



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

---

Synthèse PACA 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 Provence Alpes Côte d'Azur, les principes retenus par le Schéma de Service sont :

- la structuration de l'arc méditerranéen ;
- le fonctionnement du pôle d'échange de Marseille et de la Côte d'Azur .

Certains projets concernent l'amélioration du trafic aérien avec l'accroissement des capacités de l'aéroport de Marseille Provence et l'éventualité d'un nouvel aéroport dans les Alpes Maritimes.

Parmi les projets retenus dans les schémas de service concernant les aménagements routiers, on peut légitimement prévoir à moyen terme :

- l'amélioration des transits urbains avec les contournements routiers de Marseille (rocade L2) d'Aix en Provence et d'Avignon (LEO).
- des solutions pour améliorer la congestion de l'A8 dans la traversée de l'aire urbaine Cannes-Nice
- la réalisation de l'A51 Grenoble-Sisteron

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 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**

La plupart des projets retenus au titre du schéma de service concernent l'amélioration des transports interurbains dont notamment la liaison Est-Ouest d'Avignon.

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.

La croissance démographique de la région PACA est encore importante mais d'ores et déjà en période d'essoufflement du fait de la pénurie foncière. Des conditions difficiles de déplacement 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 Lyon, Marseille est pénalisée pour son débouché au Nord notamment dans le cadre des échanges économiques.

Avignon poursuit un développement essentiellement endogène centré notamment sur l'agroalimentaire, une agriculture représentée par la culture légumière, le maraîchage et la viticulture et ses extensions logistiques, ainsi que le développement touristique.

De nombreux domaines d'activités du grand Avignon sont pénalisés par la saturation de l'A9 à l'ouest et de l'A7 à l'est qui pénalise l'agriculture d'expédition et le développement du pôle logistique de Champfleury.

L'image du cadre de vie sur laquelle le développement des années 2000 s'est construit se dégrade, et la ville peine à développer une fonction urbaine dans le développement de la métropolisation de l'arc méditerranéen.

Les difficultés croissantes d'expéditions ne permettent pas le développement souhaité du pôle ORIUS (regroupement des MIN d'Avignon, de Châteaurenard, de Cavaillon et du marché gare de Carpentras) et les difficultés de liaison avec l'aire marseillaise gênent le développement des complémentarités économiques.

Avignon se replie « sur elle-même » et les opportunités foncières liées à une « déprise agricole » (accélérée du fait des aménagements de la PAC défavorables aux agriculteurs français), accentuent le phénomène de péri urbanisation et 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'usages d'un axe déjà saturé.

La liaison TGV qui place Avignon à une demi heure de Marseille devient un axe de migrations domicile travail de plus en plus important et transforme, à long terme, le Grand Avignon en pôle résidentiel de la métropole Marseillaise.

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

L'élargissement tel qu'il est prévu concerne prioritairement la partie située entre Valence et Orange.

Même si les aménagements ne concernent pas directement l'aire Marseillaise ils contribuent à maintenir une accessibilité nécessaire à l'activité économique de la métropole régionale.

Cette option ne constitue pas une alternative à l'aménagement du territoire régional mais assure le maintien à moyen terme de la fluidité sur l'axe stratégique nord sud.

Cette solution, en accroissant les transits sur les deux axes autoroutiers encadrant Avignon, a paradoxalement un effet premier qui est d'isoler l'agglomération « ignorée » sur le passage Lyon Marseille d'une part et Lyon péninsule ibérique d'autre part.

Dans une logique d'amélioration des fonctions de transit, Avignon n'est pas une « rotule » ni même d'ailleurs un « carrefour » car elle 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 peut néanmoins constituer une opportunité pour le grand Avignon dans la mesure :

- où une politique volontariste de valorisation des pôles économiques notamment agricole est maintenue,
- et où 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 et nécessite une meilleure compréhension du rôle du grand Avignon (dans sa dimension de fonction urbaine en non seulement agricole et résidentielle) dans la métropolisation Marseillaise et au-delà dans la métropolisation de l'arc méditerranéen.

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

L'éventuelle création de l'A79 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 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'A79, est elle suffisante 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 prévus dans les Schémas de Service Collectifs ?