

Les camions de plus en plus indésirables dans les communes varoises, la profession préoccupée

Pour rallier Le Cannet-des-Maures depuis Grimaud, dont la traversée leur est interdite, les 26 tonnes doivent passer par Sainte-Maxime.

M.-C. B. / Marie-Cécile Bérenger

CRÉÉ LE 24 octobre 2025 • 04:00

MIS À JOUR LE 24 octobre 2025 • 04:00



CYRIL HIELY / Nice Matin

« Méounes interdit aux plus de 13 tonnes, interdiction de traverser Cuges-les-Pins ! On doit faire le tour du monde pour aller charger à Signes selon l'endroit d'où l'on vient, sans compter les contraintes horaires. Il n'y a pas de solutions vous voulez plus de camions nulle part mais faut quand même livrer tout le monde ! »

La phrase a été postée il y a seulement six mois sur la page Facebook de Var-matin. Le débat ne date pas d'hier, mais la situation a tendance à se tendre, entre les transporteurs routiers et les communes, de plus en plus nombreuses à prendre des arrêtés limitant ou interdisant carrément leur traversée par des poids lourds.

« Le seul document dont on dispose, c'est une carte Michelin datant de 1996, éditée à l'époque par la DDE, avec toutes les interdictions en vigueur ! », pointe Jean-Marc Montagnac, le secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre), présidée dans la région par le Varois Frédéric Ducournau.

En vingt ans, la situation a bien évolué, comme en atteste la liste, non exhaustive, d'une trentaine de communes où les camions, plus ou moins gros, sont indésirables. « *La réglementation de la circulation des poids lourds en transit sur des routes relève du pouvoir de police de la circulation du maire. En application de l'article L.2131-2 I. 2°, ces actes ne sont pas soumis à l'obligation de transmission au préfet et sont exécutoires de plein droit dès qu'ils ont été portés à la connaissance des intéressés* », indiquent les services de l'État sur le sujet. Et c'est bien ce qui suscite la colère des transporteurs, aux prises avec une diversité de mesures parfois contradictoires.

Carte interactive

À l'aide d'une carte interactive d'aide au transport routier élaborée par le Conseil départemental du Var, chez Ducournau les équipes ont fait le calcul : pour aller de Flassans-sur-Issole à Signes, soit 37 km à parcourir en empruntant la D554, il faut en principe moins de 40 minutes

Mais avec l'interdiction de traverser la commune de Méounes, et le détour imposé par Toulon et Brignoles, via la DN7 puis l'autoroute, le kilométrage est multiplié par trois et le temps de trajet par deux...

« *Et ces kilomètres en plus on ne peut pas les facturer à nos clients. De plus, même si désormais tous nos camions sont labélisés Euro6, on sait très bien que des kilomètres en plus, ce sont des émissions en plus !* » tempête Frédéric Ducournau, prêt à convaincre la profession de ne plus livrer certains territoires, faute de concertation suffisante à ses yeux en amont des décisions prises par les maires.

Celui de Méounes, Jean-Martin Guisiano (SE), a pris cet arrêté dès son élection, avant de le modifier en 2021 pour accorder des dérogations aux transporteurs desservant la zone de Signes, certains jours et en dehors des horaires de sortie d'école. « *Mais aujourd'hui je n'accorde plus de dérogation, l'interdiction est totale. Je n'ai qu'un seul axe qui passe au centre du village, avec des commerces de proximité et des trottoirs qui font 80 cm, de plus la chaussée tend à s'affaisser* », commente l'édile, dont la police met parfois des PV, aux camions bravant encore l'interdit.

Tribunal administratif

Comme celui de Grimaud (DVD), dans le golfe de Saint-Tropez, dont l'arrêté limitant la circulation des plus de 26 tonnes, malgré les réunions organisées sous l'égide du préfet, fait l'objet d'un recours de l'Otre devant le tribunal administratif déposé au printemps 2024 (Var-matin du 21 juin 2024).

Selon les routiers, cette interdiction entraîne un détour qui double le temps de parcours via Sainte-Maxime, pour rallier Le Cannet-des-Maures, dans un secteur proche du littoral, propice aux bouchons et à la proximité avec des piétons le plus souvent en villégiature. « *Nous sommes actuellement en train de rédiger la requête, nous n'avons pas encore de date d'audience* », précise Jean-Marc Montagnac pour qui la solution passe forcément par les services de l'État. « *Il faut que les préfets aient un œil sur ce que font les communes. On pose des cubes (hangars logistiques, Ndlr) de partout et on ne se pose jamais la question des infrastructures routières qui vont avec.* »

Le secrétaire général de l'organisation patronale née il y a 25 ans de la scission avec la puissante FNTR prépare ce jour-là une visioconférence avec les organisations concurrentes, pour conduire un combat emblématique dans la région ; celui de la rocade sud d'Avignon.

La maire PS Cécile Helle a transmis ce lundi 20 octobre un projet d'arrêté au préfet pour avis en vue d'interdire le transit d'un millier de 38 tonnes chaque jour, par la rocade sud de la commune où vivent 20 000 personnes, non loin de zones logistiques d'envergure, et sur la route qui relie l'Occitanie à la Côte d'Azur.

Avignon ouvrira-t-elle une brèche ?

Le courrier vient de partir et nul ne sait quand le préfet de Vaucluse y répondra. Mais son avis n'est que consultatif, dans le bras de fer qui oppose la maire PS d'Avignon Cécile Helle aux fédérations de transporteurs routiers. Lundi 20 octobre, l'élue a transmis aux services de l'État son projet d'arrêté visant à bannir de la rocade sud de sa commune un millier de poids lourds de plus de 38 tonnes, qui représentent 3,8 % de la circulation sur cet axe reliant notamment l'Occitanie à l'est de la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

« C'est une route qui dessert les quartiers populaires du sud de la ville soit 20 000 habitants pour 45 000 véhicules par jour, dont une forte proportion de camions », détaille l'édile. En 2019, rappelle-t-elle, une décision du même type avait été retoquée par le préfet qui partage avec la commune le pouvoir de police concernant cette rocade considérée comme une route à grande circulation.

« Ce texte fait suite à une longue concertation qui est aujourd'hui terminée. Il est pris pour un an à titre expérimental, avec un comité de suivi et des indicateurs » explique Cécile Helle pour qui ce « combat au long cours », s'appuie notamment sur une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Axes autoroutiers

« Elle montre qu'une partie du flux se reportera sur les axes autoroutiers, puisqu'Avignon est au carrefour des autoroutes A7, A9 et A54 », poursuit l'édile. Le détour occasionné pour les transporteurs serait d'une dizaine de kilomètres et des itinéraires bis sont bien sûr proposés puisqu'il s'agit concrètement d'interdire la circulation aux plus de 38 tonnes entre 7 h et 19 h entre les carrefours de Tarascon et Pierre-Semard.

« L'interdiction porte sur la partie la plus urbanisée, soit 17 000 habitants concernés. C'est un secteur où il y a de nombreux groupes scolaires et on sait par les données de terrain qu'il y a des problèmes respiratoires » ajoute la maire, qui reconnaît toutefois un besoin de cohérence, sur les sujets routiers.

« Nous aurions aimé fédérer les maires du nord du département des Bouches-du-Rhône pour qu'ils prennent le même arrêté », rappelle-t-elle, regrettant que trop de municipalités agissent individuellement, sans se poser la question des conséquences de leur décision sur d'autres territoires. *« On sait par exemple qu'avec le report sur les axes autoroutiers, les camions ne passeront plus par les zones commerciales des Angles ou du Pontet. »*

Ce qui sans doute ne laissera pas les transporteurs indifférents.