

Ecrit par le 2 juillet 2026

Face à l'affluence au Mont Ventoux, le Département obligé de couper des routes en avance



A la demande de la gendarmerie et de la préfecture de Vaucluse, et compte tenu de l'importance du stationnement sur le terrain à la veille de l'accueil de [la 16^e étape du Tour de France](#) le Conseil départemental de Vaucluse vient de fermer la RD974 aux véhicules motorisés après Bédoin.

Cette décision concerne le secteur compris entre le chemin des Granges et le virage de Saint Estève (côté Sud du Mont Ventoux), à partir d'aujourd'hui 15h (initialement ce tronçon devait être fermé demain à partir de 8h) et jusqu'à demain 19h.

Pour les cyclistes, l'accès côté Sud Ventoux reste accessible jusqu'à 13h comme prévu initialement. Ils seront prioritaires sur les véhicules pour descendre vers Bédoin et pourront emprunter la section précitée (à partir de 17h, après le passage de la course).

Autre modification du Conseil département qui anticipe d'éventuelles difficultés d'accès : c'est à partir de 11h et non plus de 12h que les cyclistes ne pourront plus circuler sur la RD 974 à partir du Groseau, côté Nord. Pour rappel, côté Sud, la montée des cyclistes et des piétons est interdite après 13h.

Mobilisation générale pour nettoyer les bords de route de Vaucluse



Dans le cadre de sa politique de gestion des déchets en bord de route, le Département de Vaucluse réalise, chaque année, une campagne de collecte de déchets souvent non biodégradables et pouvant nuire à la santé et à l'environnement. Elle a lieu avant le démarrage du fauchage le long des 2 381 km de routes départementales. 204 agents, sur 23 sites, seront notamment mobilisés.

Cette opération de grand nettoyage accélère cette semaine. Elle précède celle de fauchage qui vont bientôt débiter. Objectif : ramasser le maximum de déchets dans le cadre du plan départemental de prévention et de gestion des déchets en bordure du réseau routier, adopté en mai 2021. Ce dernier

Ecrit par le 2 juillet 2026

comporte douze actions suivant trois axes d'intervention : améliorer la collecte et le stockage des déchets, valoriser les déchets et en assurer la traçabilité ainsi que sensibiliser les usagers, former les agents et impliquer les partenaires locaux

Sensibiliser les Vauclusiens

Les équipes de patrouille des centres routiers constatent régulièrement de nombreux détritrus sur les bords des routes, sur les accotements ainsi que sur les aires de repos. Pour faire place nette, la campagne de ramassage de ces déchets sur des secteurs pilotes est devenue nécessaire. Cette opération coordonnée entre tous les centres routiers départementaux et la direction fait l'objet d'une importante mobilisation de plus de 200 agents.

Au-delà de ce nécessaire nettoyage, le Département, à travers les services routiers, appelle les usagers à faire preuve de civilité et à adopter les bonnes pratiques : ne rien jeter par les fenêtres, jeter les détritrus et déchets dans les poubelles prévues à cet effet, déposer les déchets volumineux dans une déchetterie locale.

689 tonnes de déchets collectées en 2024

Les nombreux déchets collectés l'an passé au bord des routes se composaient de :

- Déchets organiques et assimilés (aires de repos) : 74 T
- Encombrants : 6 T
- Déchets plastiques : 8 T
- Déchets mélangés : 260 T
- Déchets métalliques : 32 T
- Déchets pneumatiques : 7 T
- Cartons : 7 T
- Déchets verts : 7 T
- Déchets dangereux et spécifiques : 103 T
- Amiante : 4 T
- Cadavres d'animaux : 1 T
- Déchets balayage : 180 T

Les déchets collectés (dont le tonnage ne cesse d'augmenter, 524 T en 2022 contre 689 T en 2024) sont, dans un premier temps, entreposés temporairement dans les bennes spécifiques présentes dans les centres des quatre agences routières.

Selon les cas et les distances, un partenariat local permet de déposer les déchets dans les déchetteries les plus proches. Ce service permet un traitement local moins consommateur en carburant. Les autres déchets sont enlevés et traités par des entreprises spécialisées. Le coût de la collecte 2024 s'est élevé à 194 000 € : location de bennes, enlèvement externalisé ou en régie, traitement.

Ecrit par le 2 juillet 2026



Opération de fauchage, le long des 2 381 km de routes départementales de Vaucluse. Crédit : DR/Département de Vaucluse

Prochaine étape : le fauchage raisonné

L'étape du nettoyage des bords des routes est primordiale avant de procéder au fauchage. Le ramassage permet d'éviter davantage de pollution en broyant les déchets avec les machines mais il permet aussi d'éviter d'endommager ces dernières.

Mis en œuvre depuis plusieurs années, le fauchage raisonné consiste à :

- Couper plus haut : aujourd'hui, la coupe est faite entre 11 cm et 15 cm du sol pour préserver les couloirs écologiques et pour réduire la détérioration du matériel et des sols.
- Couper moins souvent : un à trois passages dans l'année sont réalisés afin de préserver la biodiversité et d'optimiser les interventions des agents. Toutefois, le traitement des dégagements de visibilité et des points particuliers de sécurité, notamment les virages et les carrefours, sont maintenus et réalisés lorsque cela s'avère nécessaire, ainsi que la lutte contre les espèces exotiques envahissantes comme l'ambrosie.
- Retarder la coupe : les campagnes de fauchage sont retardées afin de s'adapter à la maturité de la végétation sans qu'elle devienne gênante en termes de visibilité, ainsi qu'au cycle de vie de la petite faune et de la flore. Cette action de fauchage tardif permet de préserver le bord des routes qui constitue un refuge pour de nombreuses espèces végétales et animales.

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^e 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

Ecrit par le 2 juillet 2026

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 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 2 juillet 2026



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.

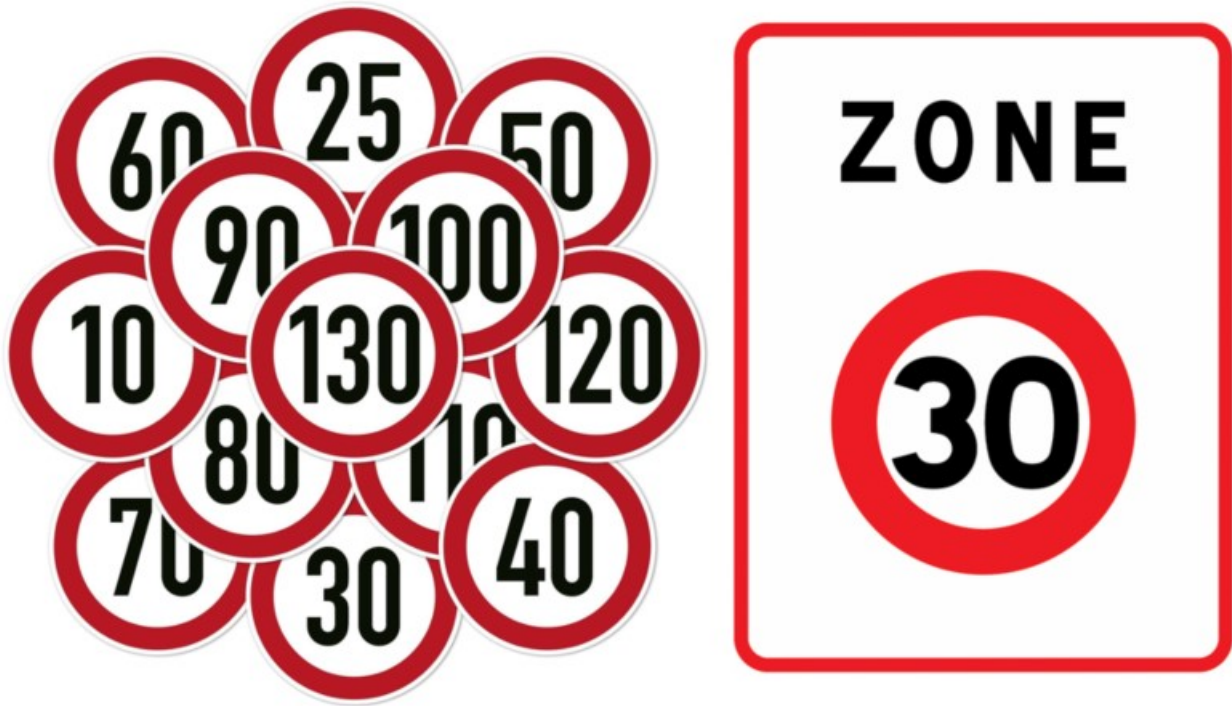
Ainsi, ces limitations vont être portées à 84,1km/h à Orange, 84,2km/h à Carpentras, 84,3km/h à Cavaillon, 84,4km/h à Apt, 84,5km/h à Bollène, 84,6km/h à Valréas et 84,7km/h à Sorgues. Pour sa part, Avignon (84 000) restera aligné sur le reste des autres routes du département.

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 2 juillet 2026

automobilistes vaclusiens : 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 vaclusienne 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 2 juillet 2026

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.

Ecrit par le 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026



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.

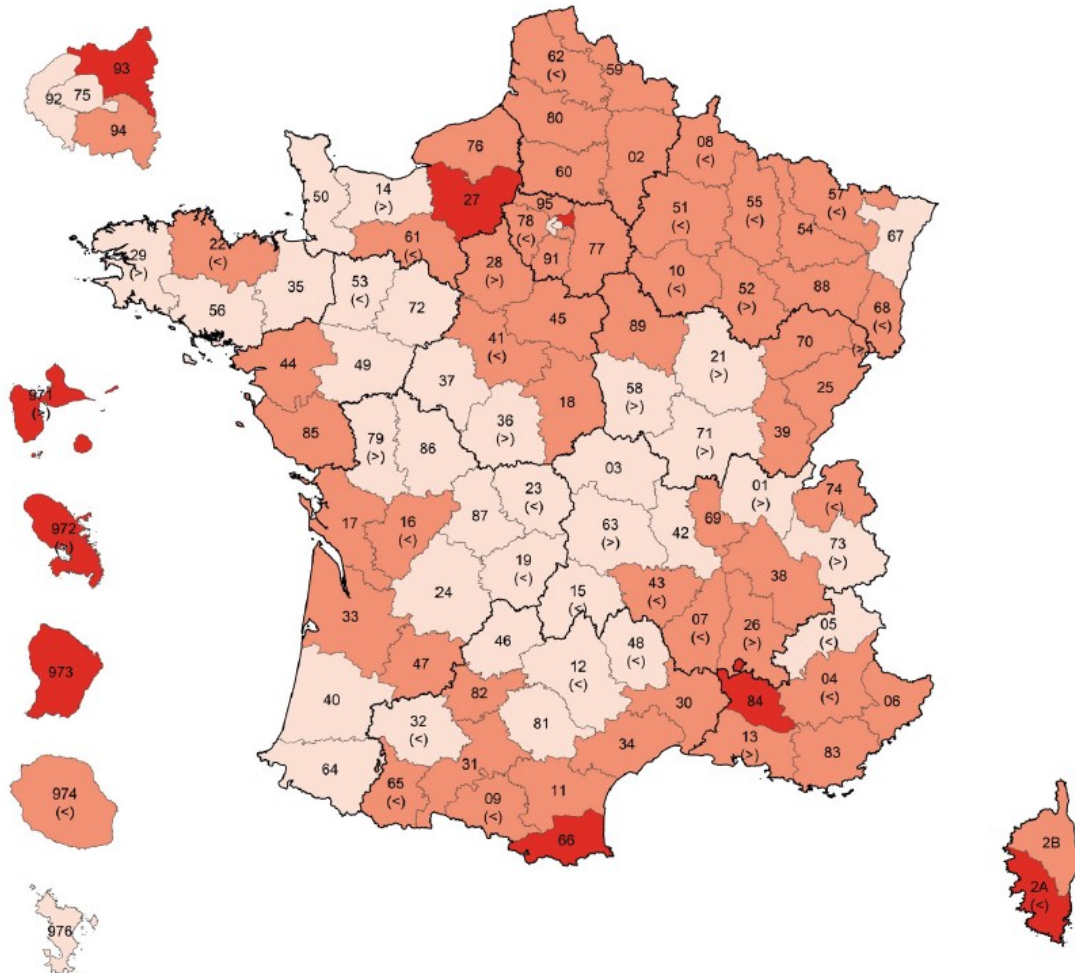
Avec un taux de 6,05 refus d'obtempérer pour 10 000 habitants, le Vaucluse affiche le 2^e taux le plus élevé de France métropolitaine derrière la Seine-Saint-Denis (6,4). Dans ce classement établi par le [Service statistique ministériel de la sécurité intérieure](#) (SSMSI) dans le cadre d'une étude 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 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026

« 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 2 juillet 2026



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 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026

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. »

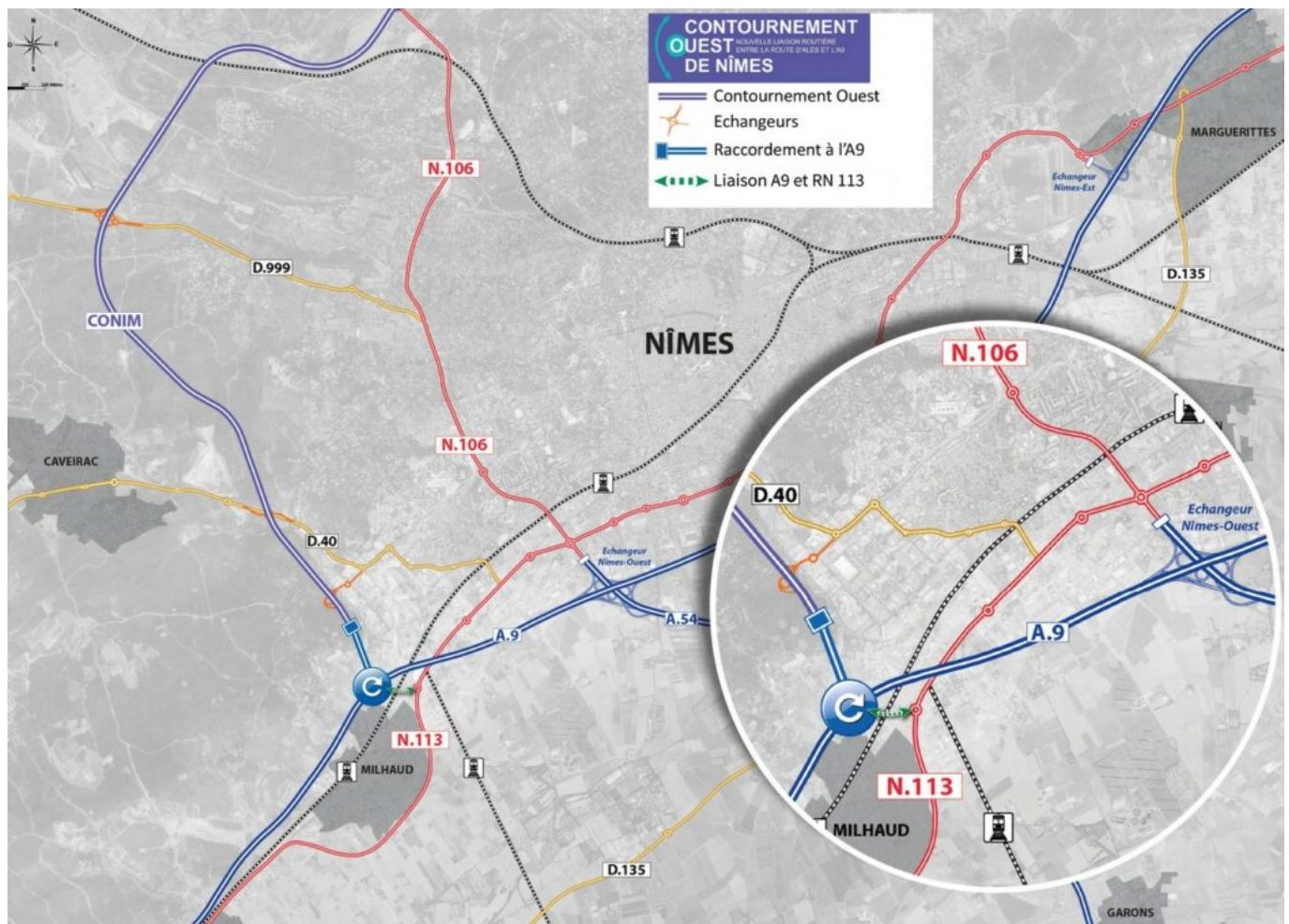
Franck Proust, président de Nîmes Métropole,

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 2 juillet 2026



© 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

Écrit par le 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026



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 2 juillet 2026

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 2 juillet 2026

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.