



# **Problématiques territoriales sur la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien**

---

Synthèse Rhône Alpes V1



novembre 2003



**EDATER**

## 1.1 Les enjeux « transport et territoires »

La politique nationale des transports exprimée dans les schémas de services collectifs de transport tout en actant la réalité future de la congestion autoroutière, envisage dans une première phase de favoriser les transferts modaux (vers le fer, la voie d'eau ou le cabotage maritime), puis, dans un second temps, de réaliser de nouveaux équipements de transport.

Concernant la région Rhône Alpes, les principes retenus par le Schéma de Service sont :

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

Parmi les projets retenus dans les schémas de service, on peut légitimement prévoir à aux horizons 2015 et 2020.

Dans la vallée du Rhône :

- le complément de liaison autoroutière entre les autoroutes A49 et A7 au droit de Valence
- l'aménagement progressif en artère urbaine de la RN7 et de la RN86 entre Bollène et l'A9 destinés à répondre aux échanges locaux.
- Le contournement ouest de Lyon

Dans l'est rhônalpin :

- l'aménagement d'un raccordement autoroutier entre les autoroutes A49 et A48 au droit de Voiron ;
- la réalisation de l'autoroute A48 entre Ambérieu et Bourgoin ;
- la terminaison de la liaison A51 Grenoble-Sisteron.

A l'ouest de Lyon :

- l'aménagement progressif de la RN88 Toulouse-Lyon.

Par ailleurs, la mise en service de l'A75, même si elle ne concerne pas directement la région, assure un premier axe « alternatif » à la vallée du Rhône dans l'axe nord-sud.

Des capacités de liaisons ferroviaires pour le fret sont mentionnées par le schéma de service :

- L'aménagement alternatif empruntant la rive droite du Rhône (Valence-Montmélian)
- Des aménagements de capacités pour la traversée de Lyon ;
- Le contournement fret de Lyon.

Les enjeux pour le territoire sont appréhendés dans cette partie selon les hypothèses de développement des infrastructures repérées dans le Schémas de Services Collectifs de transports.

Plusieurs familles de solutions peuvent être envisagées pour le moyen et le long terme (d'ici à 2010 et au-delà).

Elles ont l'une et l'autre des impacts territoriaux dont il faudra tenir compte.

- **Solution 1** : à horizon 2015 2020 statu quo sur les infrastructures actuelles ou en projets avancés en incluant les aménagements partis ainsi que la gestion de la modalité sous toutes ses formes.
- **Solution 2** : au-delà de 2015 2020 un aménagement sur place, c'est à dire l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois quatre ou cinq voies notamment entre Valence et Orange, peut être envisagée avec des solutions techniques différentes selon les sections de l'autoroute.
- **Solution 3** : au-delà de 2015 2020 la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière dite de Piémont (ou parfois appelée Ardéchoise) se connectant à l'A7 à hauteur de Loriol sur Drôme puis passant approximativement au sud d'Aubenas et de Privas en direction du Languedoc Roussillon et de la péninsule ibérique.

### 1.1.1 Solution 1 : statu quo sur les infrastructures actuelles ou en projets avancés

Les principales infrastructures réalisées à horizon 2010 2015 concernent l'est rhônalpin (raccordement A49 et A48, barreau Ambérieu Bourgoin et A51).

Le « verrou » lyonnais s'améliore si le contournement ouest est réalisé (mais sa réalisation semble plutôt à l'horizon 2020).

La circulation de l'est lyonnais est elle aussi améliorée avec les mises 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<sup>1</sup>.

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 aujourd'hui supportant des flux 20% inférieurs aux sections du sud se congestionne cependant 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.

---

<sup>1</sup> Le schéma de service insiste sur la nécessité de réguler fortement le report éventuel du trafic poids lourds sur cet itinéraire.

La fluidité de l'axe européen nord-sud est contrariée, et les difficultés se répercutent sur la capacité d'attraction du grand Lyon pourtant en quête d'un positionnement européen renforcé :

- l'accueil des populations est rendu plus difficile du fait de la mauvaise qualité de desserte et de la dégradation de la qualité de vie ;
- la dynamique économique est contrariée notamment –mais pas uniquement- pour son activité logistique.

L'engorgement du principal axe de transport entre les deux principales métropoles du Grand Sud Est constitue un problème important pour le renforcement des synergies entre Lyon et Marseille

L'image globale de la vallée du Rhône reste celle d'un corridor de transit affecté par un trafic pénalisant.

Dans un tel scénario, le Valentinois conserve sa place de pôle secondaire de la région Rhône Alpes centre de services pour la Drôme et, dans une moindre mesure compte tenu des difficultés de franchissement du Rhône, d'une partie de l'Ardèche. Il est difficile d'envisager des opportunités de développement, la congestion de l'A7 rendant le site peu attractif.

On peut même penser que le développement accru de la région Rhône Alpes en direction de l'est et du sillon alpin, combinée à la recherche d'une réelle relation avec Marseille, privilégie à terme la liaison Lyon-Grenoble-Sisteron-Aix, qui pourrait devenir un axe névralgique, au détriment de la vallée du Rhône laissée à sa fonction de corridor Nord-Sud sans réelle valeur ajoutée en matière d'aménagement du territoire.

### **1.1.2 Solution 2 : élargissement de l'autoroute actuelle**

Il s'agit principalement d'un élargissement sur place de l'autoroute A7 (avec une voie dédiée aux poids lourds entre Valence et Orange.)

Cette solution renforce la concentration dans la vallée du Rhône au détriment du cadre de vie déjà affecté. Elle accroît les risques déjà largement présents tout en favorisant la concentration de population. Elle n'apporte aucune alternative de desserte pour les territoires ardéchois et renforce l'effet barrière entre l'Ardèche et la Drôme.

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. Par ailleurs elle 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 (Crouzet automatisme, Sextant Avionique...) et leur réseau de sous-traitants.

Dans l'optique d'un développement du grand Lyon d'ores et déjà contraint par des ressources foncières limitées, Valence devient la pointe sud de la métropole.

Le sud de Valence (plaine agricole) se satisfait d'une fluidité correcte pour l'écoulement de ses produits maraîchers et fruitiers.

### 1.1.3 Scénario 3 : la création d'un itinéraire autoroutier ouest rhônalpin A79.

Une possibilité alternative au doublement de l'A7 est la création de l'A79 qui, à partir du sud de Valence vers Loriol sur Drôme, obliquerait vers l'ouest et descendrait vers le Languedoc Roussillon et la péninsule Ibérique, en passant au droit des aires urbaines de Privas et d'Aubenas en direction d'Alès puis de Narbonne.

Ce barreau permettrait une meilleure séparation des flux de transit en direction soit de Marseille et de l'Italie, soit en direction de Montpellier et de la péninsule Ibérique.

Il 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.

Une telle alternative représente sans doute une réelle option d'aménagement du territoire pour la région Rhône Alpes notamment dans une perspective de meilleur maillage régional de sa partie ouest.

L'A79 compléterait la logique Nord Sud concentrée dans la vallée en assurant un franchissement du Rhône efficace et en créant une véritable circulation entre la Drôme et l'Ardèche qui est aujourd'hui une demande forte des populations.

Une telle logique pourrait représenter une opportunité pour Valence et son agglomération qui serait alors placée à un carrefour autoroutier majeur : A7 ; A49 ; A79, à mi-chemin entre la frontière espagnole et Turin et ce d'autant plus que le contournement est de la ville serait réalisé.

On peut alors imaginer un développement spécifique au Valentinois qui, s'appuyant sur son passé industriel, 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 situé de façon stratégique dans cet espace de développement.

Un tel positionnement pourrait s'articuler avec le développement de l'autoroute ferroviaire qui franchit les Alpes entre Bourgneuf/Aiton à Orbassano (dans la banlieue de Turin) et dont la première liaison s'est faite en 2003. Cette infrastructure, encore expérimentale, devrait acheminer près de 300 000 camions par an à raison de vingt à trente allers et retours quotidiens après 2006.

Cette stratégie de zone logistique relais serait à inscrire dans une des ambitions exprimées dans le schéma régional d'aménagement du territoire de la région celle d'un pôle logistique d'ampleur européenne.

Le Valentinois trouve alors une fonction réelle dans l'aménagement rhônalpin et ce d'autant plus que les pressions foncières sur le grand Lyon devenues trop importantes, poussent aussi à l'émergence de pôles relais en dehors du sillon alpin.

L'Ardèche méridionale profite de ce développement par sa liaison directe avec l'A7 et Valence permettant peu à peu l'édification de relations aujourd'hui difficiles.