ville et de la première couronne avignonnaise étant les plus actifs en ce domaine. Ces deux modes doux sont donc prisés à la fois pour les personnes qui travaillent à proximité de leur logement et pour des déplacements liés aux loisirs, mais toujours dans un périmètre très restreint.



Ecrit par le 31 janvier 2026

« Les Avignonnais passent en moyenne 67h dans les bouchons. »

« Selon nos besoins et nos contraintes, en fonction de notre vie familiale et professionnelle, des jours et des horaires, nous pouvons être piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun. Par contre, comme il n'existe quasiment pas d'alternative en raison de l'absence d'une offre de transport adaptée à la réalité des besoins des habitants de notre territoire : inadéquation des infrastructures, organisation et offre trop limitée, ruptures de charge, mauvaise organisation etc (65% d'insatisfaits). Nous sommes donc très souvent condamnés à prendre notre voiture, notamment pour travailler, ce qui évidemment nous conduit à nous retrouver piégés dans les bouchons qui ont augmenté de 6% sur Avignon depuis 2019. L'usage de la voiture est donc une nécessité, quitte à perdre du temps, mais qui apporte de la souplesse et de la facilité. »

Ici, les Avignonnais passent en moyenne 67h dans les bouchons. Pas étonnant dans ces conditions que 96% des participants de l'étude d'Avignon Passion soient 'insatisfaits' ou 'très insatisfaits' concernant la fluidité du réseau routier.

« On doit d'abord faciliter la vie des gens. Ici, on l'a rendue beaucoup plus compliquée. »

« C'est la principale critique que j'adresse aux architectes du schéma de déplacement actuel : ils l'ont conçu avec un prisme idéologique anti-voiture. Une vision qui prévoit tous les paramètres, sauf un, les besoins humains. Et les besoins humains sont souvent dictés par le bon sens ou les nécessités. Au final, on aura beau faire la plus belle piste cyclable du monde, quand il pleut en janvier, vous ne prenez pas votre vélo. Et vous le prendrez encore moins si vous devez aller faire des courses pour la semaine avec vos enfants. Donc effectivement, cela montre toute la complexité des flux, parce qu'en réalité il y a une grande multiplicité des usages de la mobilité. Des usages qui sont très difficile à quantifier. La grande leçon à retenir c'est quand on élabore un plan de mobilité, on doit répondre aux besoins de la population. On doit d'abord faciliter la vie des gens. Ici, on l'a rendue beaucoup plus compliquée. »

« Mais si la première faute a été de mener une politique de mobilité basée sur l'idéologie, indépendamment du besoin des gens et de leur nécessité, la seconde a été de la penser par le nombril. C'est-à-dire comme si le plan Faubourg, c'était uniquement le sujet des gens des Faubourgs et peut-être un peu du reste des Avignonnais. Sans réaliser qu'Avignon joue le rôle de plaque tournante d'un espace géographique très compliqué. Un territoire adossé naturellement à des cours d'eau et débordant sur d'autres départements qui ont besoin d'avoir un accès à la ville centre. Une ville compartimentée, héritière d'une histoire extrêmement riche avec ses remparts mais aussi ses emprises ferroviaires, qui la corsette et l'empêchent de respirer. »

[LEO : quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie](#)



Ecrit par le 31 janvier 2026

« La priorité, c'est de faire la LEO telle qu'elle est. »

Côté solution, Julien Aubert est sans équivoque : « La priorité, c'est de faire [la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#) telle qu'elle est. Oui, le tracé est ancien ! Oui, il passe malheureusement par des espaces naturels ! Oui, il a été très long à débloquent ! Mais il faut être lucide, les gens qui expliquent qu'on va peut-être changer le tracé, en réalité ils enterrent le projet car nous n'avons pas le temps matériel de refaire l'étude avant la fin de validité de la DUP (Déclaration d'utilité publique). Le débat est donc clair, soit on fait la LEO telle qu'elle existe, avec toutes ses qualités et tous ses défauts, soit il n'y aura pas de LEO. Il est donc évident de faire de ce dossier une priorité afin de délester Avignon et ses habitants des excès de trafic et de permettre aux usagers extérieurs de la contourner le plus facilement possible. »

« La LEO est vitale pour l'avenir de notre territoire, insiste-t-il. Attractivité économique, emploi, santé des habitants, pollution atmosphérique.... Trop de temps perdu et trop de retard accumulé, Avignon et son agglomération doivent impérativement réagir sans quoi notre ville déclinera encore et toujours. »

Selon Avignon Passion : 80% des personnes interrogées sont favorables au projet de la LEO, le secteur de la rocade l'étant encore davantage (93%). Dans la continuité, ils sont 83% à considérer 'très prioritaires' de fluidifier le réseau routier, tout particulièrement dans les secteurs de la 1^{ère} couronne avignonnaise, de la rocade Charles de Gaulle, du tour des remparts et de la route de Marseille.

« Refluidifier le transit en ville sans dégrader la qualité de vie des gens. »

« L'autre nécessité, c'est de revoir le plan Faubourg. Plus de 84% des personnes interrogées dans notre enquête souhaitent la modification voire la suppression du plan faubourg. Il y a peut-être des endroits où cela a amélioré la vie et tout n'est pas à jeter, mais il faut totalement le remettre à plat avec une vraie concertation des principaux intéressés et sans idéologie. J'habite dans le secteur et on a changé quand même 8 fois le sens de circulation pour arriver jusqu'à chez moi ! Il faut donc repenser tout cela avec une seule et unique boussole : refluidifier le transit en ville sans dégrader la qualité de vie des gens. »

Ecrit par le 31 janvier 2026



Julien Aubert regrette que le tramway ne rejoigne pas les principaux pôles de la ville : Agroparc, l'hôpital et même le centre-ville comme cela était initialement prévu. Crédit : DR/Grand Avignon

Optimiser les réseaux de transport en commun

Troisième priorité pour Julien Aubert : optimiser les réseaux de transport en commun, le tramway notamment.

« Plutôt que de faire un téléphérique, il paraîtrait plus logique de desservir les pôles principaux d'Avignon comme la zone d'Agroparc ou l'hôpital. »

C'est ce que demandent d'ailleurs 55% des répondants, devant l'université à Saint-Lazare (37%), le parking de l'île Piot à (32%), mais aussi la gare TGV, la zone commerciale du Pontet et Réalpanier.

« Le tramway était un choix stratégique mais c'est aussi un traumatisme pour les commerces durant le chantier. Une forme de 'vitrification'. On l'a bien vu avec l'avenue Saint-Ruf qui a payé cher l'installation du tramway. Par contre, une fois qu'on a eu les inconvénients, il faut qu'on ait les avantages en desservant enfin les zones principales de notre ville. Si on avait été logique, le tramway serait aussi allé dans le cœur de ville, jusqu'à la place de l'horloge. Si on veut favoriser les déplacements, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées il faut que ce tramway soit le plus efficient possible. »

Une réflexion à mener à l'échelle du bassin de vie

En termes de mobilité Julien Aubert a aussi pleinement conscience que la réponse la plus efficace doit être apporté à l'échelle du bassin de vie.



Ecrit par le 31 janvier 2026

« A minima, il faudrait déjà que le Grand Avignon soit en phase avec Avignon pour commencer », regrette-t-il en constatant que « la ville-centre ne s'entend avec une partie des autres collectivités alentours. Si en plus vous avez la zone gardoise qui joue aussi parfois sa partition contre la partie vauclusienne... ce n'est pas comme cela que l'on bâtit un projet de territoire. Cela se construit par de la confiance. Nous avons donc besoin d'un dialogue de confiance entre la ville-centre, qui doit comprendre qu'elle ne peut pas être Gargantua et dévorer ses voisins, et de l'autre côté, des voisins qui doivent aussi concevoir que cette ville-centre assume un certain nombre de fonctions d'intérêt général avec les coûts importants qui vont avec. Qu'elle a une fonction 'moteur' qui doit être reconnue et qu'elle a aussi un rôle naturel pour guider l'avenir du bassin de vie. »

« Se demander si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne. »

« Après, il y a sans doute une réflexion plus globale à mener, davantage au niveau national qu'au niveau local, qui consiste à se demander si notre découpage actuel des collectivités départementales et même régionales est adapté à l'époque moderne. »

Prenant l'exemple de la LEO avec la récente demande des maires gardois du Grand Avignon de prioriser la tranche 3 (celle franchissant le Rhône) à [la tranche 2](#) (celle franchissant la Durance) : « il ne faut pas reproduire les erreurs de Cécile Helle qui consiste à regarder par le petit bout de la lorgnette. C'est un projet global en trois parties. Et pour qu'il fonctionne, il les faut toutes. Il s'agit donc de remettre les choses dans l'ordre même si, effectivement, il est temps de trouver les financements pour la tranche 3. Là aussi, il serait bon que la région Occitanie se rappelle que le Gard fait bien partie de l'Occitanie. »

« Avignon : c'est une ville qui porte le passé, mais qui doit aussi porter l'avenir. »

Quant au canton de Villeneuve-lès-Avignon, s'il n'est pas loin de penser qu'il s'agit aujourd'hui d'un délaissée d'Occitanie, à l'image de plusieurs présidents du Grand Avignon comme [Joël Guin début juin dans nos colonnes](#), [Patrick Vacaris il y a quelques années](#), ou tout récemment la présidente du Conseil départemental de Vaucluse, Dominique Santoni, dans les colonnes de nos confrères de La Marseillaise, Julien Aubert serait lui aussi favorable à son rattachement au Vaucluse : « S'ils sont maltraités en région Occitanie et qu'ils sont culturellement tournés vers nous, je ne verrai que des avantages à ce qu'ils soient dans notre région et dans notre département. Car il ne faut pas oublier qu'Avignon c'est la porte d'entrée de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et même celle d'Occitanie. La ville ne doit pas être une sorte de caillou qui en bloque les flux. Avignon c'est une ville que toute la France connaît, mais c'est aussi Atlas qui porte le monde sur ses épaules avec un patrimoine unique qui génère des frais et des contraintes architecturales incessantes pour une ville qui n'en a pas les moyens. C'est une ville qui porte le passé, mais qui doit aussi porter l'avenir. C'est pour cela que si nous voulons une métropole attractive et dynamique au plan économique dans un territoire parmi les plus pauvres de France, il nous faut une agglomération élargie.. »

Ecrit par le 31 janvier 2026

« Cependant pour défendre cette vision, porter cette voix singulière, il faut être au fait de la géographie et de la réalité des problématiques si particulières de ce territoire afin d'être en mesure de l'expliquer au niveau national et des services de l'Etat, assure-t-il. Aujourd'hui, le sujet des mobilités et des déplacements sur Avignon ne concerne plus uniquement les Avignonnais ou les Vauclusiens. C'est un sujet national d'aménagement du territoire. »

Laurent Garcia



L'enquête 'Circulation-Mobilités' d'Avignon Passion

Plus de 500 personnes ont répondu à cette enquête 'Circulation-Mobiliés', se félicite Julien Aubert : « C'est un nombre suffisamment significatif pour établir un diagnostic fiable. Quand on fait un sondage, on est à peu près cette jauge-là par rapport à notre population ».

Le président d'Avignon Passion estime également que provenance des personnes ayant répondu est assez bien répartie dans toute Avignon ainsi qu'à l'extérieur de la cité des papes.

(Centre-ville : 10%, 1^{re} ceinture d'Avignon : 43%, 2^e ceinture : 12% et Hors Avignon : 35%). Dans le même temps, 24% des participants travaillent en centre-ville dont 49% n'habitent pas Avignon et 13% des participants travaillent sur le secteur Montfavet (Agroparc, Cantarel, Mistral 7) dont 41% n'habitent pas Avignon.

« C'est vraiment un retour d'utilisateurs, insiste-t-il. Nous avons à la fois des gens qui vivent à Avignon et

Ecrit par le 31 janvier 2026

qui travaillent à l'extérieur, des gens qui vivent à l'extérieur et qui travaillent dans Avignon, et puis évidemment ceux qui font les circuits intérieurs. »

Crédit photo : [Guillaume Samama](#)-Photographe

À Cavaillon, l'Avenue de Vidaque accueille désormais les mobilités douces



Le maillage de la commune de Cavaillon en modes doux s'étend de plus en plus. Ce mercredi 9 juillet, les élus de la communauté d'agglomération [Luberon Monts de Vaucluse](#) (LMV) et leur



Ecrit par le 31 janvier 2026

président [Gérard Daudet](#) ont inauguré l'Avenue de Vidaque, qui dispose désormais d'un aménagement en faveur des déplacements doux.

Les travaux ont démarré le 20 janvier dernier et se sont achevés au mois de mai. L'Avenue de Vidaque, à Cavaillon, dispose désormais d'une voie dédiée aux modes de déplacements doux. Cet aménagement garantit non seulement la sécurité des cyclistes et des piétons sur cet axe très emprunté, notamment par les poids-lourds, mais aussi une meilleure gestion des eaux pluviales. Cette avenue avait tendance à être assez « inondée » lors d'épisodes de fortes pluies en raison de l'eau qui ne s'évacuait pas et stagnait sur la route, ce qui soulevait des problèmes d'insécurité pour les véhicules.

Le projet de requalification de l'avenue, dont le coût s'est élevé à 533 000€, permet une gestion durable des eaux pluviales, la création de cheminements doux sécurisés et connectés aux réseaux existants comme la Véloroute du Calavon, la requalification de la voirie et de ses abords, l'installation d'un éclairage public performant et basse consommation, l'enfouissement des réseaux aériens, mais aussi la végétalisation à l'aide de plantations méditerranéennes qui ne consomment que très peu d'eau.

Ecrit par le 31 janvier 2026



Christian Mounier (vice-président de LMV Agglomération en charge de la gestion et valorisation des déchets), Gérard Daudet (président de LMV Agglomération) et André Rousset (vice-président de LMV Agglomération en charge des mobilités douces) ont inauguré l'avenue entourés des élus de l'Agglomération et des représentants des entreprises ayant travaillé sur ce chantier. ©Vanessa Arnal-Laugier / L'Echo du Mardi

Davantage de sécurité pour les cyclistes et piétons

« Cet aménagement permet non seulement de déployer le maillage de Cavaillon en modes doux, mais aussi d'assurer la sécurité de tous », affirme Gérard Daudet. En effet, l'avenue étant située dans une zone d'activité, de nombreux poids-lourds la traversent et se l'approprient. « Les poids-lourds se garaient sur les côtés, ce qui était interdit et ce qui empêchait les piétons et vélos de passer librement et en toute sécurité », poursuit-il.

S'ils ne peuvent maintenant plus se garer sur les côtés à cause des bordures qui sécurisent la voie

Ecrit par le 31 janvier 2026

réservée aux déplacements doux, les chauffeurs de poids-lourds trouvent d'autres solutions qui peuvent encore poser problème. « Ils se garent désormais sur les zébras au milieu de la route, ce qui est tout à fait dangereux, ajoute le président de l'Agglomération. C'est un nouveau problème auquel nous devons réfléchir. » Pour rappel, le Marché d'intérêt national (MIN) de la ville peut accueillir les poids-lourds. Un service qui est payant mais qui garantit la sécurité des conducteurs et de leurs véhicules.



©Vanessa Arnal-Laugier / L'Echo du Mardi

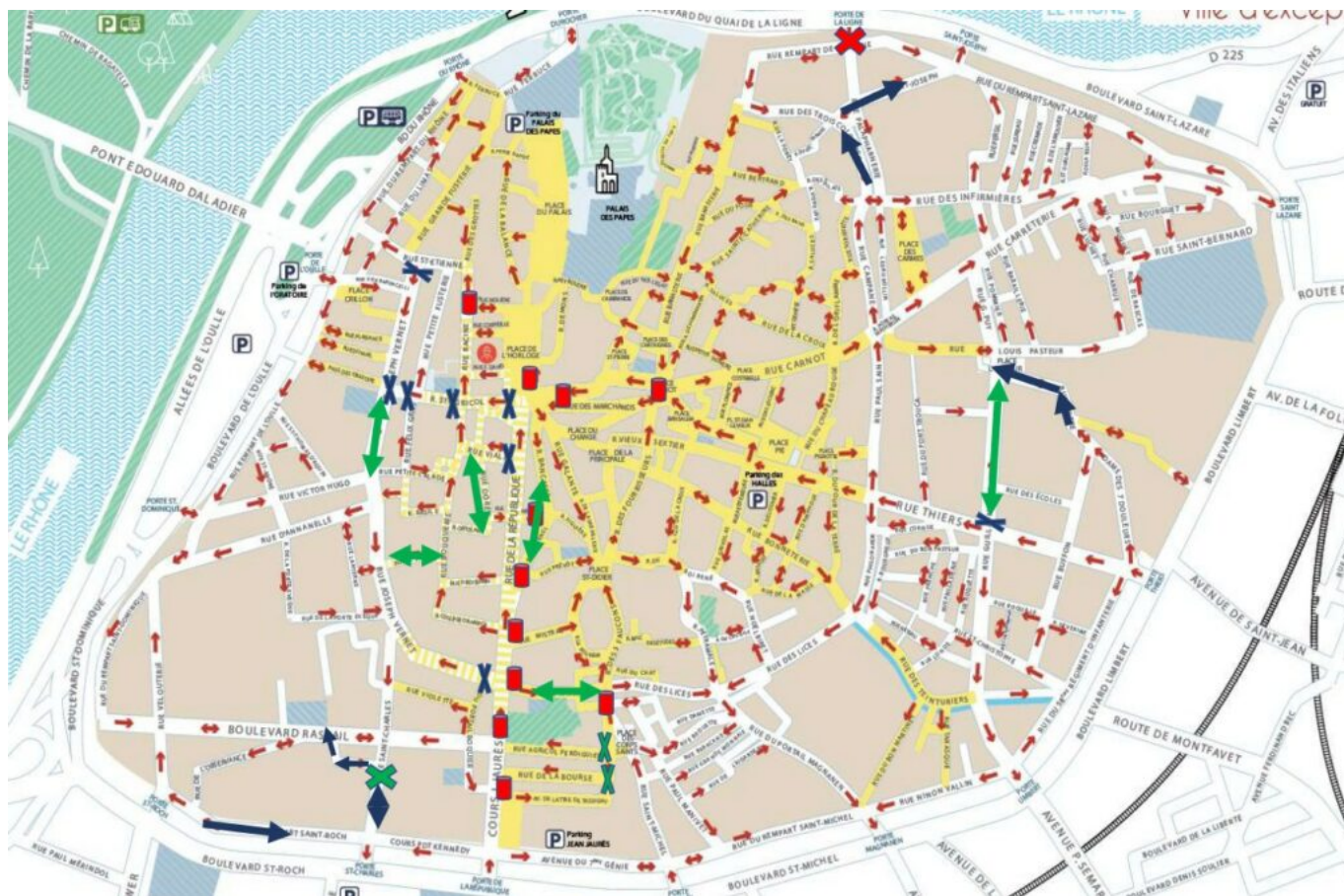
D'autres projets similaires pour LMV Agglomération

L'Agglomération prévoit l'aménagement d'autres voies similaires sur le territoire, et particulièrement au sein de la ville de Cavaillon. La route qui relie le MIN de Cavaillon et la Syndicat des eaux Durance-Ventoux est actuellement en train d'être réqualifiée pour permettre aux piétons et cyclistes de se déplacer en toute sécurité. Les travaux devraient s'achever à la fin de l'été.

Ecrit par le 31 janvier 2026

En requalifiant les voies de la sorte, Luberon Monts de Vaucluse se place en faveur des mobilités douces et affirme sa volonté de renforcer la sécurité de tous les usagers, mais aussi de moderniser ses infrastructures dans une démarche écologique.

(Carte) Où pourra-t-on circuler dans Avignon pendant le Festival ?

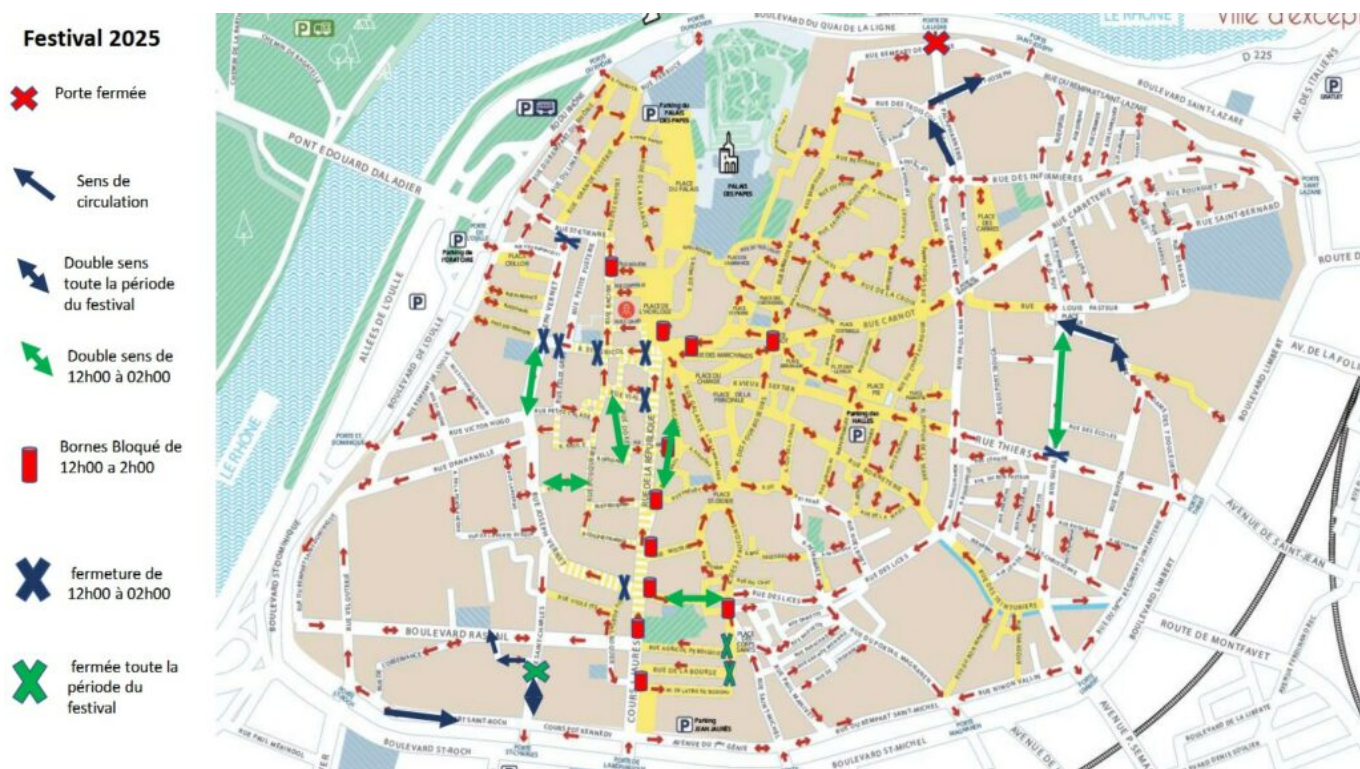


Dans le cadre de la 79e édition du Festival d'Avignon, qui se déroule du samedi 5 au samedi 26 juillet 2025, plusieurs mesures spécifiques de circulation seront mises en place dans l'intra-muros de la cité des papes.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Si la plupart de ces mesures demeurent inchangées par rapport aux années précédentes, le Ciraps (Centre d'information et de régulation des aires piétonnes et du stationnement) de la ville d'Avignon insiste sur certains nouveaux aménagements qui sont à prendre en compte pour cette édition 2025 (voir aussi plan de circulation ci-dessous) :

- Le secteur République sera interdit à la circulation dès 11h pendant toute la durée du festival, à l'exception des véhicules de secours, d'urgence et des forces de l'ordre.
- La rue Guillaume Puy sera fermée à la circulation chaque jour de 12h à 2h du matin, depuis la rue Thiers jusqu'à la place Louis Pasteur, et celle-ci sera mise en double sens de circulation sur cette plage horaire. Durant cette période, les résidents pourront emprunter un itinéraire alternatif via la porte Thiers, en passant par la rue Notre-Dame des Sept Douleurs jusqu'à la place Louis-Pasteur (portion depuis la rue Buffon qui sera inversée de sens durant toute la période du Festival).
- La rue Saint-Charles (depuis le boulevard Raspail jusqu'à la porte de sortie des remparts) sera fermée à toute circulation H24 durant toute la durée du Festival. Une déviation s'opèrera via la rue Velouterie, puis la rue du rempart Saint-Roch, qui sera inversée de sens comme les années précédentes.



Crédit : Ciraps-Ville d'Avignon

Ecrit par le 31 janvier 2026

Avignon : fermeture exceptionnelle de la rue du Rempart du Rhône



Une opération exceptionnelle de grutage nocturne aura lieu ce lundi 30 juin 2025 rue du Rempart du Rhône dans l'intra-muros d'Avignon.

Cette intervention, prévue dans le cadre de travaux programmés, impliquera les mesures suivantes de 19h à 21h :

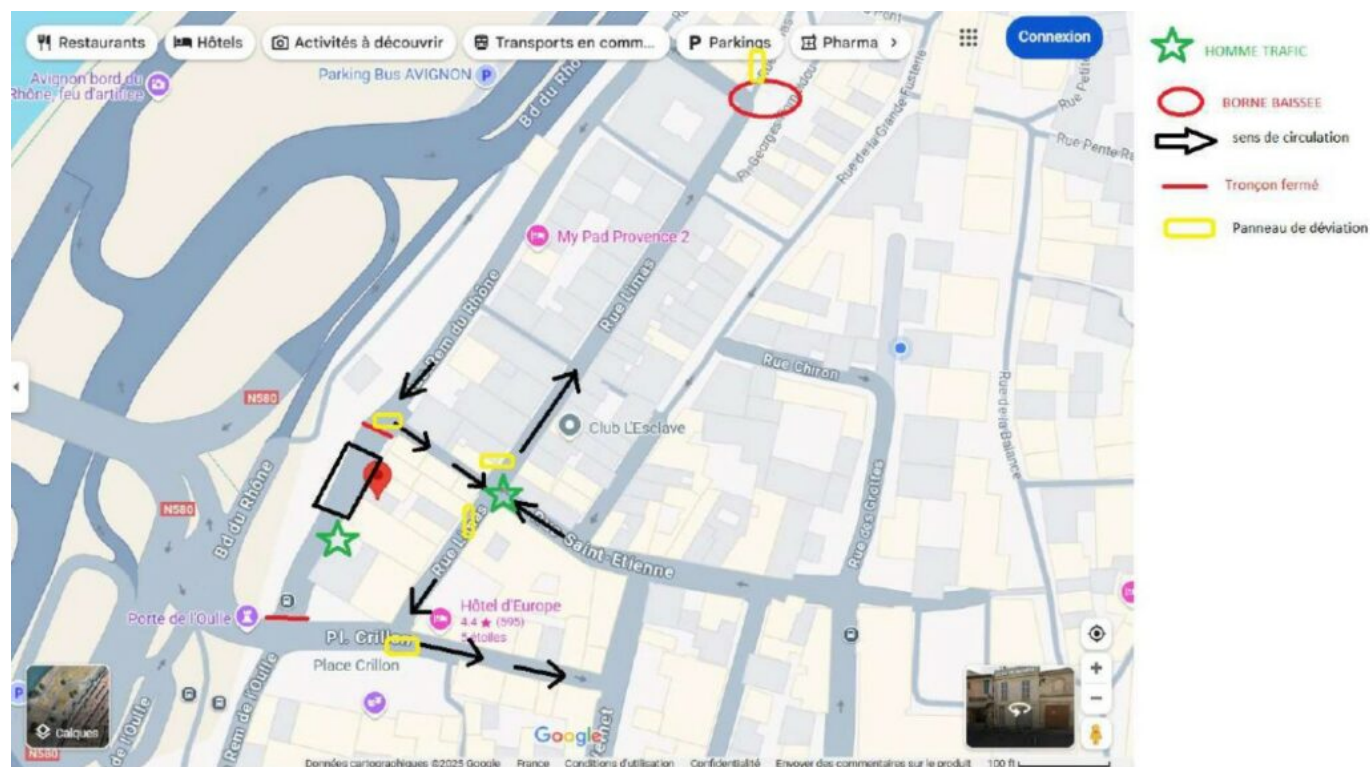
- Tronçon neutralisé : de la rue du Rempart du Rhône à la place Crillon.
- Modification de la circulation : Changement de sens temporaire : rues Saint-Étienne et du

Ecrit par le 31 janvier 2026

Limas. Déviation mise en place via les rues Saint-Étienne → Limas → sortie porte du Rhône ou rue Folco de Baroncelli → rue Joseph Vernet.

- Présence de deux agents de régulation de trafic aux intersections concernées.
- Circulation et accès strictement encadrés et possibles uniquement sous escorte de la Police Municipale.

« Ces mesures visent à garantir la sécurité de tous et le bon déroulement de l'intervention », rappelle le Ciraps (Centre d'Information et de Régulation des Aires Piétonnes et du Stationnement) de la ville d'Avignon.



L.G.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Des billets TER bientôt disponibles dans des bureaux de Poste de Vaucluse



A l'occasion de sa dernière assemblée plénière, la Région Sud a voté l'extension de son réseau de points de vente TER. Pour cela, la Région a intégré La Poste comme nouveau partenaire. De manière échelonnée à partir de septembre 2025, des titres TER pourront être achetés dans 26 bureaux de Poste situés dans des communes équipées d'une gare mais dépourvues de guichet ou à amplitude limitée.

En Vaucluse, les premières communes concernées sont Sorgues, Bollène et Pertuis. « Ce partenariat avec La Poste, ancré dans nos territoires, répond à une priorité : garantir un accès équitable aux services publics, y compris dans les zones rurales. C'est une solution concrète, au service des usagers du TER partout en Région Sud » déclare Renaud Muselier président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Outre les 3 communes vauclusiennes 23 autres communes de la région sont aussi concernées par ce

Ecrit par le 31 janvier 2026

dispositif déployé prioritairement sur les gares de l'axe Nice-Tende.

« Nous espérons que cette démarche contribuera à améliorer la qualité de vie des habitants et à promouvoir une mobilité plus accessible et durable dans notre Région Provence », précise [Léa Léger-Zurfluh](#), directrice exécutive de la Poste en Paca

« Ce partenariat reflète nos valeurs communes au service des territoires. Ensemble, nous facilitons l'accès au train partout en Région Sud et encourageons une mobilité durable, simple et accessible à tous », se félicite pour sa part [Delphine Couzi](#), directrice régionale SNCF-Voyageurs-TER Sud.

La compagnie italienne Trenitalia entre pour la première fois en gare d'Avignon



Annoncée en début d'année 2025, la compagnie ferroviaire italienne [Trenitalia](#) ouvre une

Ecrit par le 31 janvier 2026

nouvelle ligne entre Marseille et Paris qui passe par les gares d'Aix-en-Provence TGV, Avignon TGV et Lyon Saint-Exupéry. Le premier trajet aura lieu ce dimanche 15 juin.

À partir de ce dimanche 15 juin, les Avignonnais pourront monter à bord du Frecciarossa, qui veut dire « flèche rouge » en italien en raison de la couleur du TGV, mais aussi de ses performances, selon la compagnie italienne, car il peut atteindre 300km/h en 4min.

Trenitalia proposera quatre allers-retours quotidiens entre Marseille et Paris. À bord de ce train, les passagers disposeront de 462 sièges répartis en trois classes : standard, business et exécutive.



©Trenitalia

Le TGV entre en gare

Le tout premier aller-retour entre la capitale et la Cité phocéenne se fera ce dimanche 15 juin. Le premier départ se fera de la Gare de Lyon à Paris à 5h54 pour arriver à Marseille Saint-Charles à 9h15, avec un arrêt à Avignon TGV à 8h37. Il y aura également un départ de Paris à 11h14, 14h26 et 19h03. Le 3e train de la journée (départ à 14h26 à Paris) en direction de Marseille ne fera pas d'arrêt à la Cité des papes et ne passera que par la gare TGV d'Aix-en-Provence avant d'arriver à son terminus.

Dans l'autre sens, le premier départ de Marseille se fera à 6h52. Les autres départs sont prévus à 9h53, 15h47 et 18h49. En direction de la capitale, les quatre trajets journaliers passent par toutes les gares prévues initialement, dont celle d'Avignon TGV.

Ecrit par le 31 janvier 2026

PARIS > MARSEILLE

		Train 6147	Train 6105	Train 6149	Train 6157
PARIS Gare de Lyon	départ	05:54	11:14	14:25	19:03
		▼	▼	▼	▼
LYON Saint-Exupéry TGV	arrivée départ	07:45 07:48	12:52 13:02		20:57 21:00
		▼	▼	▼	▼
AVIGNON TGV	arrivée départ	08:37 08:40	14:36 14:39		22:08 22:11
		▼	▼	▼	▼
AIX-EN-PROVENCE TGV	arrivée départ	09:00 09:03	15:00 15:10	17:27 17:33	22:33 22:36
		▼	▼	▼	▼
MARSEILLE	arrivée départ	09:15	15:21	17:46	22:48

MARSEILLE > PARIS

		Train 6104 (1)	Train 6146	Train 6108 (2)	Train 6148 (3)
MARSEILLE	départ	06:52	09:53	15:47	18:49
		▼	▼	▼	▼
AIX-EN-PROVENCE TGV	arrivée départ	07:04 07:07	10:04 10:07	15:58 16:01	19:02 19:05
		▼	▼	▼	▼
AVIGNON TGV	arrivée départ	07:27 07:30	10:27 10:30	16:22 16:25	19:25 19:27
		▼	▼	▼	▼
LYON Saint-Exupéry	arrivée départ	08:21 08:24	11:22 11:25	17:25 17:35	20:18 20:21
		▼	▼	▼	▼
PARIS Gare de Lyon	arrivée départ	10:19	13:19	19:31	22:14

(1) Ne circule pas le 2 octobre.

(2) Départ anticipé de 25 minutes les samedis de juillet et août.

(3) Ne dessert pas Lyon Saint-Exupéry les dimanches de juillet et août.

Les horaires des TGV du 15 juin au 13 décembre 2025. ©Trenitalia

Des prix attractifs

La compagnie ferroviaire italienne adopte une politique tarifaire attractive, avec des billets dont les prix commencent à partir de 27€. Ces tarifs seront ensuite réévalués en fonction du taux de remplissage des trains.

Pour réserver votre billet en direction de Paris ou de Marseille, [cliquez ici](#).