

Ecrit par le 4 avril 2025

En Vaucluse, la vitesse va passer à 84km/h en 2026



Le coup de com' du Conseil départemental de Vaucluse est aussi réussi que ce qu'il a été discret. Ainsi, après l'Eure qui a voté en février dernier le retour aux 90km/h, le Vaucluse sera le 54° département français à revoir la vitesse à la hausse sur le réseau routier dont il a la charge. La mesure devrait être effective à compter du 1^{er} avril de l'année prochaine.

Alors que la vitesse sur les routes secondaires françaises a été abaissée à 80km/h depuis le 1er juillet 2018, les services de l'Etat ont autorisé depuis 2020 les conseils départementaux à relever à nouveau ce seuil à 90km/h. Ainsi, 53 départements hexagonaux sont repassés à ce jour, sous conditions (voir en fin d'article) aux anciennes limitations de vitesse. Dernier en date, celui de l'Eure qui a officiellement voté

Ecrit par le 4 avril 2025

cette mesure le 7 février 2025 après que son président, Alexandre Rassaërt, ait annoncé son souhait de retrouver l'ancien seuil en octobre 2024. Pour le département normand la mesure entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Le temps notamment d'implanter la nouvelle signalisation pour un montant estimé à 200 000€.



Si la vitesse sera de 84km/h en Vaucluse, cette limitation sera portée à 84,1km/h à Orange, 84,5km/h à Bollène et 84,8km/h à l'Isle-sur-la-Sorgue. Crédit : Devisocom

Une bonne affaire pour le département...

Pour le Vaucluse, cela faisait longtemps que le Conseil départemental réfléchissait à un retour sur les anciennes limitations de vitesse, surtout depuis qu'une majorité de départements ont enclenché la marche arrière. Cependant, le coût de l'opération constituait jusqu'alors un véritable frein à cette décision en raison de son prix, particulièrement en cette période de restrictions budgétaires pour les collectivités locales. En effet, le coût de pose d'un panneau est compris entre 200 et 250€ environ. Néanmoins, la vigilance des agents vauclusiens en charge des routes du département leur a permis de dénicher une vente flash sur [le site le bon coin-coin](#) dédié aux bonnes affaires pour les collectivités locales. Il faut dire qu'à 84€ les 100 panneaux l'offre est alléchante, rendant ainsi la démarche, qui sera effective le 1er avril 2026, quasiment gratuite.

... et un sacré coup de com'

Profitant de l'aubaine, l'administration départementale s'est donc engouffrée dans l'opération. Flairant également le bon coup de com', le Département a aussi pris une décision inédite : « rien ne nous oblige à augmenter la vitesse jusqu'à 90 km/h. Nous sommes dans le département 84 alors la vitesse sera portée à 84km/h. Comme cela tout le monde est content : ceux qui veulent aller plus vite et ceux qui souhaitent que l'on roule à des vitesses raisonnables sur nos routes. » C'est vrai que la différence de vitesse est minime alors que le coup marketing est une vraie réussite.

Ecrit par le 4 avril 2025



Pour les gendarmes de Vaucluse, les contrôles de vitesse seront différents selon les communes où ils seront réalisés. Crédit : gendarmerie nationale

Les communes montent au créneau

Toutefois, l'initiative départementale a suscité une certaine 'jalousie' de la part des communes de Vaucluse.

« Pourquoi le Département serait le seul à bénéficier de ce coup de com' ?, s'interroge la municipalité de l'Isle-sur-la-Sorgue. Nous, notre code postal ce n'est pas 84 000 mais 84 800. Alors nous voulons que la limitation de vitesse soit fixée 84,8 km/h sur les portions de routes départementales situées sur notre commune. »

Un vœu exaucé par le Département qui s'est engagé à installer des panneaux de limitation en fonction des du code postal des principales villes de Vaucluse.

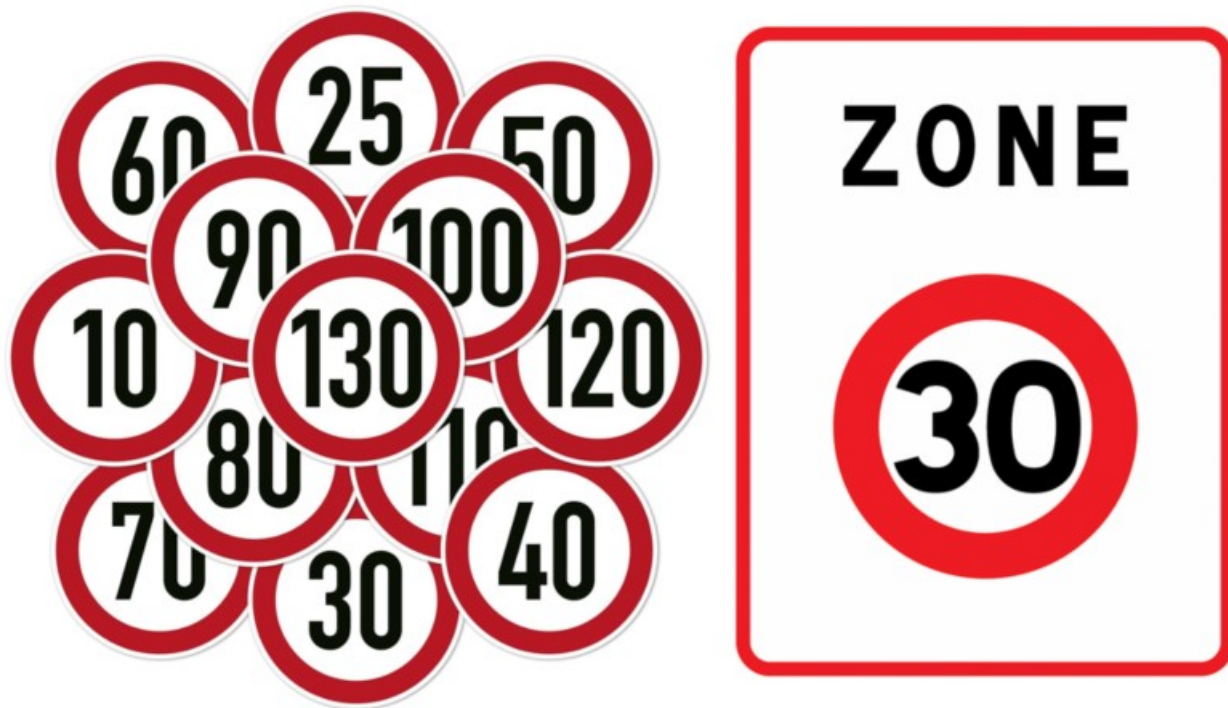
Ainsi, ces limitations vont être portées à 84,1km/h à Orange, 84,2km/h à Carpentras, 84,3km/h à Cavaillon, 84,4km/h à Apt, 84,5km/h à Bollène, 84,6km/h à Valréas et 84,7km/h à Sorgues. Pour sa part, Avignon (84 000) restera aligné sur le reste des autres routes du département.

Avec son code postal 84 170 la ville de Monteux a bien tenté le coup des 84,17km/h mais ce sont les forces de l'ordre qui ont mis 'le holà' à cette décentralisation des limitations de vitesse. « Nos appareils de contrôle ne permettent pas de mesurer au 100^e », explique la gendarmerie de Vaucluse.

En attendant, le trajet Avignon, Sorgues, Orange risque de constituer un sacré casse-tête pour les

Ecrit par le 4 avril 2025

automobilistes vauclusiens : 84 km/h, 84,7km/h puis 84,1km/h...



Le Gard ambitionne de devenir la plus grande 'zone 30' au monde. Crédit : DR

Un modèle pour les autres départements français ?

En tout cas, l'initiative vauclusienne semble déjà inspirer d'autres départements. Si pour le territoire de Belfort (90), le retour au 90km/h raisonne comme une évidence, le Gard y voit surtout une belle opération de 'greenwashing' si chère aux élus de la rive droite de Rhône : « En passant à 30km/h sur l'ensemble du Gard, le département deviendra plus grande zone 30 d'Europe, voir du monde » se félicite-t-on déjà côté gardois. Pas sûr pourtant que cet enthousiasme soit entièrement partagé par les usagers locaux de la route.

Dans les Bouches-du-Rhône, les automobilistes semblent davantage résignés. « Rouler à 13 km/h sur les départementales ce sera toujours plus vite que de circuler à Marseille... »

[George Abitbol](#)

Quels sont critères pour augmenter la vitesse sur une route départementale ?

Attention cependant, toutes les portions de routes départementales de Vaucluse ne sont pas concernées par cette décision. En effet, seules celles intégrant les critères de [la loi d'orientation des mobilités \(LOM\) de décembre 2019](#) sont éligibles.

Ainsi, pour augmenter la vitesse, les tronçons concernés doivent faire au moins 10 km de long. Par ailleurs, ces voies ne doivent pas non plus comporter d'intersections avec un tourne-à-gauche, d'arrêts de transport en commun, de croisements avec des chemins de randonnée, de traversées de hameaux, de

Ecrit par le 4 avril 2025

circulation d'engins agricoles et d'obstacles en bord de route. Au final, sur les 2 330 kilomètres [du réseau départemental](#), seuls 84 kilomètres seront finalement concernés par cette mesure.

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.

Écrit par le 4 avril 2025

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 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 4 avril 2025



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.

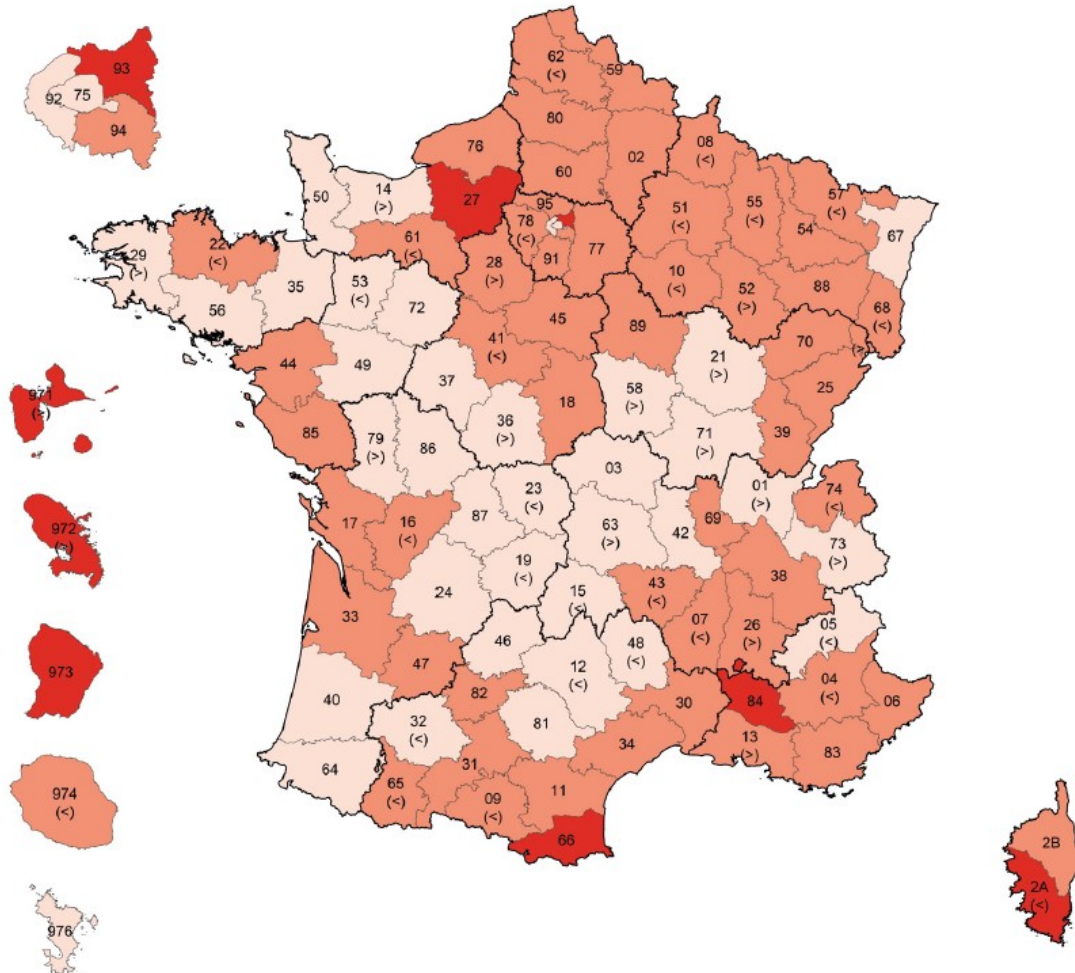
Avec un taux de 6,05 refus d'obtempérer pour 10 000 habitants, le Vaucluse affiche le 2^e taux le plus élevé de France métropolitaine derrière la Seine-Saint-Denis (6,4). Dans ce classement établi par le [Service statistique ministériel de la sécurité intérieure](#) (SSMSI) dans le cadre d'une étude 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.

Ecrit par le 4 avril 2025

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 4 avril 2025

Nombre de refus d'obtempérer routiers									
Département	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Taux pour 10 000 hab.
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

Écrit par le 4 avril 2025

« 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 4 avril 2025



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

Ecrit par le 4 avril 2025

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 4 avril 2025

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. »

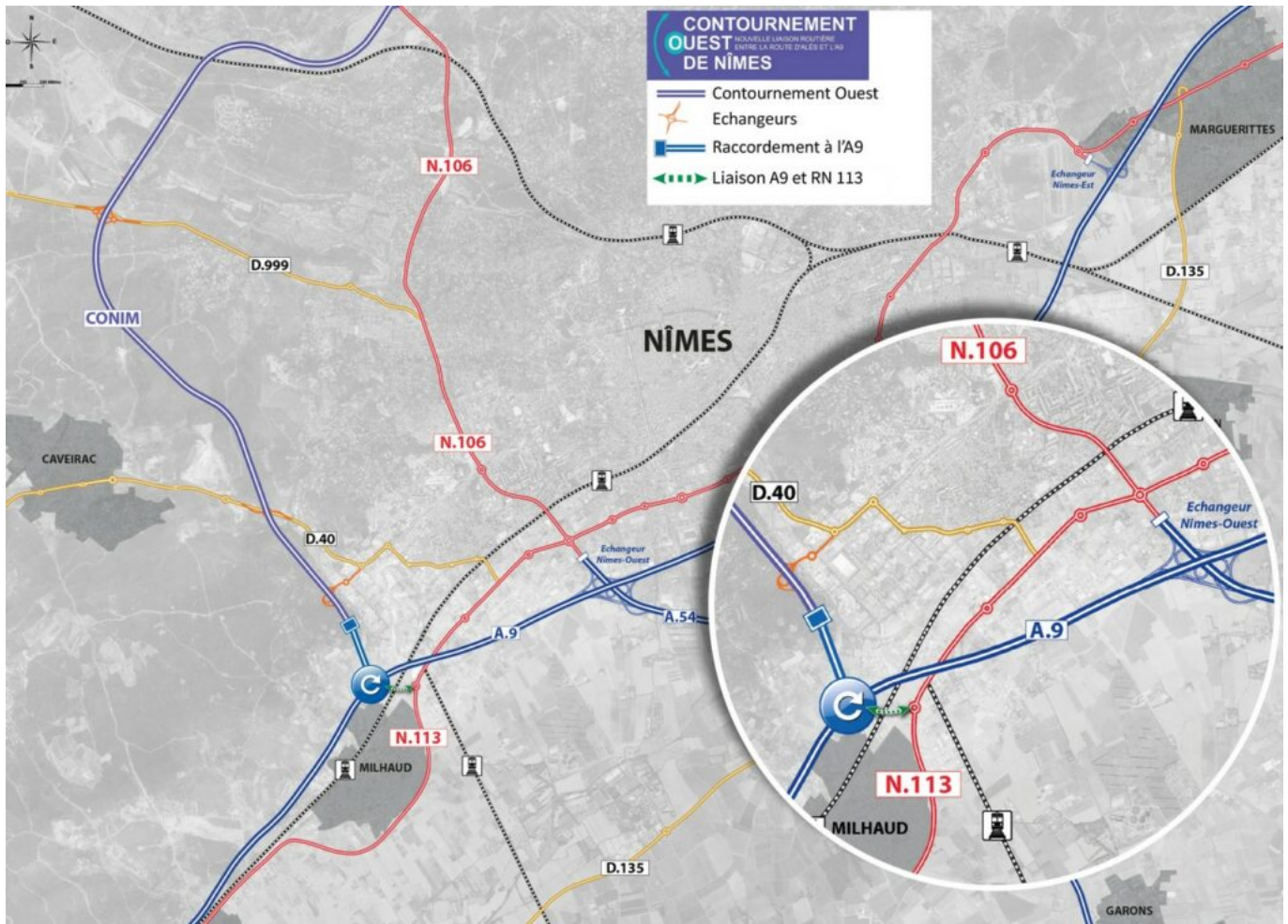
Franck Proust, président de Nîmes Métropole,

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 4 avril 2025



© 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 4 avril 2025

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 4 avril 2025

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 4 avril 2025



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

Ecrit par le 4 avril 2025

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



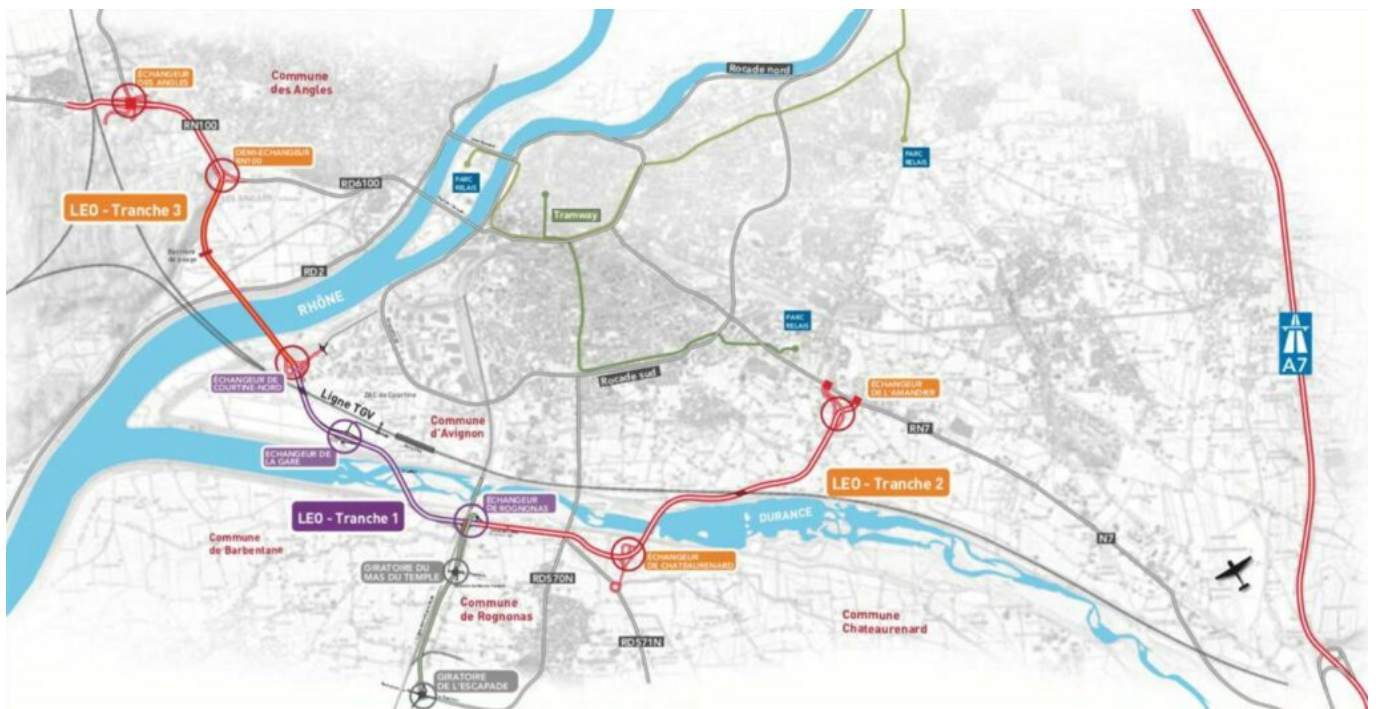
Il y a à peine un mois, le sommet du Mont Ventoux était de nouveau accessible par son versant Sud, à partir du Chalet Reynard. Ce vendredi 5 mai, c'est au tour du versant Nord d'être de nouveau ouvert.

Ecrit par le 4 avril 2025

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 4 avril 2025

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 4 avril 2025



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 longé 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 4 avril 2025

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 2x2 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 4 avril 2025

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 4 avril 2025

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 :

Coupages 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 4 avril 2025

L.G.