

Covoiturage : le Vaucluse en recul chez Blablacar



La plateforme de transport <u>Blablacar</u> vient de dévoiler le palmarès 2025 des villes les plus covoiturées en Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Dans la 7° région la plus visitée de France sur BlaBlaCar cet été, l'essentiel des villes de Vaucluse sont en recul dans ce classement établit pour la 6° 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 <u>Blablacar</u>. Parmi elles, 132 246 places sont à destination de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. De quoi apparaître en 7° 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.



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° 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° rang national, et détrône Aix-en-Provence (-1 place, 12° au niveau national). Arrivent ensuite Nice (26°, -4 places), Toulon (46°, +2 places) et Avignon (49°, -7 places).

Orange (61°, -3 places), Gap (74°, -13 places), Sorgues (80°, +2 places), Fréjus (87°, +1 places) et Salon-de-Provence (92°, -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°, -3 places) et Pertuis (527°, -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.



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° place (+4 places par rapport à 2024) et devance Alès (151°, +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° place dans le classement. A l'inverse, Bagnols-sur-Cèze chute de 91 places pour se situer en 580° position.



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
Source: données d'activité réelle de BlaBlaCar 10 mClermont-Ferrand	▼-1

Crédit: Blablacar

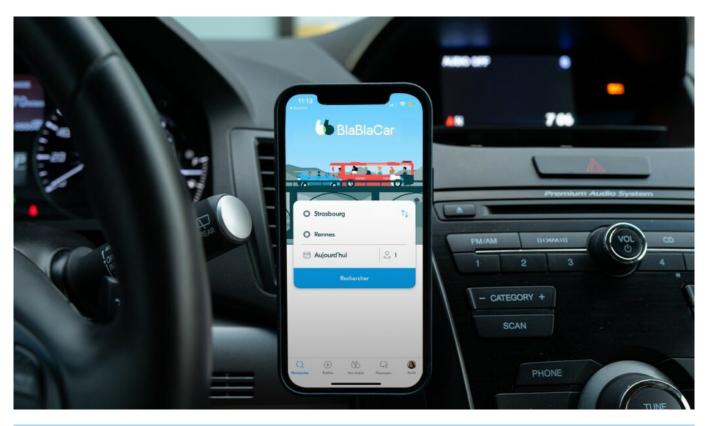
Toujours dans le très grand bassin de vie d'Avignon, Arles gagne 4 places en proposant près de 1 300 places de covoiturage cet été. De quoi figurer en $107^{\rm e}$ position de ce classement national dominé par Paris, Lyon et Rennes (voir tableau ci-dessous). Un top 10 respectivement complété par Toulouse,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

L.G.

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025



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.



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



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

Dans le viseur de Julien Aubert : <u>le plan faubourg</u>. 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 demiheure 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 habitant 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.

- « 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

« 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 <u>la LEO (Liaison Est-Ouest)</u> telle qu'elle est. Oui, le tracé est ancien! Oui, il passe malheureusement par des espaces naturels! Oui, il a été très long à débloquer! 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 1ère 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. »

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025



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.

« 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 <u>la tranche 2</u> (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... »





« 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 répondus 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



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 Vidauque 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 <u>Luberon Monts de Vaucluse</u> (LMV) et leur



président <u>Gérard Daudet</u> ont inauguré l'Avenue de Vidauque, 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 Vidauque, 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.

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025



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



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

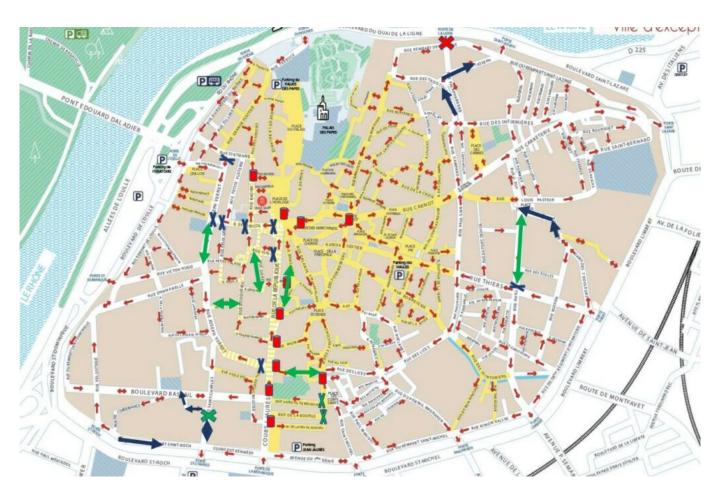
D'autres projets similaires pour LMV Agglomération

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.



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 démarque 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.

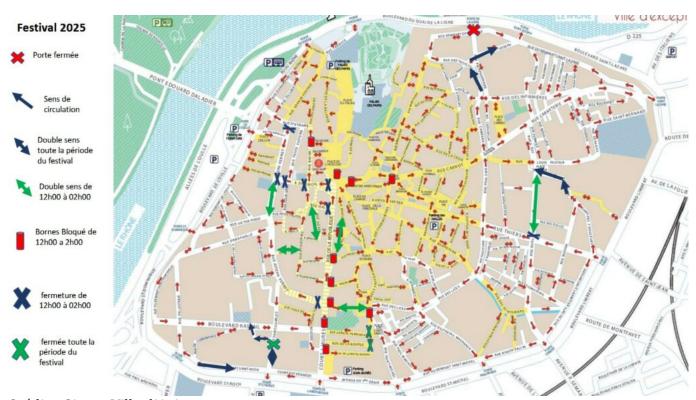


2 décembre 2025 |

Ecrit par le 2 décembre 2025

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) :

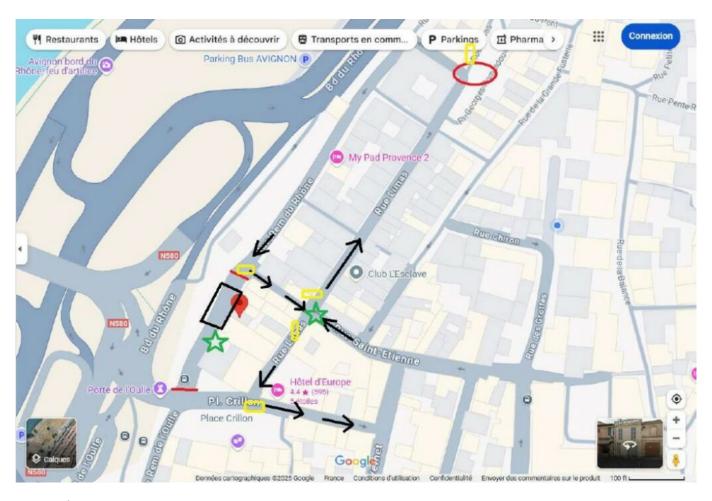
- Le secteur République sera interdit à la circulation dès 11h pendant toute la durée du festival, à l'exception des véhicules de secours, d'urgence et des forces de l'ordre.
- La rue Guillaume Puy sera fermée à la circulation chaque jour de 12h à 2h du matin, depuis la rue Thiers jusqu'à la place Louis 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



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

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



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



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 <u>Léa Léger-Zurfluh</u>, 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 <u>Delphine Couzi</u>, 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



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.



(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, <u>cliquez ici</u>.



Joël Guin ne veut pas que le Grand Avignon porte le chapeau pour la LEO



Réagissant à la dernière publication de Wingz, notre dessinateur humoristique, sur le dossier de la LEO (Liaison Est-Ouest), Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon a tenu à rappeler sa détermination à voir se poursuivre ce projet.

Remis sur le devant de la scène après <u>la sortie de Corinne Chabaud</u>, présidente de Terre de Provence agglomération, maire de Mollégès et conseillère départementale déléguée aux marchés publics des Bouches-du-Rhône, le débat sur les atermoiements de la réalisation de tranche 2 de la LEO avait déjà fait réagir le président du Grand Avignon et Cécile Helle, maire d'Avignon. Dans un droit de réponse adressé à notre attention, les deux élus Vauclusiens avaient expliqué leur attachement à voir ce dossier aboutir, mais pas dans les conditions actuelles, qu'ils jugent obsolètes.

« Nous voulons faire vivre la LEO. »

Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon

- « Contrairement à ce qui a été dit, nous voulons faire vivre la LEO, mais dans l'intérêt de tous les citoyens, qu'ils soient des Bouches-du-Rhône ou du Vaucluse », explique Joël Guin.
- « Il faut éviter le tracé dans la ceinture verte », poursuit-il avant de souligner la nouvelle position de



l'Etat : « Proposer désormais un projet ramenant la tranche de 2×2 voies à 2×1 voie pour le brancher sur le rond-point des Amandiers ce n'est plus réaliste. Envoyer près 40 000 véhicules dont 3 000 camions vers un feu rouge cela ne va pas fonctionner et cela va engendrer des bouchons. »

Le Grand Avignon et la Ville défendent une LEO 'reconfigurée'

Il faut dire que ce tracé de la tranche 2 a été imaginé il y a 30 ans, lorsqu'il fallait remplir la zone d'activités d'Agroparc en la connectant à la future LEO. Alors que cette zone a été urbanisée depuis, les besoins ne sont plus les mêmes.

« Aujourd'hui, je mets aussi en cause les élus d'une certaine époque qui, pour des problèmes d'égo ou des raisons d'ambitions personnelles, ont travaillé pour retarder la LEO, dénonce le président du Grand Avignon. Il faut voir les quartiers des Amandiers et de la Cristole il y a 30 ans et aujourd'hui pour se rendre compte que le contexte a complètement changé. C'est une réalité et il y a autre chose à faire maintenant en imaginant un nouveau tracé qui pourrait coûter moins cher. »

Une route en encorbellement pour éviter « d'embêter » les anguilles

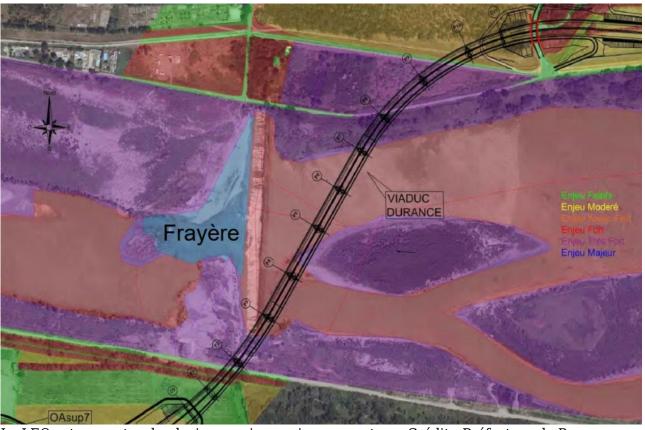
Joël Guin propose ainsi de longer le Sud de la Durance « avec une route en encorbellement, comme on peut le voir en Sicile par exemple où la nature est restée intacte dessous et les agriculteurs peuvent continuer à travailler. On peut faire tout cela sans 'embêter' les anguilles qui se baladent dans la Durance. Cela permettrait aussi de supprimer les camions sur Châteaurenard et d'arriver par l'arrière de la zone des Iscles et du MIN (Marché d'intérêt national). »

Avec un éventuel franchissement de la Durance pour rejoindre le rond-point du parc des expositions et « se connecter à Bonpas où le Département de Vaucluse a débuté les travaux de réaménagement afin de fluidifier la zone. »

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025



La LEO est au centre de plusieurs enjeu environnementaux. Crédit : Préfecture de Paca

« Des moyens, il y en a. »

Il souhaite aussi que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1 au rond-point de Rognonas. « Le plus important, c'est de pouvoir faire bouger les choses que l'on puisse, tous ensemble, sortir de l'ornière. »

Pour cela, le président de l'agglo reconnaît « qu'il faudra passer par une nouvelle DUP (Déclaration d'utilité publique) » alors que celle de la tranche 2 ne sera plus valable à partir de 2027.

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025





Joël Guin. Crédit : Grand Avignon

2 décembre 2025 |



Ecrit par le 2 décembre 2025





Le président du Grand Avignon souhaite que l'on raccorde le plus rapidement possible la tranche 1, reliant Courtine et sa gare TGV, au rond-point de Rognonas distant de moins d'un kilomètre. Crédit : Echo du mardi-Laurent Garcia

Pour ce dernier, tout cela est avant tout une question de volonté et de mobilisation. « Des moyens, il y en a, insiste-t-il. Seulement, nous avons aussi à faire à des 'autruches' qui mettent la tête sous le sable et qui disent 'non, cela n'a pas été prévu comme cela'. Qui se plaignent maintenant, mais que l'on n'a pas entendu depuis 15 ans. Pourtant ce chantier est nécessaire, ne serait-ce que pour nos entreprises à qui cela ferait beaucoup de bien. »

Et la tranche 3?

« On pourrait d'ores et déjà travailler aussi à la tranche 3, préconise le président du Grand Avignon. Celle avec le pont sur le Rhône qui relie la route d'Aramon dans le Gard avant de rejoindre le giratoire du plateau des Angles. »

Une perspective qui pose cependant la question de la participation financière du Conseil départemental du Gard ainsi que de la région Occitanie à la réalisation de cet aménagement si vital pour une agglomération 'concurrente' ne se trouvant administrativement pas dans leur territoire.

Les Gardois : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Les Gardois qui sont dans le Grand d'Avignon, je peux vous dire que l'Occitanie n'en a rien à faire et a du mal à les reconnaître. Ils sont considérés 'out' », assène Joël Guin.

Et quand on évoque les contributions fiscales régionale et départementale de l'ensemble du canton de Villeneuve-lès-Avignon (l'un des plus riches d'Occitanie) sans réelle 'retour sur investissement' le président du Grand Avignon enfonce le clou : « Ils ne bronchent pas et se laissent faire. »

« Il faut se baser sur l'histoire et ne pas se cacher derrière son petit doigt. On s'en rappelle très bien, les nouvelles régions ont été dessinées sur un coin de table. Administrativement parlant, ils font partie de l'Occitanie, mais les gens d'Occitanie ne les connaissent pas parce qu'ils font partie d'une EPCI vauclusienne. »

De quoi mettre le sujet du rattachement du canton de Villeneuve à la Région Sud sur la table ? « Oui, il y aurait une certaine logique à raisonner en bassin de vie. Ce qui est également d'ailleurs valable pour le Gard rhodanien. »

LEO: quand la Ville et l'Agglo d'Avignon s'opposent à leur propre bassin de vie

Quelles autres solutions d'aménagement pour la mobilité





Evoquant plus largement les problématiques de son bassin de vie, Joël Guin évoque également les autres solutions de mobilités qui pourraient soulager en partie le trafic sur Avignon et ses alentours comme l'interconnexion A7-A9 au niveau d'Orange. En effet à ce jour, les véhicules venant de l'A7 par le du Sud doivent sortir de l'autoroute pour y rentrer à nouveau afin de rejoindre l'A9 en direction de l'Espagne. La réalisation de cette brettelle d'accès, dont le coût serait estimé à 60M€ environ, pourrait permettre de capter 4 000 véhicules par jour afin de désengorger la cité des papes.

« Nous avons vu la société Vinci pour lui demander quand est-ce qu'elle pourrait réaliser ce barreau. Vinci nous a répondu qu'ils étaient prêts mais qu'il fallait que l'Etat finance. »

Autre idée un temps évoquée en 2020 : la gratuité de l'autoroute entre Avignon-Nord et Avignon-Sud à l'instar de ce que l'on peut trouver à Aix-en-Provence, à Montpellier <u>et bientôt à Nîmes</u>.

« J'ai été le premier à faire cette demande : Je le revendique, martèle Joël Guin. C'était dans les années 2009-2010. Malheureusement, nous ne l'aurons jamais. Cela restera un serpent de mer car l'opération est trop complexe. Il faudrait passer par une DSP (Délégation de service public) et transférer les péages sur l'autoroute. » Le tout sans que Vinci se montre très coopératif sur l'initiative et qu'une solution via une lecture de plaque avec des portiques permettant la libre circulation des habitants de l'agglomération ne soit actuellement réellement au point techniquement.

Un bassin de vie si particulier

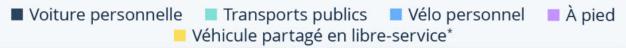
Il s'agit aussi de lutter contre les 'anomalies' de ce bassin de vie tiraillé entre 2 régions et 3 départements. « Dernièrement en revenant de Roquemaure, je me suis trouvé derrière un bus Orizo de notre réseau du Grand Avignon et un autocar Lio de la région Occitanie. Ils faisaient le même trajet en se suivant alors que vu le nombre de personnes à l'intérieur un seul véhicule aurait largement suffi », constate Joël Guin qui n'entend cependant se laisser décourager par <u>la situation parfois ubuesque de ce bassin de vie si particulier</u>.

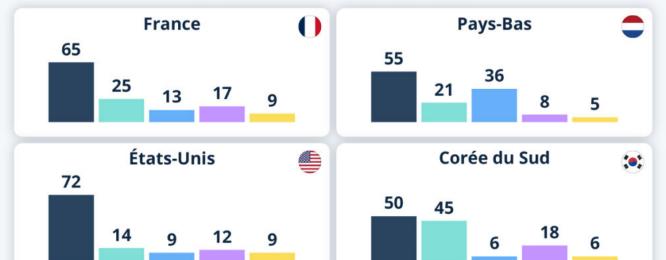
Mobilité : les modes de transport les plus utilisés au quotidien



Mobilité: comment se déplace-t-on au quotidien?

Modes de transport utilisés pour le trajet domicile-travail/ lycée/université en 2025, en % d'utilisateurs





^{*} Vélo, trottinette, scooter ou voiture.

Base: 1500-7500 adultes (18-64 ans) qui se déplacent quotidiennement

interrogés par pays entre avril 2024 et mars 2025.

Source: Statista Consumer Insights



statista 🔽

Bien que la part modale de l'automobile dans les transports ait globalement diminué au cours des dernières décennies, la voiture personnelle reste indispensable pour les déplacements quotidiens dans de nombreux pays. C'est en tout cas ce qui ressort des résultats d'une étude menée par Statista dans le cadre des Consumer Insights. Dans les 21 pays étudiés, plus de 60 % des usagers interrogés indiquaient utiliser leur voiture pour effectuer les trajets domicile-travail (ou école/université).





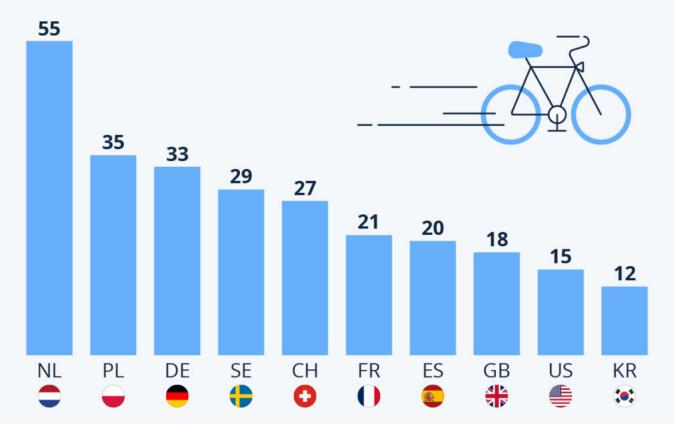
Si la voiture individuelle reste bien souvent indispensable dans certaines localités, son usage est en revanche de plus en plus contesté dans les villes, où vit désormais plus de la moitié de la <u>population mondiale</u>. Notre graphique donne un aperçu des modes de transport plébiscités au quotidien à travers le monde.

C'est aux États-Unis, pays dont l'infrastructure reste très centrée autour de l'automobile, que la part de la voiture personnelle dans les déplacements domicile-travail est la plus élevée : 72 %. En revanche, son taux d'utilisation est beaucoup plus faible en Corée du Sud et aux Pays-Bas (50 % à 55 %). Très développés en Corée du Sud, les transports en commun (métros, bus et trains) représentent l'alternative la plus utilisée, cités par 45 % des sondés, tandis qu'au Pays-Bas, c'est le vélo personnel qui arrive en deuxième position des modes de transport favoris, avec 36 %.

Dans l'Hexagone, la voiture personnelle reste assez loin devant pour la mobilité domicile-travail, utilisée par 65 % des Français interrogés, contre 25 % pour les transports en commun et 13 % le vélo personnel. Les véhicules partagés en libre service (vélo, trottinette, scooter ou voiture) sont quant à eux mentionnés par 9 % des répondants, soit une hausse de six points de pourcentage par rapport à 2020.

Les Pays-Bas, royaume du vélo

Part des répondants qui se déplacent avec leur vélo plus d'une fois par semaine dans une sélection de pays (en %)



Base : 2 000 - 10 000 adultes (18 - 64 ans) interrogés par pays entre janvier et décembre 2024.

Source: Statista Consumer Insights





Où fait-on le plus de vélo?

Lorsque que l'on pense aux Pays-Bas, outre les moulins à vent, le gouda et les tulipes, on pense aussi inévitablement aux $\underline{\text{v\'elos}}$. Le pays est connu dans le monde entier pour être le paradis des cyclistes. Les



amateurs de deux roues et de mobilité durable y disposent en effet d'un relief plat, d'un climat tempéré et d'infrastructures optimales qui les invitent à pédaler au quotidien. Il n'est donc pas surprenant que ce pays soit celui qui affiche la part d'utilisateurs fréquents la plus élevée. Ainsi, aux Pays-Bas, plus de la moitié des personnes interrogées (55 %) dans le cadre des Consumer Insights ont affirmé se déplacer avec leur vélo personnel deux fois ou plus par semaine cette année. Parmi les pays sélectionnés dans notre graphique, la Pologne et l'Allemagne se distinguent également en matière d'enthousiasme pour la bicyclette, avec plus de 30 % d'utilisateurs fréquents. La Corée du Sud et les États-Unis, en revanche, figurent parmi les pays les plus réticents à enfourcher un vélo, avec une part respective de 12 % et 15 %. Malgré une hausse de la pratique observée depuis la pandémie, la France reste encore assez loin derrière les « pays du vélo ». Lors de la dernière vague d'enquêtes conduite en 2024, un peu plus d'un Français interrogé sur cinq (21 %) a déclaré se déplacer avec ce mode de transport au moins deux fois par semaine.

De Valentine Fourreau pour Statista