

Ecrit par le 23 novembre 2024

Le Pontet/Sorgues : La rénovation du pont enjambant la voie rapide d'Avignon-Nord est terminée



[Débutés en mars dernier](#), les travaux de rénovation du pont surplombant la RD 907n entre Le Pontet et Sorgues viennent de s'achever. Cette très lourde intervention menée par le Conseil départemental de Vaucluse a notamment nécessité la limitation et même parfois l'interruption du trafic routier sur cette voie rapide parmi les plus fréquentée du département. Des fermetures réalisées plutôt le week-end et la nuit afin d'en minimiser au maximum l'impact sur cet axe desservant Avignon ainsi que la zone commerciale d'Auchan-Le Pontet.

L'opération, d'un coût total de 1,7M€, a notamment nécessité la surélévation temporaire de l'ouvrage construit en 1974. En effet, le tablier de la structure en béton présentait une fissure longitudinale importante due à la variation de température dans la dalle et au trafic élevé supporté par l'ouvrage.

1 317 ponts à gérer

En tout, le Département a en charge 1 317 ponts dont la moitié a une portée supérieure à 10 mètres. Environ 10 % présentent un problème sur la structure mais sans caractère d'urgence à l'exception du pont roman de Bédarrides (ex RD16) et du pont sur le Calavon sur la RD 900 à Saint-Martin-de-Castillon qui seront menés rénovés en 2025. Des études ont été aussi engagées pour connaître l'état du pont sur le

Ecrit par le 23 novembre 2024

canal de Donzère-Mondragon sur la RD 907 que la Département a récupéré des services de l'État (Dirmed).

Des murs, des tunnels et même des filets de protection

Le Département a également en charge la gestion de 1 302 murs de soutènement supérieurs à 2 mètres de hauteur (dont 3 % doivent faire l'objet de travaux d'urgence), 5 tunnels (dont celui du Barroux -24 mètres- est le plus long), 83 PPHM (Portiques, potences et hauts mâts) ainsi que 32 sites équipés de dispositifs de protection contre les chutes de pierre. Pour ces derniers, les sites les plus importants se trouvent sur la falaise Saint-Eucher à Beaumont-de-Pertuis (RD996) où 1 km de falaises sont équipés ainsi que le long du chemin piétonnier menant à la source de Fontaine de Vaucluse.

[Le Pontet : 2e week-end de fermeture de la voie rapide d'Avignon et du pont](#)

Refus d'obtempérer : le Vaucluse juste derrière la Seine-Saint-Denis



Ecrit par le 23 novembre 2024

Alors qu'un policier a été blessé ce week-end après un refus d'obtempérer à Avignon et que la reconstitution des faits ayant abouti à la mort du jeune Nahel le 27 juin 2023 vient d'être organisée à Nanterre, tenter d'échapper à un contrôle semble être devenu un 'sport national' en Vaucluse. C'est ce qui ressort en tout cas d'une étude du service statistique ministériel de la sécurité intérieure.

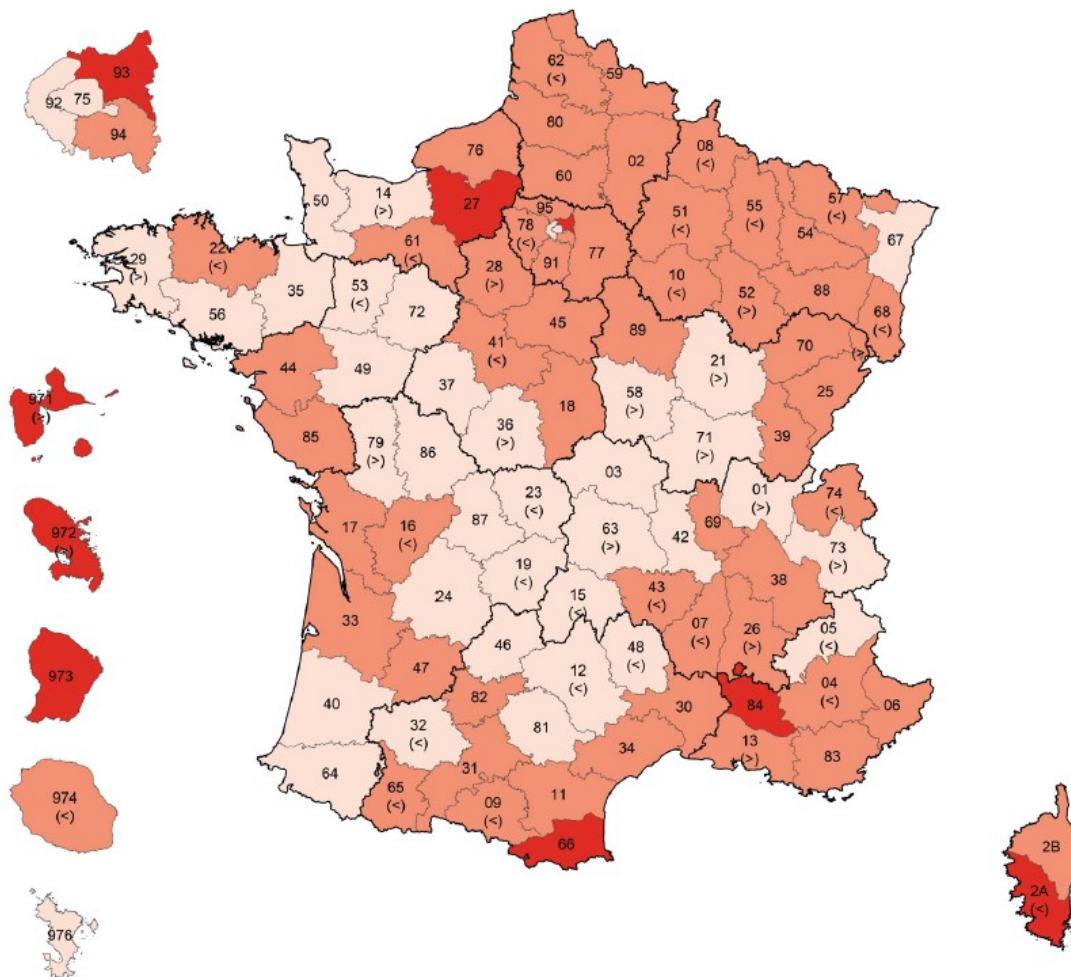
Avec un taux de 6,05 refus d'obtempérer pour 10 000 habitants, le Vaucluse affiche le 2^e taux le plus élevé de France métropolitaine derrière la Seine-Saint-Denis (6,4). Dans ce classement établi par le [Service statistique ministériel de la sécurité intérieure](#) (SSMSI) dans le cadre d'une étude sur les refus d'obtempérer routiers enregistrés par les services de police et de gendarmerie sur la période 2016-2023, les autres départements les plus concernés sont les Pyrénées-Orientales, l'Eure (5,3), la Corse-du-Sud (5) et les Bouches-du-Rhône (4,92). Un 'palmarès' où les départements d'outre-mer se distinguent également avec la Martinique (7,4), la Guadeloupe (7,2) et la Guyane (5,9) alors que la moyenne nationale s'élève à 3,83 pour 10 000 habitants.

Écrit par le 23 novembre 2024

Densité des refus d'obtempérer routiers pour 10 000 habitants (2016-2023)

Nombre moyen annuel de refus d'obtempérer routiers en moyenne entre 2016 à 2023 pour 10 000 habitants

Moins de 3,4 De 3,4 à 4,9 Plus de 4,9



Cliquer sur l'image pour l'agrandir. © Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI)

340 refus d'obtempérer par an

Le Vaucluse comptabilise ainsi 340 refus d'obtempérer en moyenne par an sur la période 2013-2023. De quoi afficher le plus important taux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur devant les Bouches-du-Rhône (4,92), le Var (4,24), les Alpes-Maritimes (3,87), les Alpes-de-Haute-Provence (3,81) et les Hautes-Alpes (2,54).

Chez nos voisins du grand Sud, la Drôme (4,79), le Gard (4,36), l'Hérault (4,45) affichent des niveaux largement supérieurs à la moyenne hexagonale. Seul le département de l'Ardèche (3,69) descend sous ce seuil (voir tableau ci-dessous).

Ecrit par le 23 novembre 2024

Département	Nombre de refus d'obtempérer routiers								Taux pour 10 000 hab.
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Alpes-de-Haute-Provence	46	46	56	85	83	77	58	52	3,81
Hautes-Alpes	29	27	41	30	48	33	33	45	2,54
Alpes-Maritimes	434	437	402	448	477	410	384	393	3,87
Ardèche	84	104	93	140	134	159	128	129	3,69
Bouches-du-rhône	996	1042	1098	981	1014	1019	1024	860	4,92
Drôme	206	230	259	243	276	267	237	258	4,79
Gard	267	301	318	286	388	376	339	340	4,36
Hérault	458	526	528	519	591	575	528	457	4,45
Var	393	471	505	474	457	510	460	392	4,24
Vaucluse	318	305	334	352	355	374	348	333	6,05
France	24360	26158	25990	26306	26812	27340	25845	23124	3,83

Cliquer sur l'image pour l'agrandir. © Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI)

Augmentation des délits aggravés

Sur la période 2016-2023, les forces de sécurité intérieure ont constaté 25 700 délits de refus d'obtempérer routiers en moyenne par an. Ces derniers ont légèrement diminué sur la période (-5%), avec une hausse entre 2016 et 2021, suivie d'une baisse de 2021 à 2023.

Près d'un refus d'obtempérer routier sur cinq est un délit aggravé, c'est-à-dire qu'ils exposent directement d'autres personnes à un risque de mort ou d'infirmité. En 2023, parmi les 4 900 refus d'obtempérer aggravés enregistrés, 90% mettent en danger des usagers de la route et 10% des agents de la police ou de la gendarmerie. La part de ces délits aggravés est passée de 16% en 2016 à 21% en 2023.

« 97% des personnes interpellée pour un refus d'obtempérer routier sont des hommes. »

Portrait-robot des fuyards

Rapportés à la population potentiellement concernée, ces refus d'obtempérer ne sont pas plus fréquents dans les grandes unités urbaines que dans les petites. Ainsi, les unités urbaines de 200 000 habitants et plus, enregistrent autant de refus d'obtempérer routiers relativement à leur population que les unités urbaines de seulement 5 000 à 10 000 habitants.

Par ailleurs, sur les données provenant des zones police, plus détaillées et représentant 53% des délits élucidés, on observe que 75% des personnes mises en cause sont âgées de 15 à 29 ans et 18% sont âgés de 30 à 44 ans.

Dans le même temps, 97% des personnes interpellée pour un refus d'obtempérer routier sont des hommes. Une proportion quasi stable depuis 2016. Enfin, 87% des personnes mises en cause par la police nationale sont de nationalité française, 8% sont des ressortissants de pays africains, 2% de l'Union européenne, 1% du reste de l'Europe, 1% d'Amérique et 1% d'Asie.

Jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000€ d'amende

Pour rappel, le refus d'obtempérer est défini par [l'article L233-1 du Code de la route](#) qui stipule que c'est

Ecrit par le 23 novembre 2024

« le fait, pour tout conducteur, d'omettre d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou d'un agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs de sa qualité ».

Selon [Lefebvre-Dalloz](#), « le délit est donc clairement constitué dès lors que trois conditions sont réunies. L'ordre donné par la police ou la gendarmerie doit être explicite. La qualité de l'agent doit être facilement reconnaissable grâce aux insignes et/ou à l'uniforme. L'absence d'arrêt du véhicule doit être clairement intentionnelle ».

Ce refus est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 15 000€ d'amende. En cas de circonstance aggravante, le conducteur peut risquer jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000€ d'amende si le refus d'obtempérer a exposé un autre conducteur ou un piéton à un risque de morts ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente.

« La sanction peut monter jusqu'à 7 ans d'emprisonnement et 100 000€ d'amende. »

Si c'est la vie ou l'intégrité physique d'un agent des forces de l'ordre qui a été menacée, la sanction monte à 7 ans d'emprisonnement et 100 000€ d'amende.

En complément, le refus d'obtempérer est sanctionné par la perte de six points sur le permis de conduire et, toujours selon les circonstances, le juge peut aussi prononcer une suspension de permis de conduire pour une durée maximum de 3 ans, l'annulation du permis de conduire, des travaux d'intérêt général, la confiscation du véhicule, un stage de sensibilisation à la sécurité routière...

Ecrit par le 23 novembre 2024



Selon des circonstances strictement encadrées, policiers et gendarmes peuvent utiliser leurs armes lors d'un refus d'obtempérer © Gendarmerie de Vaucluse-Facebook

Refus d'obtempérer ou délit de fuite ?

Le refus d'obtempérer ne doit pas être confondu avec un délit de fuite. Ce dernier est constitué quand un automobiliste refuse de s'arrêter volontairement suite à un accident ou un dommage, et ce quelle que soit sa gravité, pour échapper à sa responsabilité.

Lors d'un contrôle d'alcoolémie ou de stupéfiants le délit de fuite est avéré lorsque le véhicule du conducteur incriminé s'est arrêté avant d'essayer de soustraire aux vérifications.

Un délit de fuite vous expose ainsi à 3 années d'emprisonnement et 75 000€ d'amende. Là aussi, votre permis de conduire pourra être suspendu pour une durée de 5 années au plus.

Usage de l'arme : mode d'emploi

Enfin, n'oublions pas qu'un policier ou un gendarme a la possibilité de faire usage d'une arme à feu face lors d'un refus d'obtempérer. Cet usage de la force doit cependant rester exceptionnel et strictement proportionné. Il est encadré par la loi du 28 février 2017 relative à la sécurité publique et le Code de la sécurité intérieure et [l'article L435-1](#).

Dans le cadre d'un refus d'obtempérer, ces derniers peuvent notamment utiliser leur arme « lorsque des atteintes à la vie ou à l'intégrité physique sont portées contre eux ou contre autrui » ou « pour

Écrit par le 23 novembre 2024

immobiliser des véhicules dont les conducteurs n'obtempèrent pas à l'ordre d'arrêt et dont les occupants sont susceptibles de perpétrer, dans leur fuite, des atteintes à leur vie ou à leur intégrité physique ou à celles d'autrui ».

Infrastructure : feu vert du gouvernement pour la LEO... de Nîmes



Le ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires vient d'annoncer la signature de

Ecrit par le 23 novembre 2024

la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de [Contournement Ouest de Nîmes](#) (Conîmes). Dans le détail, cet arrêté ministériel a été signé le 4 mars 2024, dans la continuité de l'enquête publique qui s'était déroulée entre le 6 février et le 9 mars 2023.

Ce projet de 12,3 km vise à contribuer à l'amélioration du cadre de vie sur l'ensemble du secteur ouest de Nîmes, en diminuant la saturation routière croissante et en favorisant le transit entre Alès et l'autoroute A9. Il est complété par un barreau de raccordement à la RN 113.

« Il n'y a que les combats que l'on ne mène pas que l'on est sûr de perdre. »

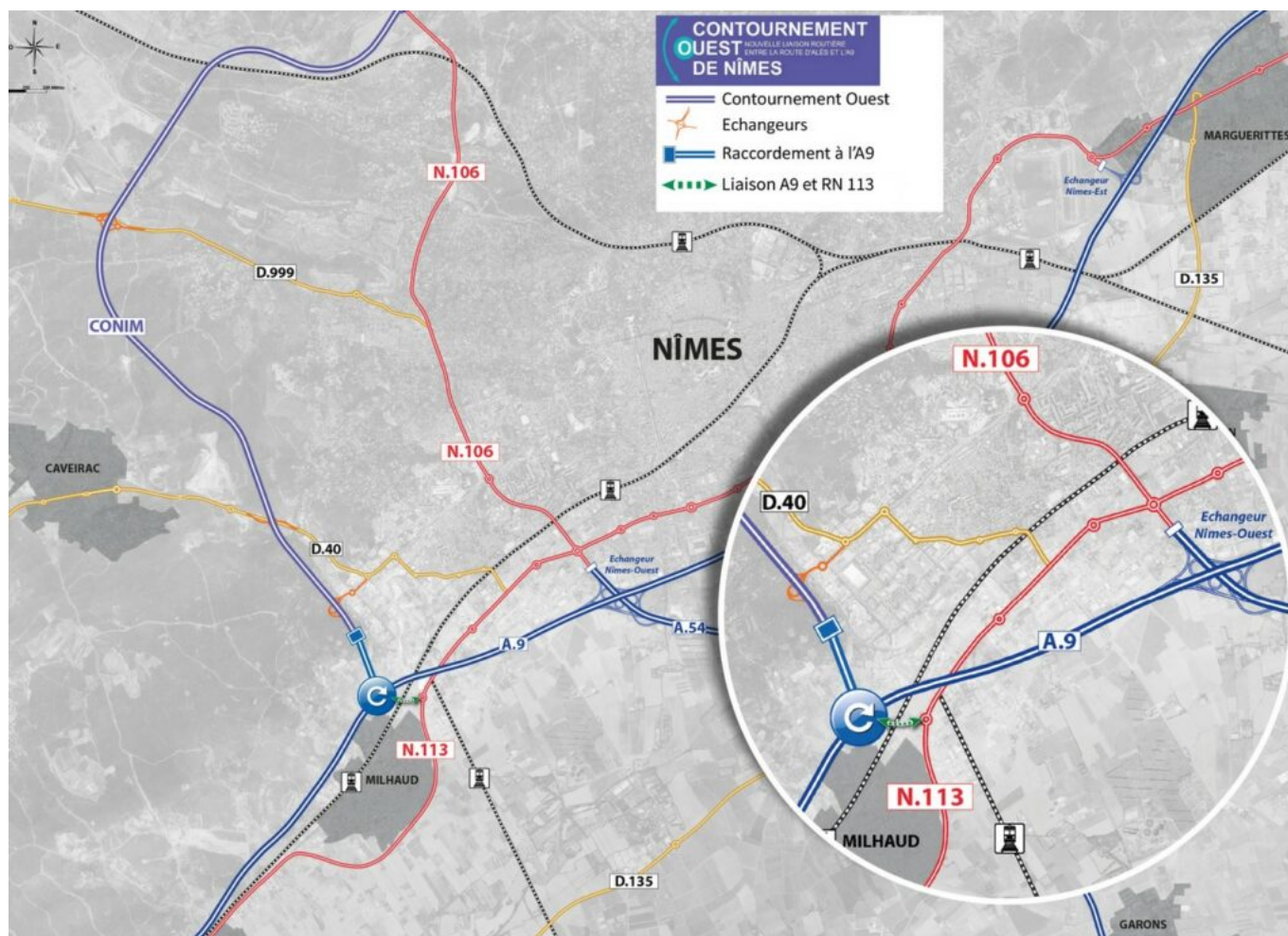
Franck Proust, président de Nîmes Métropole,

Arlésienne ou serpent de mer ?

« Il n'y a que les combats que l'on ne mène pas que l'on est sûr de perdre » insiste Franck Proust, président de Nîmes Métropole, avant de préciser que « malgré le défaitisme de beaucoup de personnes sur ce dossier 'serpent de mer', à l'Agglo nous n'avons jamais baissé les bras, et cette persévérance porte aujourd'hui ses fruits. Cette décision est une étape importante dans ce dossier majeur pour la qualité des mobilités sur le territoire de Nîmes Métropole ».

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête avait rendu un avis favorable assorti de réserves, qui ont pu être levées au terme d'un travail de concertation. La décision administrative qui vient d'être prise a pour seul objet de reconnaître l'utilité publique du projet, constatée à l'issue de l'enquête publique, et ne préjuge pas des suites de la procédure, qui dépendent, en particulier, des réponses à apporter sur les plans environnemental et financier.

Ecrit par le 23 novembre 2024



© DR-Conîmes

Aller vite pour éviter les écueils

« Nous avons toujours été lucides sur les enjeux de ce dossier et les risques d'écueils, comme j'ai toujours avancé qu'il fallait jouer avec les calendriers croisés des Contrats de plan Etat-Région (CPER) et du Plan autoroutier » rappelle Franck Proust. Partant de là, il faut aller vers un phasage de l'opération tout en s'appuyant sur une DUP traitant de l'ensemble du tracé. « C'est la condition de l'efficacité et du gain d'un temps déjà trop long » précise le président de Nîmes Métropole.

« L'engagement opérationnel et financier de Vinci autoroute pour traiter prioritairement et rapidement le tronçon reliant l'A9/RN113 à la RD40 (Route de Sommières), est une réelle opportunité à la fois pour concrétiser au plus tôt le désenclavement du CHU de Nîmes (plus gros employeur du Gard avec plus de 6 000 agents), de la caserne du SDIS mais aussi de l'ensemble des entreprises de la Zone industrielle de Saint-Césaire » explique les services de Nîmes Métropole.

Trouver les solutions environnementales ainsi que les financements

La préfecture du Gard précise cependant que « la réalisation du Conîmes reste conditionnée à la

Ecrit par le 23 novembre 2024

délivrance d'une autorisation environnementale, qui intègre notamment l'organisation préalable d'une enquête publique spécifique. Pour être obtenue, cette autorisation nécessitera que l'ensemble des enjeux environnementaux soient pris en compte. Les contraintes relatives au milieu naturel sont considérées comme très fortes sur ce secteur. Des enjeux importants de préservation de la biodiversité ont d'ores et déjà été identifiés, notamment en zone de garrigue de Nîmes, avec le recensement de plusieurs espèces protégées. Des mesures de compensation environnementales devront être définies, nécessitant des études environnementales complémentaires. D'autre part, le plan de financement du Conîmes devra être finalisé, tant dans ses modalités que dans le partage de l'effort entre co-financeurs. L'Etat n'a pas identifié ce projet, qui correspond essentiellement à des enjeux de circulation locale et de desserte de territoires à proximité, dans ses priorités de financement dans le cadre des discussions négociations avec la région Occitanie sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER (Contrats de plan État-Région) ». Le coût de l'opération est estimé à 268M€ actuellement (contre 200M€ en 2019).

Vaucluse 2023 : 110 km de routes rénovés pour un budget de 17M€



Écrit par le 23 novembre 2024

En 2023, le département de Vaucluse va consacrer près de 17 millions d'euros pour assurer l'entretien de ses chaussées. Environ 110 km seront rénovés entre le mois d'avril et celui de novembre.

Les routes qui seront rénovées ont été choisies à partir du diagnostic de l'état des chaussées réalisé en 2020. Pour rappel, sur la période 2019/2022, environ 551 km de routes ont déjà été traités pour un montant de 58,7 M€. Différentes techniques ont été utilisées comme les enduits superficiels d'usure (ESU) et les enrobés (ou bétons bitumineux).

Des interventions plus ponctuelles ont également été réalisées, comme le pontage de fissures. Un budget d'environ 200 000 € sera consacré à cette technique en 2023 : 63 km de chaussées seront réalisés et environ 215 000 mètres linéaires de fissures seront traités. Également, environ 500 000 € sera consacré à la réfection des tranchées, des nids de poule et des rives de chaussées.

J.R.

RD 34 : après l'effondrement localisé, la route est rouverte sur un nouveau tracé

Ecrit par le 23 novembre 2024



Après l'effondrement localisé de la chaussée en novembre 2019, entre Saint-Christol et les Alpes-de-Haute-Provence, la RD 34 est rouverte sur un nouveau tracé.

En raison du risque avéré pour les usagers, le département de Vaucluse, gestionnaire de la voie, avait décidé de fermer cette section de route à tous les véhicules fin novembre 2019. La circulation entre Saint-Christol et Revest du Bion (04) était, depuis, totalement déviée par la RD 166 en Vaucluse et la RD 18 dans le département des Alpes-de-Haute-Provence. Les accès riverains sur la RD 34 avaient été maintenus en amont et en aval de la zone concernée par l'effondrement.

La présence sous la voie d'un important aven (cavité), connue depuis fin 2018, s'est amplifiée en raison des fortes pluies de fin 2019. De nombreuses études géotechniques ont été réalisées et ont montré qu'il ne serait pas possible de maintenir la RD 34 à son emplacement initial.

La RD 34 a donc été déplacée : une voie de contournement de la zone concernée par l'effondrement a été réalisée sur environ 900 mètres, ainsi que des travaux relatifs au réseau pluvial. Ce chantier a nécessité des terrassements importants dans cette zone où la nature du sol peut être très variable.

Afin de pouvoir réaliser le contournement, deux propriétaires ont cédé à l'amiable au département près

Écrit par le 23 novembre 2024

de 19 000m² sur les trois parcelles ainsi impactées. Soumis aux aléas météorologiques notamment en hiver, [les travaux ont été réalisés entre avril 2022 et mai 2023](#). L'opération, d'un coût total de 1,4M€, a entièrement été financée par le département de Vaucluse.

J.R.

Le sommet du Ventoux va de nouveau être accessible des deux côtés



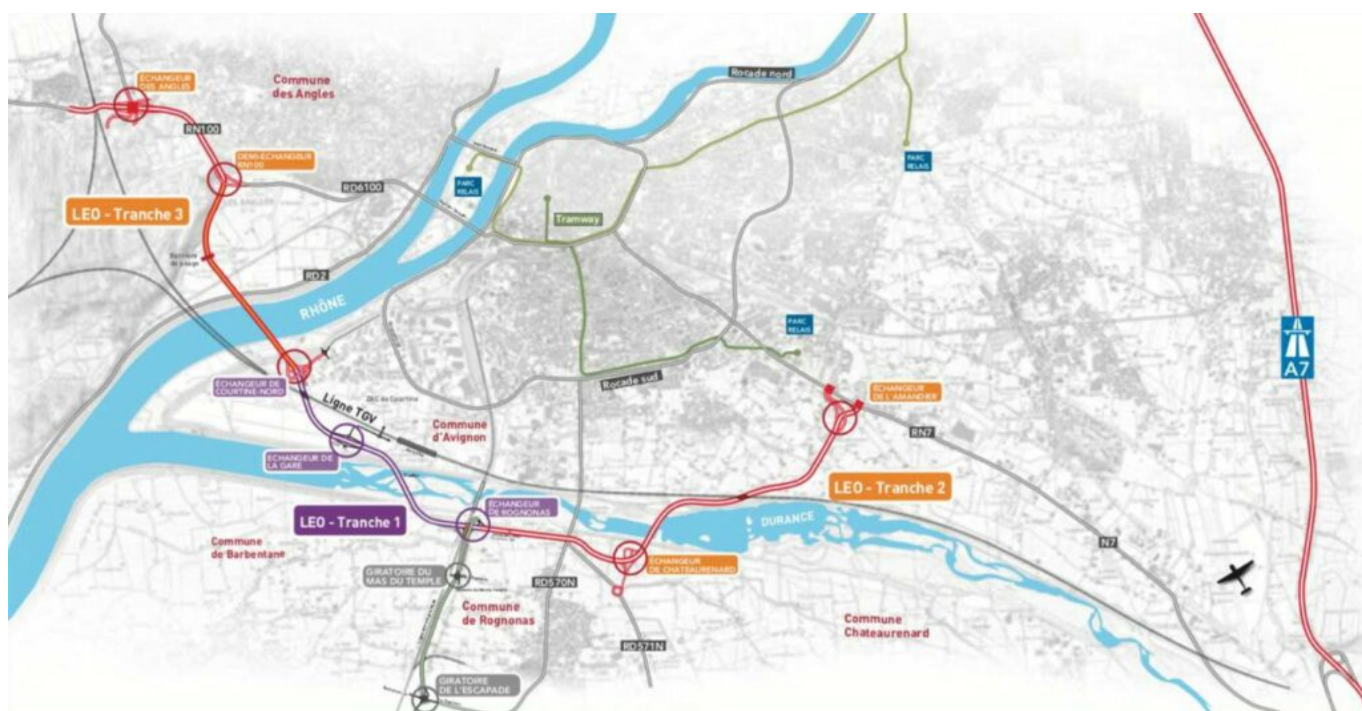
Il y a à peine un mois, le sommet du Mont Ventoux était de nouveau accessible par son versant Sud, à partir du Chalet Reynard. Ce vendredi 5 mai, c'est au tour du versant Nord d'être de nouveau ouvert.

Ecrit par le 23 novembre 2024

Les automobilistes pourront donc se rendre au sommet du Géant de Provence à partir du Chalet Liotard, par la RD974. Les agents départementaux en charge des routes lèveront, dans la journée de vendredi, la barrière située à quelques mètres de la fin de la station du Mont Serein.

V.A.

LEO : le Conseil d'orientation des infrastructures à la rescousse du 3e pont d'Avignon sur le Rhône



Alors que l'Autorité environnementale avait émis en 2020 [un avis consultatif très critique](#) sur la poursuite du projet de Liaison Est-Ouest (LEO) afin de contourner Avignon, [le Conseil d'orientation des infrastructures](#) (COI) devrait prochainement rendre son rapport au gouvernement concernant ses propositions en matière de priorisation des investissements dans les infrastructures de transports françaises. L'instance consultative placée auprès du ministre

Ecrit par le 23 novembre 2024

chargé des transports soutient la réalisation de la tranche 3 et semble considérer pour acquis la construction de la tranche 2 même si plusieurs questions concernant la suite du financement restent en suspens.

Dans la dernière mouture [du rapport](#) qu'il doit remettre prochainement au gouvernement dévoilé par nos confrères de [contexte.com](#), [le Conseil d'orientation des infrastructures](#) (COI) présente ses recommandations concernant la tranche 3 de [la Liaison Est-Ouest \(LEO\)](#). Malgré [l'avis négatif](#) de l'Autorité environnementale (AE) du conseil général de l'environnement et du développement émis en juillet 2020 concernant la réalisation des tranches 2 et 3 de ce projet de contournement par le Sud de l'agglomération d'Avignon, le COI « considère (ndlr : en parlant de la tranche 3) qu'il n'y a pas lieu, malgré les difficultés environnementales persistantes, d'abandonner ce dernier maillon de la LEO. »

La réalisation de la 2^e tranche semble actée par l'Etat

L'instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports semble d'ailleurs considérer comme acquise la construction de la 2^e tranche même si ses travaux n'ont pas encore débuté. La tranche 3 « permettra de bénéficier de l'ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons », confirme ainsi le Conseil d'orientation des infrastructures.

« Cette tranche, qui pourrait être engagée à l'issue des travaux de la tranche 2, suppose néanmoins que les efforts de préservation de l'environnement qui devront être présentés lors d'une nouvelle enquête publique, soient convaincants », insiste le rapport du COI.

« La tranche 3 permettra de bénéficier de l'ensemble des efforts qui auront été faits par la réalisation des deux premiers tronçons. »

Un message entendu par les services de l'Etat qui, dès juillet dernier, [avait annoncé engager](#) « des études complémentaires en faveur d'un projet renouvelé et amélioré de la LEO » prenant en considération les observations de l'Autorité environnementale et du Conseil national de protection de la nature.

Pourtant actuellement, rien n'assure que les travaux de la 2^e tranche, financés dans le cadre du CPER (Contrat de plan État-région) 2015-2022, ne débutent en 2023 comme annoncé initialement en février puis juillet 2022.

Le coût de cette phase 2 s'élève à 142,7M€ pour une mise en 2x1 voie élargissable en 2x2 entre Rognonas et le rond-point de l'Amandier à Avignon. Une opération financée à hauteur de 38,05% par l'Etat, 26,95% par la Région Sud, 14,72% par le Département de Vaucluse et 5,56% par celui des Bouches-du-Rhône ainsi qu'à 12,62% par le Grand Avignon et 2,1% par Terre de Provence agglomération (ndlr : la signature du protocole de financement date de mars 2012 !).

Ecrit par le 23 novembre 2024



Vu du projet de la tranche 2 de la LEO dans le secteur de la Grande Chaussée diffusé par le Collectif anti-LEO afin de dénoncer l'impact écologique du projet dans la ceinture verte d'Avignon. © DR

La LEO c'est quoi ?

Imaginé il y a plus de 30 ans, le projet de Liaison Est-Ouest, qui a officiellement débuté avec un arrêté ministériel de 1999 puis une Déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003, consiste en un contournement routier de l'agglomération de la cité des papes par le sud, en créant une voie nouvelle de 15 km destinée à fluidifier les trafics de la ville (notamment la rocade Charles de Gaulle) et de l'agglomération ainsi que le Nord des Bouches-du-Rhône. L'infrastructure est constituée de 3 tranches dont la première de 5,2 km a été mise en service en 2010 entre Rognonas et la zone de Courtine via un franchissement de la Durance. La 2^e tranche (5,8km) prévoit également un nouveau pont sur la Durance après avoir longée la rivière vers Châteaurenard.

Enfin, la 3^e tranche (3,7km) doit relier la pointe de Courtine au rond-point de Grand Angles, via un franchissement du Rhône avec un ouvrage d'art situé en amont du viaduc TGV.

Délester le trafic jusqu'à 30 000 véhicules jours dont 10% de poids-lourds

« Le trafic prévisionnel sur la tranche 3 serait d'environ 26 000 à 30 000 véhicules par jour à l'horizon 2035, dont 7% à 10% de poids-lourds, estime le rapport du Comité d'orientation des infrastructures. La mise en service de cette tranche permettrait d'améliorer l'attractivité de la LEO par rapport à des itinéraires empruntant les voies urbaines, et notamment d'éviter le passage par le centre-ville pour franchir le Rhône. Ce projet routier vient en synergie avec les actions du PDU et s'articule avec les transports en commun par la mise en place de parking relais desservis par la LEO. »

Côté réglementation, une nouvelle DUP sera cependant nécessaire pour la tranche 3 en raison du retard pris dans le projet. De quoi décaler le début d'éventuels travaux à l'horizon 2030 au mieux.

Par ailleurs, malgré son avis favorable à cette réalisation, le COI reconnaît que « l'impact environnemental est vraisemblablement élevé. Une actualisation de l'étude d'impact réalisée en 2002

Écrit par le 23 novembre 2024

pour la constitution du dossier d'enquête publique relatif au projet devra être menée dans le cadre de la nouvelle enquête publique. »

Qui va payer ?

Dans ces préconisations, le Comité d'orientation des infrastructures note cependant que la tanche 3 ne constitue pas « un maillon du réseau routier national magistral. » Une interprétation sujette à caution dans ce secteur où seul le pont de l'Europe représente l'unique ouvrage d'art de franchissement du Rhône en 2×2 voies hors autoroute reliant les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. De fait, le bassin de vie d'Avignon constitue le principal déversoir du trafic entre l'Italie et l'Espagne via les flux de transit entre les autoroutes A7 et A9 depuis les sorties de Bonpas et Remoulins.

« La Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer cette infrastructure vitale pour le Gard rhodanien. »

Dans sa logique, le COI envisage « une éventuelle concession, qui pourrait être une concession d'ouvrage d'art sous maîtrise d'ouvrage des collectivités » afin de réaliser cette 3^e phase évaluée à 241M€. Une LEO sans subventions publiques ? Une piste de réflexion étonnante alors que la Région Occitanie ou le département du Gard n'ont jamais mis la main à la poche pour financer une infrastructure concernant directement des habitants du Gard rhodanien de plus en plus tournés vers leur bassin économique avignonnais.

Une absence injustifiée qui, immanquablement, met en lumière l'impact sur la mobilité quotidienne domicile/travail qui va bien au-delà du canton gardois de Villeneuve-lès-Avignon dont les élus sont étonnamment absents du débat.

Alerte pluie dans le Nord Vaucluse (réactualisé)

Ecrit par le 23 novembre 2024

ALERTE INFO

Le Conseil départemental de Vaucluse informe que « de fortes précipitations sont en cours sur le Nord du Département (en particulier sur les secteurs Orange/Bollène/Vaison/Valréas). Quelques débordements d'eau et présences de boues sur chaussées sont possibles ; les centres routiers sont en cours d'intervention sur les routes départementales. »

Ecrit par le 23 novembre 2024

Point de situation à 20h00 :

Les pluies ont cessé sur le secteur Nord Vaucluse. Les points de vigilance suivants restent à signaler sur le réseau routier départemental :

Coups de routes :

- La RD976 dans Sérignan est coupée par le SDIS, traversée du village impossible par la RD 976. La RD65 reste ouverte pour un accès à la commune par le Nord
- L'Ex RD43 en direction de Piolenc depuis le giratoire RD11 est fermée à la circulation : Route inondée
- La RD237 est barrée par la CCPRO du giratoire 237/238 jusqu'à la RD17 côté Orange
- La RD11 est barrée au droit de l'ex canal de Pierrelatte (menace de rupture), la déviation s'organise par la RD43 et RD172. Le SDIS est sur place

Des déviations sont en place, les routes seront progressivement rouvertes à la circulation cette nuit et demain matin selon les conditions de circulation.

Points d'attention particuliers :

- RD 51 Cairanne Nord : chaussée partiellement inondée
- RD 69 Rasteau PR 7 : chaussée partiellement inondée
- Secteur RD 74/12/11 : plusieurs point d'inondation partielle de chaussées
- RD938 au Crestet : boue sur la chaussée
- RD 51 en sortie de Vaison la Romaine: 2 pins + 1 ligne EDF au sol : circulation alternée
- RD65 à Sérignan route de Lagarde : plusieurs coulées de boue et de graviers

De la signalisation de danger est en place, des nettoyages de chaussées seront réalisés en début de matinée une fois les eaux retirées.

Malgré la fin des précipitations, la plus grande prudence reste conseillée aux usagers du réseau routier départemental.

Appel à la vigilance de la préfecture

De son côté, la préfecture de Vaucluse rappelle que « Les forts cumuls de pluie enregistrés cet après-midi ont engendré des phénomènes de ruissellement et de débordements de cours d'eau dans le nord du département. Le secteur d'Orange a particulièrement été touché : localement, 115 à 120 mm de pluie ont été relevés. Quelques communes ont été conduites à activer leur Plan Communal de Sauvegarde et à mobiliser leurs effectifs afin de porter aide et assistance à leurs administrés sinistrés. Des axes routiers ont dû être coupés à la circulation. Des déviations sont mises en place et le resteront tant que nécessaire. Si les pluies ont cessé depuis 20h sur le nord du département, la plus grande vigilance s'impose. La préfète salue l'engagement des sapeurs-pompiers, des forces de sécurité, des équipes du conseil départemental ainsi que les services des communes impactées pour leur mobilisation respective. »

Ecrit par le 23 novembre 2024

L.G.

La Tour-d'Aigues inaugure le boulevard Maurice Lovisololo



Ecrit par le 23 novembre 2024

Traversée par la RD956 et la RD120, la commune de La Tour-d'Aigues subissait un important trafic routier en son centre-ville. Une difficulté désormais palliée par le boulevard Maurice Lovisololo, qui vient d'être inauguré.

Dans le cadre de l'entretien de ses routes, le Département de Vaucluse vient de créer une jonction routière à La Tour-d'Aigues, entre la RD956, qui relie Aix-en-Provence à Forcalquier, et la RD120, qui mène à La Motte-d'Aigues et à l'étang de la Bonde. Terminé en juillet 2021, le boulevard Maurice Lovisololo vient d'être inauguré. La jonction porte son nom en hommage à l'ancien Vice-président du Conseil départemental de Vaucluse et ancien Maire de la Tour-d'Aigues.

La création de cette jonction routière a permis de supprimer une partie du transit des usagers allant ou venant de Pertuis vers la grande zone pavillonnaire des quartiers Nord-Ouest de la ville et des villages environnants. L'objectif final était de réduire les nuisances dans le centre-ville pour permettre aux habitants d'obtenir une meilleure qualité de vie, mais aussi d'y assurer une meilleure sécurité et de meilleures conditions de circulation, et ainsi, prendre en compte les modes de transport doux.

Le boulevard Maurice Lovisololo comprend deux voies de 3 mètres, un espace de 2,50 mètres réservé au réseau d'écoulement des eaux, une voie revêtue en enrobé réservée aux piétons et aux cycles, ainsi que deux carrefours giratoires à ses extrémités. Le coût global des travaux, qui ont duré de septembre 2017 à juillet 2021, s'est élevé à 3 693 400€. La liaison routière, qui a coûté 2 888 160€, a été entièrement financé par le Département. Les giratoires, quant à eux, ont coûté 805 240€ et ont été financés par le Département, mais également par la commune à hauteur de 28 360€.



DR

V.A.