

## 3.5 Aménagement du territoire et transport : quels enjeux ?

Les différentes mesures évoquées dans les paragraphes précédents vont nécessairement influencer sur le devenir des territoires. C'est pourquoi une réflexion a été menée pour mesurer l'impact de ces dernières sur l'aménagement du territoire. A cet effet, trois scénarios contrastés ont été envisagés :

- le scénario du « statu quo au-delà des projets déjà décidés », qui correspond schématiquement à la situation de référence ;
- le scénario des aménagements sur place, qui correspond globalement à la mise en œuvre des mesures envisagées dans le cadre du scénario volontariste pour les modes ferroviaire et fluvial et à l'élargissement des autoroutes A7 et A9 ;
- le scénario de la réalisation d'une nouvelle autoroute, l'autoroute du piémont entre Valence et Narbonne.

De manière volontairement simplifiée, trois territoires ont été pris en compte dans cette réflexion, avec pour chacun une problématique particulière :

- le territoire des axes et piémont languedociens avec, en particulier, la question relative à l'agglomération montpelliéraine : continue-t-elle, au regard des différents scénarios, à concentrer l'ensemble des éléments du développement démographique et économique, ou peut-on répartir la croissance sur d'autres territoires ?
- la moyenne vallée du Rhône, où la question posée est celle de la possibilité du développement d'un territoire « intermédiaire » autour de Valence ou, au contraire, de sa stagnation relative sous l'impact des deux métropoles du nord (Lyon) et du sud (Marseille) ;
- le Grand Avignon, au carrefour des axes de transport que constituent la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, avec une interrogation sur le développement de ce territoire et sur son rôle dans les différents scénarios envisagés.

### 3.5.1 La plaine languedocienne et le piémont

Le dynamisme démographique du Languedoc-Roussillon devrait se poursuivre encore pendant de nombreuses années. Même si son évolution est difficile à prévoir avec précision, l'attractivité du territoire de l'aire urbaine de Montpellier continuera à s'exercer avec force. Pour leur part, les bassins de Sète et de Nîmes devraient s'avérer moins dynamiques. En opposition, les zones de piémont bénéficient peu de cette croissance ou sont confrontées à des difficultés importantes.

Ce dynamisme démographique de l'aire montpelliéraine est ainsi la problématique principale sur laquelle s'articulent les enjeux du territoire à l'horizon 2020-2030. Ce sont près de 300 000 habitants nouveaux qui sont attendus dans ce périmètre. La question centrale est donc d'accueillir ces nouvelles populations dans un espace en phase de métropolisation, où les contraintes liées aux espaces (zones à risques, zones sensibles, zones agricoles) se superposent aux contraintes liées aux infrastructures et au transport.

Même si elle est freinée, la croissance des trafics autoroutiers continuera, en effet, et la congestion devra être traitée d'une manière ou d'une autre. Les trois scénarios envisagés ont des impacts différents sur le territoire.

#### *Le scénario de référence*

A terme, la réalisation des infrastructures locales décidées (rocares, contournement sud autoroutier de Montpellier, contournement ferroviaire LGV, doublement de la RN113) améliorera sensiblement les trafics locaux et le transit, tout en favorisant une occupation du territoire orientée vers le littoral et en confortant l'axe Sète – Montpellier – Nîmes. La conurbation longitudinale, déjà visible le long des axes de transport, se trouve consolidée. En dehors de l'aire montpelliéraine, stricto sensu, la pression sur l'autoroute continue à se développer.

L'impact sur les territoires varie en fonction des situations :

- la pression sur le littoral déjà fragilisé et contraint par les risques d'inondation perdure ou se renforce ;
- le nord de l'agglomération montpelliéraine reste mal desservi et moins attractif ;
- le développement urbain se traduit, soit par un étalement dans les bourgs de la plaine, se concentrant le long des grands axes (RN113 et A750), soit par une densification du tissu urbain existant et un développement des transports collectifs, le poids de l'une ou l'autre de ces évolutions dépendant des politiques d'urbanisme et de transport définies dans les schémas de cohérence territoriale ;
- le piémont, pour sa part, reste à l'écart.

Dans ce contexte, le territoire est pénalisé par une accessibilité réduite et un cadre de vie de plus en plus dégradé. Son attractivité économique diminue, notamment dans le tourisme (stations balnéaires) et les transports (zones logistiques, port de Sète, etc.) et la compétitivité de ces activités régionales est pénalisée par rapport aux concurrences de la zone méditerranéenne.

La mise en œuvre du scénario de référence peut par contre permettre une prise de conscience sur les politiques de déplacements : selon le principe qu'une congestion favorise la demande pour des modes de transports alternatifs, ce scénario pourrait permettre de dynamiser les transports urbains dans les agglomérations, notamment celle de Montpellier. Elle nécessiterait alors une politique volontariste de valorisation des transports collectifs, intégrée dans l'évolution des formes d'urbanisation nouvelle.



Nîmes. Photo : Daniel Gerhardt

### *Le scénario des aménagements sur place des infrastructures ferroviaires et routières*

En assurant à long terme la fluidité des trafics locaux, régionaux et internationaux, il privilégie la situation de référence sur le territoire : la pression sur le littoral et les abords des grands axes (A750, A9, RN 113) continue à se développer. C'est le scénario de la métropolisation à partir des échangeurs.

Il n'empêche pas la mise en œuvre de politiques visant à freiner l'étalement urbain, mais elles ne sont pas favorisées par les difficultés de circulation autour des agglomérations de la plaine languedocienne.

### *Une nouvelle infrastructure en piémont*

Cette nouvelle infrastructure, dont le tracé présenté précédemment est seulement indicatif, proche d'Alès dans le nord du Gard, passerait près des limites nord des aires urbaines de Montpellier et de Béziers. Elle organiserait la séparation des trafics Est-Ouest (restant sur A9) et Sud-Nord, et faciliterait la gestion des trafics en cas de difficulté conjoncturelle. Mais au-delà, cet itinéraire autoroutier de piémont peut être considéré, à la fois comme une opportunité pour les bassins enclavés et le piémont, et comme un élément d'aménagement volontariste de la plaine languedocienne organisée à partir de deux autoroutes passant au sud et au nord, et de barreaux routiers assurant leur jonction (A75, A750, RD986, RD17, RN110, RN106, etc.).

Dans le bassin alésien, la liaison, directe et performante, avec la vallée du Rhône, serait un atout certain pour les activités industrielles ou les activités touristiques (Cévennes). Dans la plaine, elle offrirait la possibilité de desserrer la pression sur le littoral en « tirant » certaines activités vers le nord et le piémont, qui bénéficieraient de l'attraction de l'aire montpellieraine. Les mobilités seraient ainsi rééquilibrées et la pression démographique serait moins forte sur le littoral. Mais le développement de ces territoires est fortement conditionné par le dynamisme des acteurs locaux et les initiatives des collectivités concernées. Ainsi, dans l'Hérault, le nouvel itinéraire pourrait permettre aux responsables de l'aménagement de réorganiser le territoire, en favorisant l'émergence de nouvelles centralités, par exemple dans le secteur de Clermont-l'Hérault au carrefour de A75 et A750.

La construction de l'autoroute de piémont imposerait toutefois une réflexion sur les politiques urbaines devant accompagner une telle infrastructure, notamment concernant la maîtrise intelligente de l'urbanisation et l'intégration des territoires d'arrière-pays dans la politique d'accueil de l'afflux de population prévu.

Une autoroute de piémont soulève en effet la question du modèle d'urbanisation de zones résidentielles « rurbaines » : un accès facilité au nord des agglomérations, notamment par des barreaux raccordés à l'autoroute du piémont, pourrait être la porte ouverte à un étalement urbain difficilement contrôlable, dans des zones encore aujourd'hui relativement protégées, étalement qui ne peut parallèlement ignorer la question de l'accueil des populations dans les aires urbaines du Languedoc-Roussillon à échéance 2020-2030.

En résumé, la solution de l'autoroute du piémont doit se concevoir dans un ensemble prospectif à long terme (2020-2030) comme une composante forte d'un aménagement intégrant le piémont dans les équilibres d'urbanisation.

### **3.5.2 La moyenne vallée du Rhône**

La saturation des infrastructures routières de la vallée du Rhône atteint aujourd'hui un niveau critique qui représente un facteur de risque pour le développement économique de cette région si des solutions alternatives ne sont pas engagées. Dans ce contexte, les principaux enjeux des transports sur ce territoire sont :

- l'écoulement des flux internationaux de l'axe de transit Sud-Nord ;
- la question des traversées alpines ;
- le fonctionnement du pôle d'échange de Lyon.

Au-delà de la nécessaire question du maintien de la fluidité du corridor européen Nord-Sud, la question du rôle des infrastructures dans le développement du Valentinois d'une part, mais aussi des aires urbaines d'Aubenas et de Privas est fondamentale.

## *Le scénario de référence*

Le « verrou » lyonnais s'améliore si le contournement Ouest-Est réalisé. La circulation de l'est lyonnais est elle aussi améliorée avec la mise en service de l'A48 Ambérieu-Bourgoin, qui permet la jonction avec l'A51 Grenoble-Sisteron. Cet axe alternatif soulage le trafic en période touristique hivernale mais il n'impacte pas le trafic péninsule ibérique-nord de l'Europe et ne constitue pas un axe de report du trafic de transit.

Malgré l'amélioration de la desserte locale avec les aménagements des RN7 et RN86, la saturation déjà largement présente sur l'axe Valence-Orange est renforcée et génère d'importants problèmes de conflits d'usages de l'autoroute, notamment en période touristique. La section Vienne-Valence, qui aujourd'hui supporte des flux 20% inférieurs aux sections du Sud, se congestionne peu à peu. La mise en service de l'A75 soulage l'axe rhodanien mais ne constitue pas une alternative suffisante, du fait de l'accroissement prévisible du trafic de transit en provenance de la péninsule ibérique et à destination des pays de l'Est.

La fluidité de l'axe européen Nord-Sud est donc contrariée, et les difficultés se répercutent sur la capacité d'attraction du Grand Lyon (accueil des populations plus difficile, etc.). L'engorgement du principal axe de transport entre les deux principales métropoles du Sud-Est constitue un problème important pour le renforcement des synergies entre Lyon et Marseille. De plus, Les capacités logistiques de Montélimar sont affectées par la congestion.

Par ailleurs, même si les nouveaux ponts sur le Rhône atténuent l'effet de « coupure » entre l'Ardèche et la vallée du Rhône, la congestion de l'A7 et de la RN7 pénalisent l'ensemble de ce département dont les débouchés sont rendus plus difficiles. Des territoires, jusqu'alors considérés comme accessibles, le sont de moins en moins. Les projets de développement du triangle ROVALTAIN autour de la gare TGV de Valence sont freinés par la qualité de desserte en baisse, et les nuisances du trafic dans la partie Est du Valentinois augmentent.

Dans un tel scénario, le Valentinois doit se contenter d'un développement contraint et conserve sa place de pôle secondaire de la région Rhône-Alpes, centre de services pour la Drôme et, dans une moindre mesure, d'une partie de l'Ardèche. Les difficultés de circulation Nord-Sud dans la vallée du Rhône favorisent les échanges Ouest-Est et contribuent indirectement au renforcement du développement de la région Rhône-Alpes en direction du sillon alpin. La liaison Lyon-Grenoble-Sisteron-Aix prend alors un intérêt renforcé pour les liaisons entre l'Est rhônalpin et Marseille, au détriment de la vallée du Rhône, qui assure sa fonction de corridor de transit, sans réelle valeur ajoutée en matière d'aménagement des territoires locaux.

## *Le scénario des aménagements sur place des infrastructures ferroviaires et routières*

Cette solution renforce la concentration dans la vallée du Rhône. Une attention particulière est nécessaire pour que la réalisation de ces aménagements s'intègre dans le territoire existant et ne se réalise pas au détriment du cadre de vie. Elle accroît les risques déjà largement présents tout en favorisant la concentration de population.

Une telle solution conforte la logique de corridor national et européen de la vallée du Rhône. Elle ne modifie pas la logique d'aménagement du territoire régional, mais améliore la relation avec la péninsule ibérique d'une part et avec Marseille d'autre part. A ce titre elle constitue un atout pour les deux capitales régionales de taille européenne et assure à la métropole marseillaise une amélioration de son débouché Nord.

Même si elle n'apporte pas d'alternative de desserte pour les territoires ardéchois, cette solution continue à assurer une accessibilité pour les flux touristiques dont profitent l'Ardèche et la Drôme. Le Valentinois reste un lieu de passage sur l'axe Nord-Sud. Il peut néanmoins profiter de l'amélioration de la fluidité pour accompagner son développement, notamment autour de ses entreprises phares et leur réseau de sous-traitants. Les projets de développement tertiaires sont favorisés par un accès au territoire dont la qualité est maintenue. Des développements économiques ambitieux (comme le ROVALTAIN) peuvent alors commencer à drainer des entreprises qui se délocalisent ou préfèrent ne pas s'implanter dans le territoire du Grand Lyon, compte tenu de la pénurie de foncier et d'une qualité de vie meilleure dans la plaine valentinoise. Le Sud de Valence (plaine agricole) se satisfait d'une fluidité correcte pour l'écoulement de ses produits maraîchers et fruitiers.

## *Une nouvelle infrastructure en piémont*

Une telle infrastructure permettrait une meilleure séparation des flux de transit en direction, soit de Marseille et de l'Italie, soit de Montpellier et de la péninsule ibérique. L'autoroute du piémont complèterait la logique Nord-Sud concentrée dans la vallée, en facilitant la circulation entre la Drôme et l'Ardèche et en offrant un débouché rapide vers la vallée aux aires urbaines ardéchoises.



*Paysage Ardéchois. Photo : Daniel Gerhardt*

Cette infrastructure desservirait directement les aires urbaines de Privas et d'Aubenas (60 000 habitants) mais aussi, par effet de rabattement, une grande partie des plateaux ardéchois. Par ailleurs, on ne peut négliger le risque d'une pression touristique accrue sur des sites fragiles comme les gorges de l'Ardèche par exemple.

De surcroît, compte tenu des flux en provenance de l'Espagne et à destination du Nord et de l'Est de l'Europe empruntant l'autoroute du piémont, Valence serait la première agglomération d'importance depuis le Sud du Languedoc-Roussillon à « mi-chemin » entre la frontière espagnole et Turin. On peut alors imaginer un développement spécifique au Valentinois qui adapte ses capacités, notamment au développement logistique, en créant une zone stratégique relais entre le Sud de l'Europe, l'Italie et les pays de l'Est. On trouverait alors un intérêt au positionnement de la gare TGV dans cet espace de développement. Un tel positionnement pourrait s'articuler par ailleurs avec le développement du Lyon-Turin.

Cette stratégie de zone logistique relais, articulée avec les zones existantes (notamment sur Montélimar), pourrait s'inscrire dans une des ambitions exprimées par le schéma régional d'aménagement du territoire de la région : celle d'un pôle logistique d'ampleur européenne.

### **3.5.3 Le Grand Avignon**

Le territoire avignonnais se positionne à l'intersection entre l'arc méditerranéen et l'axe rhodanien.

Au regard des équipements existants et des projets, ce territoire souhaite conforter sa position de carrefour, à l'intersection de deux axes de transport essentiels, et son rôle sur le plan logistique dans l'arc méditerranéen.

Dans un contexte de pression foncière importante dans l'ensemble de la région PACA, mais aussi d'évolution de l'attractivité des territoires, avec notamment le développement du TGV, la question du rôle du Grand Avignon dans la métropolisation de l'arc méditerranéen est donc posée.

#### *Le scénario de référence*

Dans une optique de statu quo, l'amélioration des transits urbains (Marseille, Aix, Avignon, Cannes-Nice) soulage quelque peu le réseau autoroutier, mais le phénomène de congestion s'accroît.

Les conditions difficiles de déplacements ne feront qu'accroître la perte d'attractivité de la région. On peut craindre que l'image dégradée de déplacements, équivalente à ceux de la région parisienne, ne pénalise aussi le tourisme, activité majeure de la région. Même si la mise en service de l'axe A51 permet d'envisager un soulagement du trafic véhicules légers en direction de la région Rhône-Alpes, Marseille est pénalisée pour son débouché au nord, notamment dans le cadre des échanges économiques, y compris les projets de complémentarité avec les pôles d'activités logistiques du Grand Avignon.

La saturation de l'A9 à l'ouest et de l'A7 à l'est pénalise l'agriculture d'expédition et le développement des pôles économiques de Champfleury et de Courtine. Avignon se replie sur elle-même et est contrainte de développer son activité de pôle de services en lien avec la fonction d'accueil des populations.

La pression foncière accentue les conflits d'usage avec les espaces agricoles et le phénomène de périurbanisation se prolonge, avec le développement d'un modèle centre/périphérie déséquilibré, déjà très largement à l'œuvre.

La densification résidentielle de l'Est avignonnais se répercute sur les déplacements le long de la D942 vers Carpentras, de la D28 en direction de Pernes-les-Fontaines, et de la N100 vers l'Isle-sur-la-Sorgue.

L'urbanisation du triangle Le Pontet, Vedène, Caumont-sur-Durance, accentue la pression sur le barreau A7 et le transforme en bretelle urbaine connectée à la LEO, renforçant encore les problèmes de conflits d'usage d'un axe déjà saturé. L'image du cadre de vie sur laquelle le développement du Grand Avignon des années 2000 s'est construit se dégrade. L'agglomération peine à développer une fonction urbaine dans le développement de la métropolisation de l'arc méditerranéen et pourrait jouer, à long terme, un rôle de pôle résidentiel de la métropole marseillaise, dû à la liaison TGV qui place Avignon à une demi-heure de Marseille et devient un axe de migration domicile-travail de plus en plus important.

### *Le scénario des aménagements sur place des infrastructures ferroviaires et routières*

Même si ces aménagements ne concernent pas directement l'aire marseillaise, ils contribuent néanmoins à maintenir une accessibilité nécessaire à l'activité économique de la métropole régionale. Cette solution pourrait s'avérer la plus intéressante pour le développement du port de Marseille-Fos.

L'amélioration des fonctions de transit ne fait pas d'Avignon une « rotule », ni même d'ailleurs un « carrefour » car, comme aujourd'hui, l'agglomération n'assure pas un lien fonctionnel entre deux entités complémentaires : Marseille et Lyon d'une part ou Marseille et Montpellier d'autre part.

L'amélioration de la fluidité routière ainsi que la croissance des trafics fluviaux et ferroviaires, grâce notamment à la mise en place d'autoroutes ferroviaires, peuvent néanmoins constituer une opportunité pour le Grand Avignon, dans la mesure où :

- une politique de valorisation des pôles économiques, notamment touristiques, est maintenue ;
- le développement des chantiers de transports combinés en liaison avec Marseille constitue un véritable axe de développement qui trouve une réalité à l'échelle de l'aménagement du territoire régional.

Une telle orientation nécessite cependant d'être explicitée dans un choix volontariste du rôle de la fonction urbaine du Grand Avignon dans la métropolisation marseillaise et, au-delà, dans la métropolisation de l'arc méditerranéen.

### *Une nouvelle infrastructure en piémont*

L'éventuelle création de l'autoroute du piémont a un impact indirect relatif sur le Grand Avignon, du fait de la fluidification de l'axe A9 et de sa répercussion sur la fluidité de l'A7. Elle améliore donc les débouchés au Nord de l'agglomération, mais n'a pas d'impact sur les liaisons entre Avignon et Marseille.

De façon plus générale, cette solution pose la question de l'adéquation des capacités nécessaires à la région PACA.

En d'autres termes, la réponse à une partie de la saturation de l'axe Nord-Sud par la création de l'autoroute du piémont semble insuffisante pour le développement de l'aire métropolitaine marseillaise qui continuera à subir la saturation urbaine croissante, même si elle est, dans un premier temps, réduite par les aménagements d'amélioration des transits urbains déjà prévus. C'est la combinaison des effets du développement important du fret, avec le contournement de Lyon réalisé, ainsi que la mise en service de l'ensemble des axes alternatifs à la vallée du Rhône (A75, autoroute du piémont et A51), qui pourraient constituer une alternative utile pour les territoires desservis et suffisante pour maintenir une fluidité correcte sur l'axe rhodanien.



Photo : Daniel Gerhardt