Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026

Réseau de transport CmonBus à Cavaillon : quels changements pour la rentrée ?



Créé en 2016, le réseau de transport CmonBus, qui couvre la ville de Cavaillon grâce à cinq lignes de bus, subit quelques changements et améliorations en cette rentrée 2025, dans le cadre du renouvellement du marché Mobilité, attribué pour 5 ans au groupement Pastouret – SUMA – Telleschi.

Depuis ce lundi 1er septembre, des modifications ont été appliquées au réseau de transport cavaillonnais CmonBus. Nouveaux itinéraires, nouveaux arrêts, et nouveaux horaires sont de mises pour cette rentrée dans le but de rendre le réseau davantage performant et adapté aux besoins des usagers.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026

Les nouveaux arrêts

Plusieurs arrêts ont été créés afin de faciliter le quotidien des Cavaillonnais. Désormais, le terminus (ou le départ selon le sens) de la ligne A se fait devant le collège Rosa Parks en période scolaire et non plus à l'arrêt 'Les Vergers'. Cette ligne circule du lundi au samedi, hors jours fériés.

La ligne B, quant à elle, compte trois nouveaux arrêts : 'Craponne' dans la zone d'activités des Hauts Banquets, 'Albin Durand' près du collège Clovis Hugues et 'Follereau' devant l'Espace France Services. Cette ligne circule du lundi au vendredi, hors jours fériés.

La ligne C, qui circule du lundi au vendredi, hors jours fériés, permet désormais d'atteindre l'office de tourisme, le terminus n'étant plus le parking du Grenouillet.

Un nouvel arrêt 'Hôpital' a été créé pour la ligne E (uniquement en direction de 'Clinique Saint Roch'), qui circule du lundi au vendredi, hors jours fériés.

Les nouveaux itinéraires

Désormais, la ligne B dessert les arrêts 'Camille Claudel', 'Elsa Triolet', 'Georges Ferrieres' et 'Coulon', mais plus les arrêts 'Paul Gauthier', 'Dr Brun' et 'Clinique Saint Roch' qui sont pris en charge par la ligne E.

La ligne C passe par le Nord de la ville au travers des arrêts 'Hôpital' (seulement en direction de l'office de tourisme), 'Clémenceau', 'CCAS', 'Centre de loisirs', 'Kennedy' et 'Bellevue', avant de continuer vers le Sud comme c'était déjà le cas.

La ligne D dessert désormais les arrêts 'Kennedy', 'Albin Durand' et 'Ravaou', mais ne passe plus par l'arrêt 'La Clede', qui est desservi par les lignes A et E.

La ligne E interverti donc son itinéraire avec la ligne B et dessert les arrêts 'Route de Pertuis', 'La Clede', 'Ravaou', Follereau', 'Paul Gauthier', 'Dr Brun', et 'Clinique Saint Roch'.

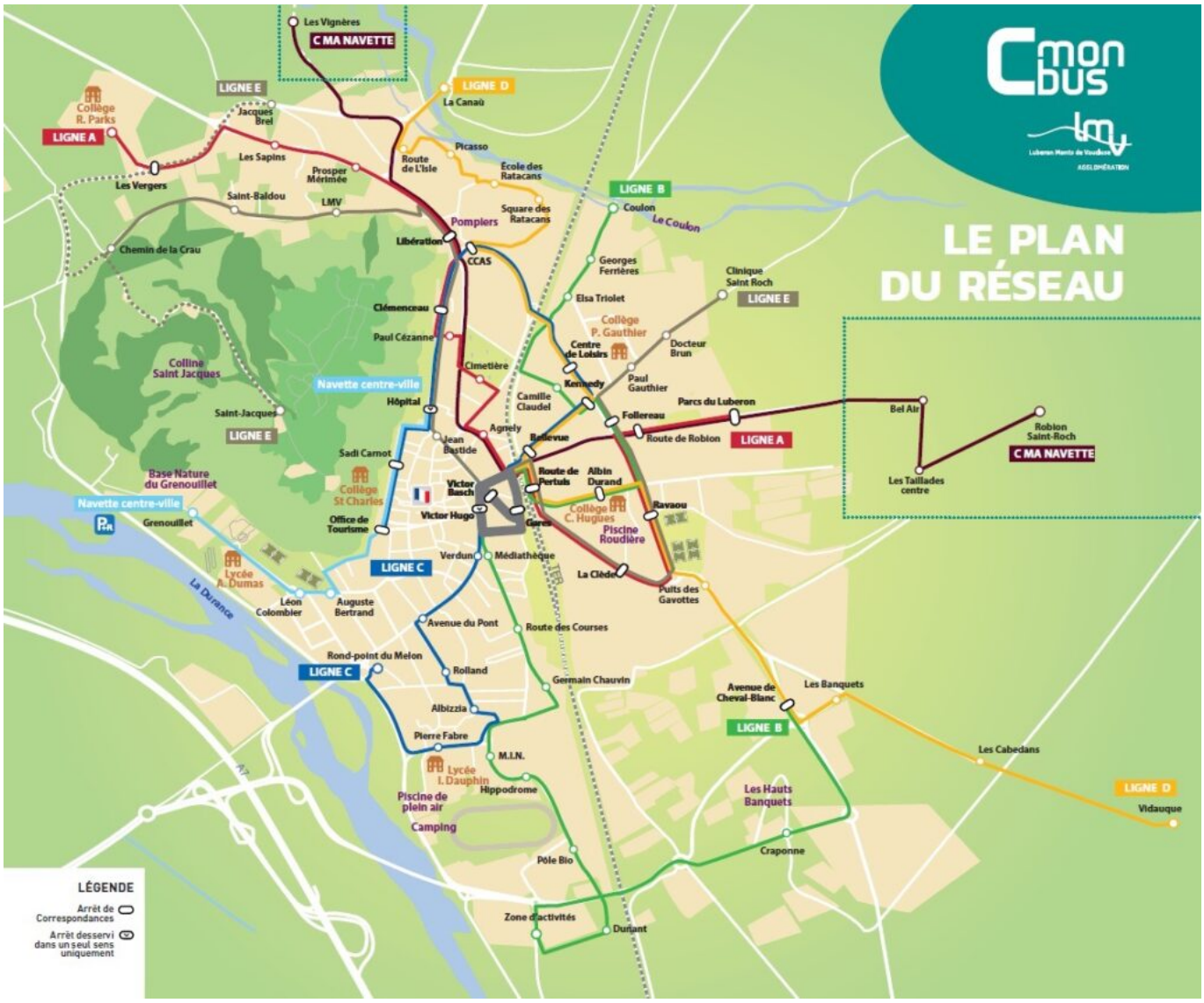
Les nouveaux horaires

Les lignes A et D sont les deux seules lignes a bénéficié de nouveaux horaires. La ligne A a maintenant un premier départ à 6h59 de l'arrêt 'Parcs du Luberon' et un dernier retour à 19h54 à ce même arrêt, et la ligne D prend maintenant son premier départ à 6h58 de l'arrêt 'La Canaù' et un dernier retour à 19h57 à ce même arrêt.

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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026



©LMV Agglomération

Pour en savoir plus sur les abonnements et horaires, cliquez ici.

Mobilité : Julien Aubert veut qu'Avignon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026

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 : le plan faubourg. Sa consultation réalisée auprès de 504 participants

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026

(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 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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 2026

« 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

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 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 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. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 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.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

« 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.. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 28 novembre 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 répondus est assez bien répartie dans toute Avignon ainsi qu'à l'extérieur de la cité des papes.

(Centre-ville : 10%, 1re ceinture d'Avignon : 43%, 2e 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 28 novembre 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