

Ecrit par le 23 juillet 2024

Combe de Lourmarin, fin de la gêne à la circulation



Les travaux de la phase 4 de la [Combe de Lourmarin](#) ont très bien avancé. Tous les usagers, y compris les poids lourds, pourront circuler à nouveau sur la RD 943 entre Apt et Lourmarin à compter de ce mercredi 9 juin à partir de 18h. A noter que des travaux d'accotements seront réalisés, sans gêne à la circulation, jusqu'au lundi 14 juin au soir, date de la fin définitive du chantier.

2,8M€ financés par le Département

Le Conseil départemental de Vaucluse a débuté les travaux de réfection de la RD 943 au niveau de la Combe de Lourmarin, particulièrement sur les communes de Lourmarin, Bonnieux, Apt et Buoux, le 12 avril pour plus de deux mois. La route, construite il y a trente ans, et particulièrement la couche de roulement, montrait de réels signes d'usure dus à la fréquentation de la départementale avec 3 780 véhicules/jour, 5 670 en août et, à sa localisation, en fond de vallée soumise aux inondations gel et dégels. De fait, 17 kilomètres ont été revus, ainsi que les murets compris entre le Chemin de Lauzières, à Lourmarin et le carrefour avec la RD 943B (giratoire entrée Sud) d'Apt.

Écrit par le 23 juillet 2024

Les travaux organisés en 4 phases

La phase 1 a débuté le 12 avril et pour trois semaines, entre Lourmarin et le carrefour avec la RD 36. La phase 2 concernait le carrefour de la RD 36 jusqu'au carrefour de la RD 232. La phase 3 portait sur les travaux entre le carrefour de la RD 232 menant à Bonnieux et le carrefour de la RD 232 menant à Saignon. Enfin, la phase 4 concernait le carrefour de la RD 232 menant à Saïgon et le carrefour avec la RD 943B (giratoire entrée Sud) à Apt.

L.M.

Fin des travaux dans les gorges de la Nesque



La RD 942 des [gorges de la Nesque](#) est désormais ouverte 7 jours sur 7, dans les deux sens de circulation. Mises à part les dernières finitions en cours, la route est entièrement réaménagée pour offrir à tous les cyclistes, motards, automobilistes, promeneurs, davantage de sécurité et de confort au cœur de ce site tout en conservant son identité et sa biodiversité.

Ecrit par le 23 juillet 2024

Un projet à 1,4M€

L'objectif du Conseil départemental de Vaucluse : rendre cette route créée en 1911 plus sécurisée et plus agréable pour les nombreux utilisateurs et promeneurs, notamment les cyclistes (49 000 en 2019), qui l'empruntent. D'un montant total de 1,4M€, ce chantier s'est déroulé en 2 phases. La première concernait le confortement d'un talus au niveau de la commune de Monieux suite à un affaissement de la route. Les travaux ont consisté en la création d'un mur de soutènement en béton armé projeté, sur 30 mètres de long et 2 mètres de haut, pour soutenir le remblai. Coût de l'opération : 210 000€.

La seconde tranche de ces travaux (1,2M€) concernait la réfection d'une partie de la chaussée, notamment une portion de 21 km comprises entre Villes-sur-Auzon et Monieux. Ce secteur identifié comme route remarquable par le Parc naturel régional du mont Ventoux et interdit aux poids-lourds a fait l'objet d'une rénovation via une technique de pose d'une nouvelle couche mince d'enrobés fibrés mise en œuvre sur le revêtement existant.



Photo: Conseil départemental du Vaucluse

Ecrit par le 23 juillet 2024



Photo: Conseil départemental du Vaucluse

L.M.

Un giratoire pour sécuriser la sortie de l'A9 à Roquemaure

Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, vient de confirmer par courrier à [Anthony Cellier](#), député de la 3^e circonscription du Gard, l'attribution d'une enveloppe de 750 000€ pour la réalisation d'un giratoire sur la RN 580 à Roquemaure. Ce rond-point, dont la réalisation représente un investissement total de 1,25M€, permettra de sécuriser l'accès à l'autoroute A9. Ce financement de l'Etat a été notamment rendu possible par le plan 'France relance' doté de 1,3 milliard d'euros, portant ainsi à 3,4 milliards le montant des travaux prévus dans l'Hexagone en 2021 par le conseil d'administration de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France).

« Ce projet, pris en charge à 60% par l'Etat, va permettre d'améliorer les conditions de déplacement de

Écrit par le 23 juillet 2024

nos concitoyens, de fluidifier le trafic et de sécuriser davantage cette sortie d'autoroute que nous savons tous particulièrement accidentogène, se félicite Anthony Cellier.

La réalisation de cette future infrastructure routière se justifie également par l'accroissement du trafic des poids lourds prévisible en direction des sites industriels du Gard Rhodanien.

A terme, cette transformation du carrefour actuel en giratoire à 5 branches devrait donc grandement améliorer la sécurité des usagers du carrefour des routes RN580 et RD6580, avec la bretelle de sortie de l'échangeur de Roquemaure sur l'A9.

Liaison Est-Ouest, tous pressés qu'elle s'inscrive dans le paysage

Ecrit par le 23 juillet 2024

CORONAVIRUS : LA CHINE CONSTRUIT UN HÔPITAL EN 10 JOURS !

ET SI ON LEUR DEMANDAIT DE FAIRE LA LEO* ?



* LIAISON EST-OUEST DU GRAND AVIGNON

Wingz

Ecrit par le 23 juillet 2024

Alors que [la consultation publique](#) sur le projet de LEO (Liaison Est-Ouest) de contournement de l'agglomération avignonnaise vient de s'achever, plusieurs personnalités publiques ont livré leur sentiment. Tous sont d'accord tandis que Cécile Helle propose une autre alternative.

[Jean-Baptiste Blanc](#), sénateur de Vaucluse

« L'Etat, dans les années 90 a retenu le projet de Liaison Est-Ouest d'Avignon comme une infrastructure vitale pour relier l'A7 (échangeur de Bonpas) à l'A9 (échangeur de Remoulins). Avignon se situe au sommet de l'arc méditerranéen et voit passer une grande partie du trafic reliant l'Italie à l'Espagne. Les usagers qui arrivent des cols alpins et qui transitent par Nice et Aix ne vont pas monter à Orange pour rattraper l'A9 à Remoulins. La LEO devait reformer, par le sud, le delta dont les 3 sommets étaient ; les échangeurs d'Orange, de Bonpas et de Remoulins tout en desservant la gare TGV d'Avignon (enclavée à ce jour) et la zone multimodale de Courtine. »

Effets collatéraux et développement économique

« La tranche 1 de la voie LEO, inaugurée en 2010, ne reçoit actuellement, en trafic, que 5000 véhicules/jour ce qui est dérisoire pour un tronçon construit avec 130M€ d'argent public, poursuit le sénateur. La tranche 2 de cette voie LEO est prête à être lancée ne serait-ce que parce que les DCE (Dossier de consultation des entreprises) avaient été réalisées par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en 2005 puisque le pont amont sur la Durance était prévu au contrat de plan du moment au même titre que le pont aval. En outre, les acquisitions foncières sont déjà réalisées. »

« La LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon. »

« Les 20 000 habitants de la rocade urbaine d'Avignon -secteurs inscrits dans le NPNRU (Nouveau programme national de renouvellement urbain) -supportent, sous leurs fenêtres, un trafic quotidien de 44 000 véhicules / jour (dont 3 000 poids lourds) et il y a une vraie urgence sanitaire. »

« A terme, cette voie LEO sera incontestablement l'épine dorsale économique du Grand Avignon irriguant les 3 départements concernés : Vaucluse, Gard et Bouches-du-Rhône. En termes de développement économique et de desserte des points névralgiques du Grand Avignon, la LEO est une exigence. Elle desservira la gare TGV, le technopôle agro-alimentaire d'Agroparc, le parc des expositions, l'Institut National de la Recherche Agronomique, l'aéroport d'Avignon, le MIN (Marché d'intérêt national) de Châteaurenard, la zone multimodale de Courtine et le carrefour giratoire des Angles. »

La gare TGV

« S'agissant plus particulièrement de la gare TGV d'Avignon, inaugurée le 22 juin 2001, elle est actuellement l'une des gares les plus fréquentées. Prévues initialement pour 1,8 millions de voyageurs, elle est aujourd'hui fréquentée par près de 3 millions de personnes et 60 trains par jour desservent cette gare. Sans la voie LEO, cette gare TGV se situe dans une impasse. »

« Il est urgent donc d'accélérer la réalisation totale du U central de la LEO dont la DUP date de 2003 et de réaliser la globalité de la 2^e tranche avec le pont amont sur la Durance jusqu'au carrefour de

Ecrit par le 23 juillet 2024

l'Amandier. Il est aussi urgent de réfléchir à la réalisation de la tranche 3 qui permettra de réaliser la liaison de la gare TGV avec le giratoire des Angles en franchissant le Rhône par un viaduc afin que cette voie LEO réponde enfin à ses objectifs ; être une infrastructure vitale pour relier l'A7 (échangeur de Bonpas) à l'A9 (échangeur de Remoulins),» conclut Jean-Baptiste Blanc.

Maurice Chabert, président du Conseil départemental de Vaucluse

Pour Maurice Chabert : « La nécessité de la liaison Est-Ouest est reconnue et attendue depuis maintenant trop longtemps ; tous les acteurs impliqués s'accordent sur l'utilité du projet en terme de santé publique ; la viabilité des alternatives nouvelles proposées n'est pas prouvée et semble même reporter sur d'autres secteurs les problèmes au lieu de les régler. »

« Le pont de l'Europe n'est pas dimensionné pour supporter l'important flux de trafic qui l'emprunte. »

« Egalement, l'absence de LEO laisse au point mort le fret intermodal fer-Rhône-route et fragilise la gestion des ouvrages de franchissement du Rhône et de la Durance par lesquels transitent quotidiennement une grande partie des habitants et des activités du bassin de vie d'Avignon. Le pont de l'Europe n'est pas dimensionné pour supporter l'important flux de trafic qui l'emprunte et ne pourra supporter durablement seul le trafic par-delà le Rhône. Le pont de Rognonas, seul ouvrage de franchissement de la Durance au sud d'Avignon, montre également d'importants signes de dégradations qui vont nécessiter une rénovation de forte ampleur, voire la réalisation d'un nouvel ouvrage parallèle. Désormais l'ensemble des financeurs, dont le principal, l'Etat, ont adhéré au projet actuel et sont prêts à s'engager. »

Darida Belaïdi, conseillère départementale du canton Avignon Sud

« Plus de 40 000 véhicules empruntent chaque jour la deux fois deux voies de la rocade d'Avignon, rappelle Darida Belaïdi, conseillère départementale de ce canton situé en première ligne de ce projet. Les 30 000 habitants et riverains de la rocade respirent des gaz d'échappement toute la journée. C'est pire qu'une autoroute sous leurs fenêtres : C'est une autoroute à l'arrêt, des bouchons, moteurs tournants, avec pour conséquence, du bruit, des insomnies, une incidence des cancers et des pathologies respiratoires ou cardiovasculaires plus importante que dans le reste de la Région Sud. »

« Alors oui, la LEO, il est temps. »

« Alors oui, la LEO, il est temps, poursuit l'élue. Il est certain que rien n'est jamais parfait, quand on lance des projets de cette envergure il y a obligatoirement des insatisfaits. Mais les habitants de la rocade comme tous les êtres humains font partie de la biodiversité, ils méritent, comme tous les avignonnais de vivre, dans un environnement apaisé et respirable. Il y aurait d'ailleurs une incohérence politique si la LEO était encore une fois reportée aux calendes grecques. On ne peut injecter dans le même temps des millions d'euros dans le cadre du NPNRU pour le bien-être et l'amélioration du cadre de

Ecrit par le 23 juillet 2024

vie des habitants de la rocade, et en même temps, laisser perdurer cette autoroute urbaine au milieu de milliers d'habitants. »

Cécile Helle, maire d'Avignon

Pour Cécile Helle, « il est urgent de réaliser une voie de contournement routier d'Avignon par le sud pour faire de la ville-centre un territoire zéro transit et pour que la rocade Charles-de-Gaulle redevienne un boulevard ; de déclasser, la rocade, aujourd'hui considérée comme voie à grande circulation, pour en finir avec son caractère éminemment routier, et lui donner un caractère urbain, et donc plus humain. »

« Réaliser de véritables études sur la faisabilité d'un tracé rive gauche de la Durance s'appuyant sur l'ossature du réseau routier. »

Le maire de la cité des papes insiste également sur la nécessité « de démarrer les travaux de connexion des autoroutes A7 et A9 au droit d'Orange notamment pour les poids lourds en transit, avec la jonction est/ouest et ouest/est par le réseau autoroutier (au sud par Arles et au nord par Orange) ; de permettre aux maires du bassin de vie d'Avignon de retrouver leurs prérogatives pleines et entières en matière d'arrêtés afin d'interdire le trafic de transit, notamment celui des poids lourds, sur l'ensemble du bassin de vie regroupant les rives gauche et droite de la Durance ; de négocier avec Vinci Autoroute la gratuité pour les actifs navetteurs du tronçon autoroutier entre les entrées et sorties Avignon Nord et Avignon Sud et, enfin, de réaliser de véritables études sur la faisabilité et la comparaison d'un tracé rive gauche de la Durance s'appuyant sur l'ossature du réseau routier existant dans le nord des Bouches-du-Rhône, et en ce sens différent du projet envisagé et écarté dans les années 90. »

Pascale Bories, maire de Villeneuve-lès-Avignon et présidente du Scot du bassin de vie d'Avignon

« Le projet de la Léo est reconnu d'utilité publique depuis 2003 et permettra de désengorger le bassin de vie d'Avignon en reliant les autoroutes A9 et A7. Si la tranche 1 reliant la zone de Courtine au Nord des Bouches-du-Rhône a vu le jour en 2010, la réalisation des tranches 2 et 3 - liaison entre les carrefours de l'Amandier et de la Cristole sur la RN7 à Avignon ; l'échangeur au Nord de la commune de Rognonas (Bouches-du-Rhône) et la tranche 3 pour la liaison entre l'échangeur au Nord de la commune de Rognonas et le carrefour des Angles sur la RN100 restent nécessaires, notamment avec la construction d'un 3e pont afin de soulager le flux des 2 premiers ponts saturés. »

Philippe Brunet-Debaines, directeur général de Vallis habitat

Directement concerné par la situation de la rocade avignonnaise où le bailleur social compte plus de 4 000 de ses 37 000 locataires, Vallis habitat rappelle qu'il mène actuellement « un important programme de renouvellement urbain avec les autres bailleurs concernés (Grand Delta Habitat et Erilia), aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales (Communauté d'agglomération du Grand Avignon et ville d'Avignon) dans ce secteur. »

« Réduire significativement l'exposition des populations riveraines aux nuisances

Ecrit par le 23 juillet 2024

sonores et à la pollution de l'air. »

« Ce programme de renouvellement urbain, au terme duquel notre organisme a prévu d'investir près de 67M€ dans les requalifications et démolitions programmées uniquement dans le secteur du sud d'Avignon, entre l'avenue de la Trillade et l'avenue de Tarascon, de part et d'autre de l'actuelle rocade, ne pourra réellement porter ses fruits au service des habitants de ce secteur qu'à la condition d'être accompagné par des mesures visant à réduire significativement l'exposition des populations riveraines aux nuisances sonores et à la pollution de l'air induit par le trafic routier de cet axe. »

Cependant, en l'état actuel philippe Brunet-Debaines, directeur général de Vallis habitat, s'interroge « sur la pertinence, dans le projet présenté, de la sortie au carrefour de l'Amandier, dont les conséquences seront néfastes pour les habitants de Saint-Chamand, où se concentre également une partie importante du patrimoine de Vallis habitat. »

Bernard Vergier, président de la [Chambre de commerce et d'industrie de Vaucluse](#)

« Seule la réalisation complète de la LEO permettra un délestage effectif de la rocade Charles de Gaulle à Avignon, complète pour sa part Bernard Vergier, président de la CCI de Vaucluse. La réalisation de la LEO dans sa globalité est fondamentale pour le devenir économique du bassin de vie d'Avignon. Cette infrastructure formera une troisième ceinture routière au sein de la structure urbaine d'Avignon (en complément des remparts et de la rocade) qui facilitera les grands équilibres entre le Nord et le Sud de l'agglomération en termes de développement urbain, économique et commercial. »

« Inscrire le bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles. »

« Sur le plan économique, la réalisation de cet ouvrage permettra d'améliorer et renforcer les échanges entre les territoires du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard ; désenclaver les communes du Nord des Bouches du Rhône et leurs zones d'activités en leur facilitant l'accès aux principaux axes routiers ; assurer une meilleure accessibilité de l'agglomération d'Avignon avec un allègement des réseaux routiers aujourd'hui saturés, notamment au niveau des franchissements du Rhône et de la Durance, inscrire le bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles (Montpellier, Aix-en -Provence, Marseille...), connecter les activités économiques aux principaux nœuds des réseaux de transport (gare TGV, aéroport, carrefours routiers, échangeurs autoroutiers, ports fluviaux.), délester les axes du centre d'Avignon et permettre leur requalification urbaine ainsi que de participer à l'amélioration de la sécurité des riverains de la rocade ainsi qu'à la rapidité d'intervention des véhicules de secours qui empruntent régulièrement cette rocade saturée. »

Mireille Hurlin & Laurent Garcia

Ecrit par le 23 juillet 2024

Tour de Provence : les restrictions de circulation prévues ce week-end en Vaucluse

A l'occasion du Tour cycliste de La Provence qui se déroule du 11 au 14 février, 2 des 4 étapes de cette épreuve se déroulent sur les routes du Vaucluse ce week-end. Le Conseil départemental de Vaucluse rappelle donc que des restrictions de la circulation sont à prévoir pour permettre à cette course de se dérouler en toute sécurité.

Ascension du Ventoux

Demain samedi 13 février, l'étape 3 aura lieu entre Istres et le Mont Ventoux (Chalet Reynard), soit 159,2 kilomètres (dont 5,3 kilomètres en fictif). A cette occasion, la **RD 974** (en provenance de Bédoin) à partir du virage de St-Estève et la **RD 164** (en provenance de Sault) à partir de la Chapelle du Ventouret convergeant vers le mont-Ventoux, seront coupées à la circulation de 8h à 18h jusqu'au Chalet Reynard. Les coureurs devraient arriver dans le département de Vaucluse entre 13h45 et 14h, par la **RD 32** à Mérindol. L'arrivée au Chalet Reynard est prévue entre 16h30 et 17h10 si les conditions météorologiques le permettent. Si celles-ci sont défavorables, l'épreuve pourra être arrêtée 3 kilomètres après Bédoin sur la RD 974, entre 15h45 et 16h.

La circulation sera interdite ponctuellement sur les routes départementales empruntées par l'itinéraire, à l'avancement de la course, et sous le contrôle des forces de l'ordre. Mais les voies ne seront pas coupées. Les automobilistes devront attendre le passage de la course, soit une quinzaine de minutes. Le stationnement sera également interdit sur les sections de routes empruntées ainsi qu'au droit des intersections rencontrées sur celles-ci. Des perturbations de la circulation seront attendues sur et aux abords de l'itinéraire, le temps du passage de la course, soit environ 15 minutes.

Départ d'Avignon

Le lendemain, dimanche 14 février, l'étape 4 se déroulera entre Avignon et Salon-de-Provence, soit 165 kilomètres (dont 1,8 kilomètres en fictif). Le départ sera donné depuis le boulevard de l'Oulle à Avignon, à 12h. Après avoir franchi le Rhône en empruntant le pont Edouard Daladier, les coureurs poursuivront leur itinéraire dans les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône. L'arrivée théorique à Salon-de-Provence est prévue entre 15h40 et 16h20.

A noter que s'agissant d'une compétition sportive professionnelle et de haut niveau, elle est autorisée par les dispositions ministérielles applicables au regard de la crise sanitaire, elle se déroulera à huis clos et donc sans public sur les aires de départ d'Avignon, et d'arrivée au Chalet Reynard.