



Problématiques territoriales sur la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

Rapport de synthèse



décembre 2003



EDATER



Problématiques territoriales sur la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

Rapport de synthèse

EDATER

Jardin des Rosiers
3, avenue de Castelnaud
34090 MONTPELLIER

Tél. : 04 67 02 29 02

Fax : 04 67 79 56 76

Courriel : edater@edater.fr

Sommaire

Rappel des objectifs de l'étude et des enjeux généraux	4
1 Objectifs de l'étude	5
1.1 Contexte de l'étude.....	5
1.2 Le cadre de référence	6
1.3 Rappel des hypothèses d'infrastructures.....	7
2 La place du Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes et PACA dans la question des transport à horizon 2020.....	8
2.1 Enjeux européens.....	8
2.2 Enjeux nationaux et interrégionaux.....	11
2.3 Enjeux régionaux et locaux.....	12
Synthèses territoriales.....	13
1 Couloir et piémont languedociens	14
1.1 Un territoire à double vitesse.....	14
1.2 Les enjeux « transport et territoires ».....	15
2 Moyenne Vallée du Rhône.....	24
2.1 Une dynamique tributaire de l'accessibilité.....	24
2.2 Les enjeux « transport et territoires ».....	25
3 Grand Avignon.....	31
3.1 Une dynamique péri-urbaine.....	31
3.2 Les enjeux « transport et territoires ».....	32

Rappel des objectifs de l'étude et des enjeux généraux

1 Objectifs de l'étude

1.1 Contexte de l'étude

Cette présente mission s'inscrit dans le processus de poursuite de connaissance et de communication des problématiques d'aménagement liées à l'évolution des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Elle s'inscrit dans le prolongement de l'étude DRE LR / EDATER de 2002 : « étude sur l'axe constitué de la vallée du Rhône et des plaines du Languedoc-Roussillon ».

L'étude réalisée en 2002 s'inscrivait dans la continuité des schémas de services collectifs de transports et avait pour objectif de proposer une première synthèse globale des enjeux transport et aménagement du territoire sur l'aire d'étude.

La présente étude (2003) s'appuie toujours sur les préconisations du schéma de services collectifs d'avril 2002 dans lequel le territoire du « Grand Sud Est » est identifié comme un des axes stratégiques majeurs des actions de l'Etat et des collectivités au regard des enjeux de transports et de déplacements, mais elle garde en perspective l'organisation possible d'un grand débat sur le système des transports dans la vallée du Rhône et le couloir Languedoc-Roussillon.

Par ailleurs, de nouvelles études, locales ou régionales, ont été réalisées qui peuvent alimenter la réflexion sur ce thème et ces territoires. Elles sont en outre aujourd'hui complétées par des rapports publics (rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures, rapport DATAR sur la France en Europe) ou des rapports internes aux services de l'Equipement (rapport CGPC sur l'évolution des transports dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien). **La présente mission a donc un premier objectif : celui d'actualiser la connaissance des enjeux des territoires étudiés en 2002.**

En outre, la première étude a clairement montré que les enjeux étaient différents selon les territoires et mais que le souci opérationnel de devoir communiquer à l'échelle des régions administratives devaient nous orienter vers la production d'analyses ciblées géographiquement : **l'étude est donc organisée autour de 3 approches régionales** (parties des régions Languedoc-Roussillon, PACA et Rhône-Alpes, principalement concernées par les réflexions sur les aménagements du réseau des transports et des modes de fonctionnement de l'axe Vallée du Rhône/Languedoc Roussillon).

Enfin, la réactivité différenciée des territoires aux projets de modernisation de l'organisation des transports et déplacements nous invite aujourd'hui à davantage **nuancer (et dans certains cas approfondir) les enjeux et perspectives de quelques territoires** à l'horizon 2020 - 2030.

Ainsi la question de l'aménagement des territoires est posée en ces termes :

- en Languedoc-Roussillon, l'agglomération montpelliéraine continue-t-elle à concentrer l'ensemble des éléments du développement démographique et économique ou peut-on répartir la croissance sur d'autres territoires.
- Dans la vallée du Rhône, la question posée est celle d'un développement possible d'un territoire « intermédiaire » autour de Valence éventuellement structuré en réseau de pôles ou de sa stagnation relative sous l'impact des deux métropoles du nord et du sud.
- Jusqu'où peut aller la métropole marseillaise et quelle est la place de la « rotule » d'Avignon dans les alternatives de développement territorial.

1.2 Le cadre de référence

Les transports participent à la vie quotidienne de l'ensemble de la population et irriguent l'ensemble des secteurs économiques...Mais l'évolution du système de transport semble aujourd'hui rendu à un point critique : on ne peut pas prolonger les tendances qui ont prévalu jusqu'alors sauf à aboutir à des blocages ou des situations intolérables¹.

Des documents de planification stratégique

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) fixait dès 1997 l'importance des transports dans le développement des territoires. Les questions d'usages des infrastructures selon un modèle économique libéralisé mais respectueux de l'environnement ainsi que les objectifs de meilleure accessibilité pour tous aux infrastructures et aux connaissances plaçaient résolument les transports parmi les priorités des politiques européennes.

Les Schémas Multimodaux de Services Collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises, institué dans le cadre de la loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du territoire du 25 juin 1999 posent comme principe de répondre aux besoins de transport et de déplacements à un horizon de 20 ans dans des conditions compatibles avec les exigences économique, sociales et environnementales d'un développement durable. Les deux priorités de ces schémas sont le fret ferroviaire et les déplacements urbains. Ces schémas ont été publiés en avril 2002. Le territoire du grand Sud Est est retenu comme un des territoires stratégiques et les schémas listent un certain nombre de projets routiers et ferrés permettant l'amélioration des transports à horizon 2020.

Un rapport de prospective sur la France en Europe et l'ambition pour la politique des transports réalisé par la DATAR et publié en avril 2003 qui analyse les effets du contexte économique et de son évolution à long terme sur les réseaux et logiques de transports et déplacements tout en proposant un certain nombre d'alternatives dont certaines s'appuient sur les projets démarrés ou projetés retenus dans les schémas de services collectifs.

¹ La France en Europe : Quelle ambition pour la politique des transports ? DATAR avril 2003

Des analyses et évaluations sur l'opportunité des projets retenus

Dans un contexte de rigueur budgétaire et de débats importants sur les orientations stratégiques des transports plusieurs documents ont récemment alimenté la réflexion.

Rapport Haenel et Gerbaud sur le fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail, rendu en février 2003 posant de façon abrupte la question de la politique nécessaire en matière d'alternative au transport routier poids lourds.

Rapport de Richemont intitulé « Un pavillon attractif, un cabotage crédible, deux atouts pour la France » remis en mars 2003 qui développe l'idée du cabotage maritime pour pallier la congestion trafic routier dans un contexte de développement difficile du ferroutage.

Audit sur les grands projets d'infrastructures de transport remis en février 2003 et mené par l'inspection générale des finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées évaluant l'intérêt des principaux projets démarrés ou projetés.

Ces différents rapports ont servi de base au débat parlementaire du 20 mai 2003 sur le choix des grandes infrastructures à horizon 2020.

L'ensemble de ces éléments d'informations rapports de planification stratégique ainsi rapports d'informations, constituent aujourd'hui le cadre de référence des réflexions nationales mais aussi régionales tant l'impact des décisions qu'ils conditionnent est important sur l'aménagement des territoires régionaux.

1.3 Rappel des hypothèses d'infrastructures

Les Schémas de Services Collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises posent comme principe de répondre aux besoins de transport et de déplacements à un horizon de 20 ans dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable. Le territoire du grand Sud Est a été retenu comme un des territoires stratégiques et les schémas listent un certain nombre de projets permettant l'amélioration des transports à moyen et long terme (2010-2020).

Toutefois, il semble que l'ensemble des principaux projets à moyen terme ne devraient pas permettre d'absorber la croissance du trafic à horizon 2020 et ce d'autant plus que bon nombre des indicateurs, au niveau régional celui de la croissance démographique, ou au niveau national ou européen celui de l'évolution des flux vers les pays entrant de l'Union Européenne, obligent plutôt à envisager une hausse des déplacements intra-régionaux et de transit dans la vallée du Rhône et dans le couloir languedocien.

Ainsi, les scénarios à horizon 2020 envisagent en Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes et PACA (après un acte volontariste d'optimisation de l'ensemble des éléments du système de transport en place ou prévus à court terme) deux types d'hypothèses :

- des aménagements et doublement sur place des autoroutes actuelles (A7/A9) dans le couloir languedocien et rhodanien ;
- le choix volontariste de la création d'une voie nouvelle sous la forme d'une autoroute connue sous le nom d'A79.

Cette étude n'a pas vocation à reprendre avec exhaustivité l'ensemble des informations par ailleurs disponibles dans de nombreuses études nationales et régionales (dont la liste est jointe en annexe), mais plutôt à en retenir l'essentiel au regard des principaux enjeux et problématiques territoriales connues à ce jour afin que le débat sur les infrastructures de transport s'appuie sur une vision objective et partagée du territoire entre les acteurs.

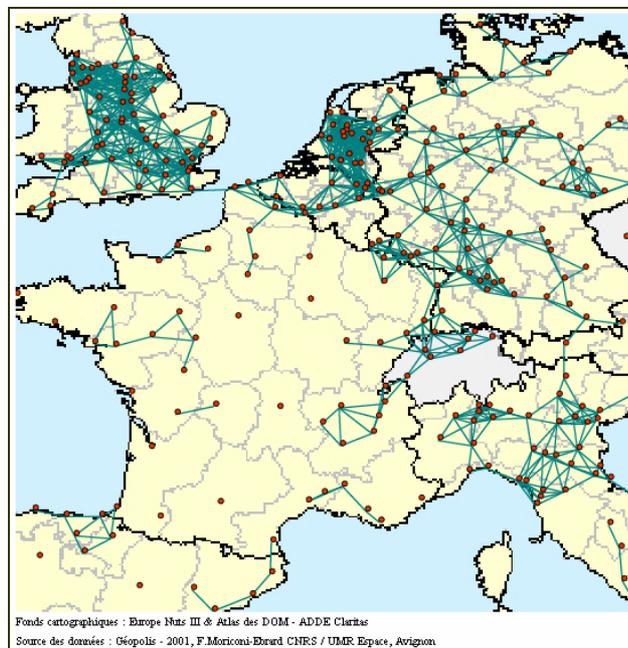
2 La place du Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes et PACA dans la question des transport à horizon 2020

2.1 Enjeux européens

Le schéma de développement de l'espace communautaire adopté en 1999 par l'Union Européenne, comme la stratégie pour la France de 2020 arrêtée en 2000, a retenu le modèle d'un développement spatial polycentrique et équilibré. Il suppose à la fois la présence de pôles urbains de taille suffisante répartis sur le territoire ("l'armature"), et l'organisation de coopérations entre ces pôles, spécialisés et complémentaires, en vue d'une meilleure compétitivité ("le maillage").

En pratique, l'état actuel du maillage urbain européen, susceptible d'adopter un fonctionnement polycentrique, est représenté ici par les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et par le maillage des agglomérations distantes de moins de 100 km. Le concept d'agglomération (continuité du bâti) prévaut ici sur celui d'aire urbaine (déplacement domicile-travail) pour des raisons de comparabilité des informations disponibles à l'échelle européenne².

**Agglomérations de plus de 100 000 habitants
distantes de moins de 100 kilomètres (en 2000)**

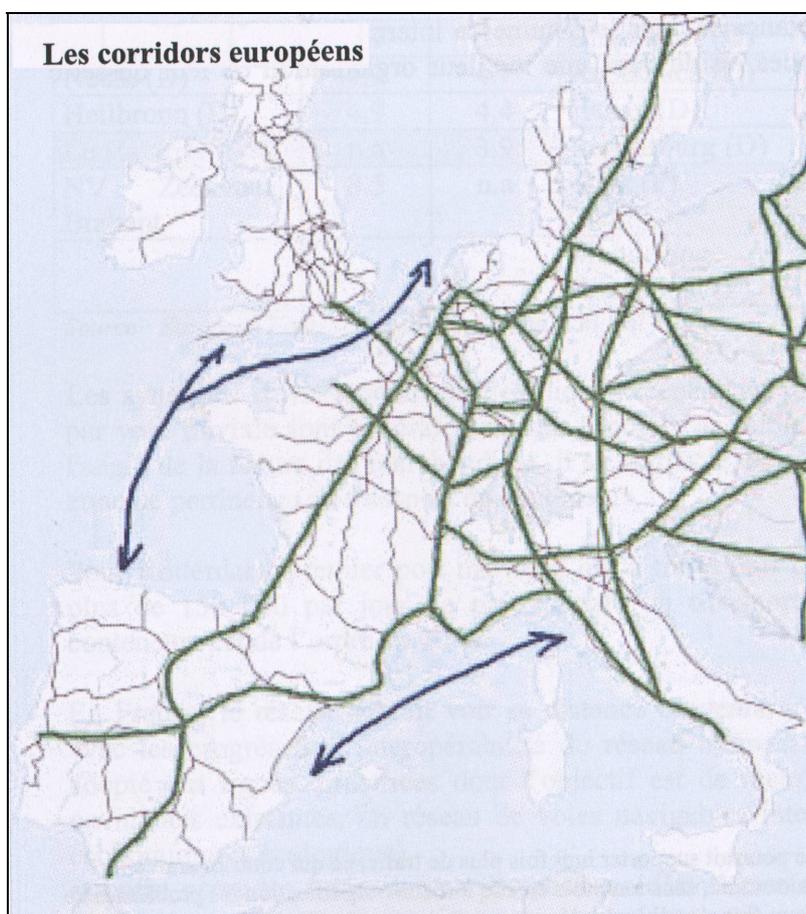


² Source DATAR Observatoire des Territoires

L'enjeu européen des régions Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes et PACA réside d'abord dans leur position de corridor de transport. Les corridors sont au cœur du système des transports français et en constituent sans doute l'enjeu le plus déterminant. Ils organisent à la fois le maillage des principales métropoles françaises entre elles et l'écoulement de la majorité des trafics de marchandises, notamment pour celles qui transitent par notre pays. Enfin ils supportent l'essentiel des migrations touristiques.

Les couloirs languedociens et rhodaniens font partie des corridors européens d'itinéraires multimodaux (route, fer, voie navigable, cabotage maritime) qui supportent le transport de flux internationaux d'une certaine importance.

Les corridors européens



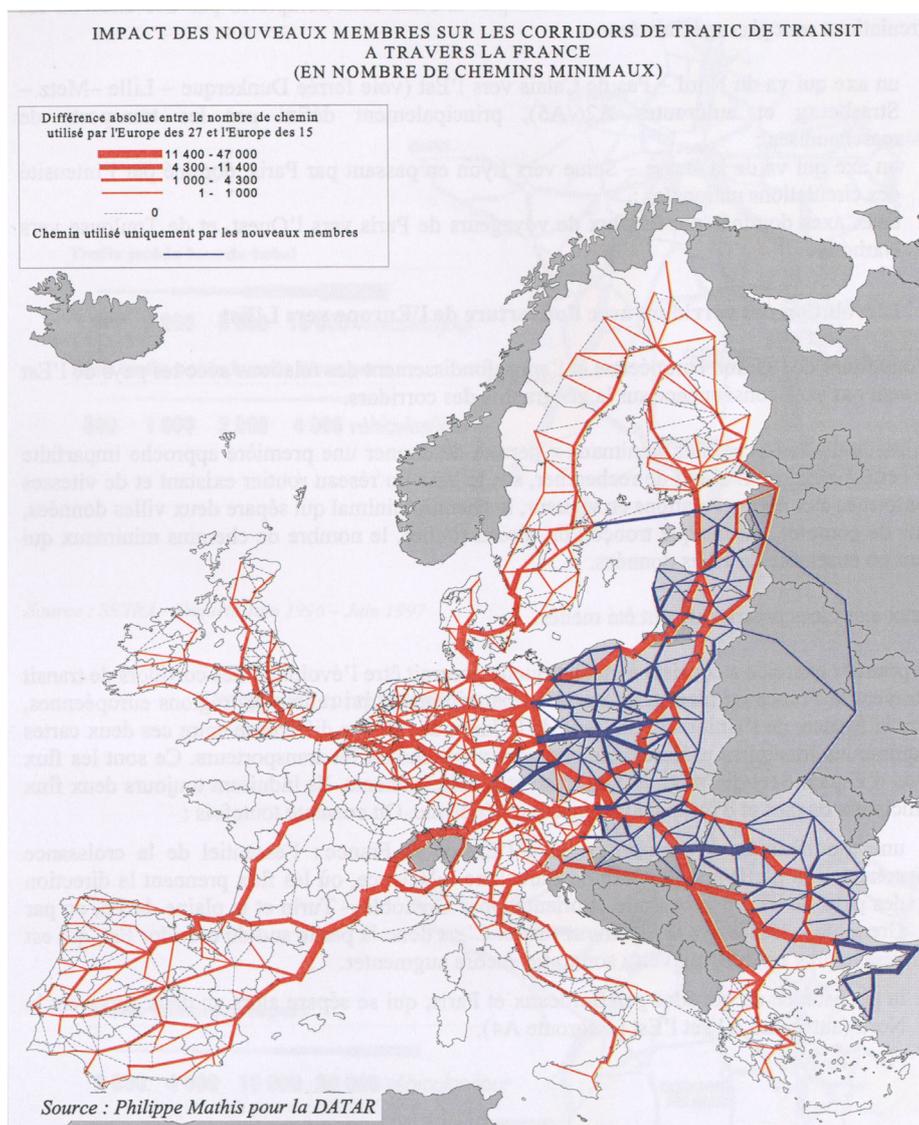
Source DATAR 2003

Une des caractéristiques de ce couloir nord-sud est l'importance des trafics de transit par rapport aux fonctions d'échanges nationaux et locaux qui expliquent en partie la congestion marquée par des migrations touristiques. L'ensemble du corridor nord-sud fait donc l'objet d'une attention particulière qui mêle une politique volontariste de report modal vers le fer ou la voie fluviale, des actions de création d'itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône soit nord-sud (dont l'A75 en Languedoc-Roussillon) soit est-ouest permettant de passer d'un barreau à l'autre (dont la RN88 entre Lyon et l'A75).

L'enjeu est de maintenir la capacité d'échange européen vecteur économique central tout en préservant les capacités répondant aux besoins nationaux et régionaux.

L'enjeu est d'autant plus marqué que l'ouverture et l'approfondissement des relations avec les pays de l'est ne sera pas sans conséquence sur la géographie des corridors³ avec un impact important sur les couloirs rhodanien et languedocien.

Simulation de l'impact des trafics de transit vers les pays de l'Est



Source DATAR 2003

³ La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? DATAR, avril 2003 .

2.2 Enjeux nationaux et interrégionaux

Les régions Rhône Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA s'inscrivent dans la logique supra-régionale du grand Sud-Est.

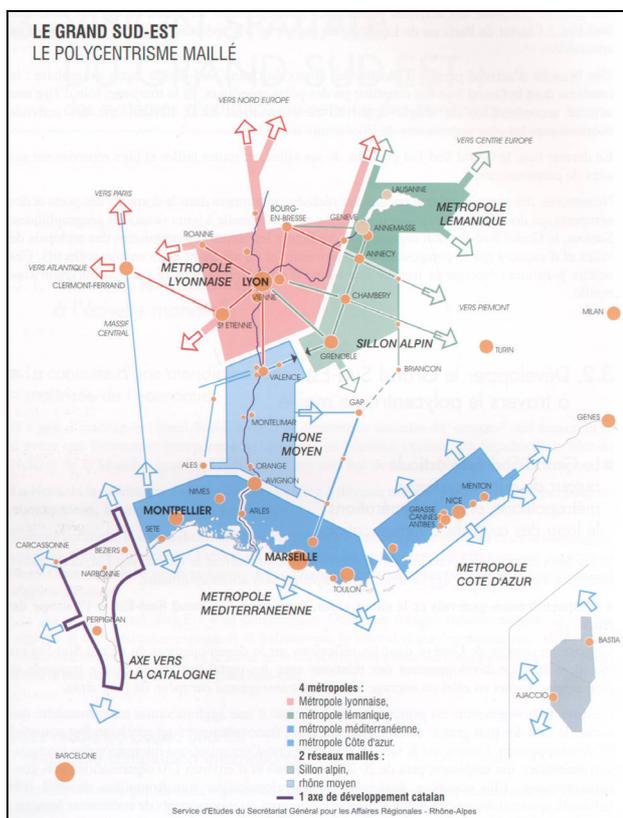
Le Grand Sud-Est s'articule autour de quatre systèmes métropolitains et d'agglomérations le long des axes de communication. :

- L'espace franco-genevois et le sillon alpin, liens entre le Grand Sud Est et l'Europe du Nord ;
- Un système métropolitain méditerranéen à organiser autour de ses points d'excellence ;
- L'ouverture de la Côte d'Azur à son voisinage italien et au Grand Sud – Est ;
- L'espace métropolitain lyonnais.

Reliant ces quatre ensembles métropolitains, deux axes de développement se structurent progressivement dans les régions du Grand Sud Est :

- « La vallée du Rhône : lien entre les Marseille et Lyon, à la fois couloir de transport de l'Europe du Nord à l'Europe du Sud et espace de développement »⁴.
- « L'axe vers la catalogne comprend une partie urbanisée (– Nîmes – Montpellier) et une partie moins dense de Béziers à Narbonne et Perpignan.

Place de la Moyenne Vallée du Rhône et de l'axe languedocien dans le Grand Sud Est



Source DATAR 2003

⁴ Source : Aménager la France de 2020, Contribution de l'Etat à de nouveaux enjeux interrégionaux, le Sud-Est,

2.3 Enjeux régionaux et locaux

Les projets d'aménagement ou de création de nouvelles infrastructures sont nombreux du fait de l'axe stratégique des couloirs rhodaniens et languedociens. Ils s'inscrivent dans des territoires en évolution du fait notamment de la dynamique démographique et des enjeux économiques des agglomérations situées sur les corridors européens. Ils ont un impact certain sur les dynamiques de déplacements et doivent s'articuler avec les politiques de développement actuelles.

Des territoires infrarégionaux, identifiés lors d'études précédentes ont été retenus car particulièrement concernés par les impacts potentiels des aménagements d'infrastructures :

- En Languedoc-Roussillon : le couloir languedocien véritable espace urbain qui va de Perpignan au sud à Beaucaire au nord-est comprend les principales aires urbaines de la région ainsi que la frange littorale et le piémont ouest languedocien composé de l'arrière pays héraultais (Lodévois et piémont Biterrois) et d'une partie des Cévennes gardoises et de l'aire urbaine d'Alès.
- En Rhône Alpes : la Moyenne Vallée du Rhône constituée de la plaine de Valence, de Montélimar, ainsi que d'une partie du département de l'Ardèche (aires urbaines de Annonay, Privas et Aubenas).
- En Provence-Alpes-Côte d'Azur : le territoire avignonnais situé à l'intersection de l'arc méditerranéen (de Gênes à Barcelone) et de l'axe rhodanien.

La réflexion sur les problématiques territoriales à l'échelle des régions du Grand Sud Est s'attache donc plus particulièrement à ces territoires qui concentrent des enjeux importants.

Synthèses territoriales

1 Couloir et piémont languedociens

1.1 Un territoire à double vitesse

En 2001, le Languedoc-Roussillon compte 2,3 millions d'habitants⁵. Si la région ne se place pas parmi les régions les plus peuplées de France (10ème rang), elle enregistre en revanche une croissance de population nettement supérieure à l'ensemble des régions françaises (2,5 fois plus importante que la moyenne nationale entre 1980 et 1999). Les migrations constituent le moteur principal de la croissance démographique (elle y contribue à 90%). Avec plus de 1 500 nouveaux arrivants par mois, l'Hérault est, entre les deux derniers recensements, le département le plus attractif de France⁶.

Sans qu'il soit possible de chiffrer son évolution future avec précision, le dynamisme démographique du Languedoc-Roussillon continuera à concerner en priorité le territoire de l'aire urbaine de Montpellier et dans une moindre proportion, ceux de Sète et de Nîmes.

Aujourd'hui, c'est environ 45% du dynamisme régional qui "préfère" Montpellier et sa périphérie au reste de la région. L'extension actuelle de l'aire urbaine montpelliéraine⁷ notamment vers le nord en fait la preuve : la commune la plus septentrionale est située à 40km à vol d'oiseau du littoral.

Les exercices de prospective réalisés par la Direction Régionale de l'Équipement Languedoc-Roussillon montrent la difficulté qu'il y aurait à promouvoir un développement plus centré sur Nîmes ou sur Alès, par exemple. Le cas de l'agglomération d'Alès est exemplaire : la tendance au fléchissement de la population mis en évidence dans les derniers recensements et dans les projections réalisées par l'INSEE ne saurait être sensiblement contrebalancée par des politiques volontaristes : les nouvelles populations intéressées par le haut niveau de services de l'agglomération de Montpellier et par son image ne se satisferont pas des atouts du grand Alès.

Inéluctablement, semble-t-il, la demande sera tournée très majoritairement vers le Grand Montpellier et les marges de manœuvre restent limitées. Une politique volontariste d'aménagement du territoire ne saurait faire abstraction de cette réalité.

Les dynamiques démographiques, engendrent sur ces territoires d'importantes pressions foncières et économiques. Le potentiel d'urbanisation de ces zones a diminué très fortement au cours des 20 dernières années et les zones à urbaniser sont de plus en plus rares, en particulier dans le couloir languedocien.

⁵ Source : INSEE, estimation de population au 1-1-2001

⁶ GESTAT – LR, janvier 2003 - Prospective démographique et économique en Languedoc-Roussillon

⁷ au sens des aires urbaines définies par l'INSEE : pôles urbaines et communes périurbaines dont 40% au moins des actifs résidents vont travailler dans l'aire urbaine

Le territoire de l'est régional sera, par ailleurs, confronté à plusieurs questions dont la sensibilité ne peut que croître avec le temps. Il en est ainsi :

- de la congestion progressive des zones urbaines (villes centres)
- de la nécessaire préservation des espaces littoraux (lagunes et trait de côte)
- de l'indispensable prise en compte des zones à risque (notamment celles qui concernent les inondations)
- de la forte demande de logements
- de la montée des prix du foncier
- de la congestion des grandes infrastructures et notamment de l'autoroute

Dit autrement, l'accueil des "nouvelles" populations dans ce territoire sera moins "libre" et moins "facile" qu'il n'était autrefois : les collectivités devront tenir compte de ces nouvelles réalités.

Ainsi, la croissance démographique du Languedoc-Roussillon, et de manière plus aiguë celle de l'agglomération montpelliéraine, constitue la problématique centrale sur laquelle vont s'articuler les enjeux du territoire à horizon 2020-2030. L'un des enjeux centraux pourrait être la capacité du territoire à gérer de manière durable le développement d'un espace métropolitain de 500 000 à 800 000 habitants allant de Béziers à Nîmes dont les formes pourraient varier selon les stratégies et alternatives d'aménagement.

1.2 Les enjeux « transport et territoires »

La question autoroutière, même si elle doit tenir compte, prioritairement, de données nationales et européennes comme la nécessaire fluidité de l'axe constitué par la vallée du Rhône et le couloir languedocien, ne pourra pas occulter la réalité régionale, ne serait-ce que parce l'économie languedocienne en dépend en grande partie (accès aux marchés, offre touristique régionale, etc.) et parce que tout grand projet d'équipement met en évidence des intérêts locaux quelque fois contradictoires liés à la question de l'environnement et du cadre de vie.

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.

Pour ce qui concerne la première phase, on peut légitimement prévoir que, à l'horizon 2010 :

- Deux sections d'une Ligne Grande Vitesse (LGV) mixte seront réalisés : il s'agit des sections frontière espagnole – Perpignan sud, d'une part, et de Nîmes est – Montpellier sud, d'autre part.
- L'amélioration de la ligne ferroviaire actuelle entre Montpellier et Perpignan aura permis d'absorber l'augmentation du trafic généré par les deux nouvelles sections.
- Le contournement sud autoroutier de Montpellier aura temporairement réglé la question posée par la superposition des trafics de l'agglomération montpelliéraine et des trafics interrégionaux et internationaux.

- L'autoroute A75 permettra d'écouler une partie de la croissance des trafics nord-sud transitant en Languedoc-Roussillon.
- Les développements du trafic fluvial ou de cabotage n'apporteront pas d'amélioration sensible à la congestion autoroutière.

Même si elle est freinée, la croissance des trafics autoroutiers continuera et la congestion restera un problème à résoudre même si, comme cela est envisagé, l'amélioration de la gestion du trafic sur l'autoroute aura permis d'absorber, elle aussi, une partie de la croissance.

Une congestion de l'axe principal serait certainement un handicap :

- pour les populations dont la mobilité serait ainsi pénalisée (notamment pour les déplacements domicile-travail et pour l'ouverture nécessaire des bassins d'emploi)
- pour les activités de la région qui ont, soit leurs fournisseurs, soit leurs clients à l'extérieur. A ce titre, les grandes zones d'activité comme le Marché Saint-Charles de Perpignan, les ports régionaux ou les ZAE situées dans les agglomérations seraient inéluctablement désavantagées vis-à-vis de leurs concurrents nationaux et internationaux. De la même manière, l'accès plus difficile des zones touristiques régionales pourrait inciter à délaisser un littoral dont l'aménagement est, par ailleurs, devenu en partie nécessaire.

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 2010 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 2010 un aménagement sur place, c'est à dire l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois quatre ou cinq voies, peut être envisagée avec des solutions techniques différentes selon les sections de l'autoroute.
- **Solution 3** : au-delà de 2010 la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière dite de Piémont passant approximativement au sud d'Alès et dans le nord des aires urbaines de Montpellier et de Béziers pour se diriger vers le carrefour narbonnais et connue sous le nom d'A79 ou autoroute de Piémont.

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

La solution du statu quo est délicate à appréhender du fait notamment de réalisations routières et autoroutières déjà en cours. Elle intègre par ailleurs la ligne TGV Nîmes Montpellier ainsi que des aménagements de la RN113.

Dans sa dimension routière, cette solution du statu quo intègre déjà pour partie des éléments d'un scénario de début de doublement de l'A9 par une autoroute nouvelle de 2X3 voies entre les échangeurs de Vendargues (au nord) et de Saint Jean de Védas (au sud). Cette nouvelle voie assurera la continuité du réseau autoroutier au droit de Montpellier, et facilitera le transit national et international tout en soulageant les relations urbaines d'agglomération et le trafic régional.

A court et moyen terme : une amélioration des trafics locaux et de transit favorisant le développement sud de l'agglomération montpelliéraine

Cette infrastructure qui permettra à terme la réalisation d'une rocade sud de l'agglomération montpelliéraine (l'actuelle section A9 devenant A700). Une séparation des usages (déplacement intra-agglomération et déplacement de transit) sur certaines sections devrait permettre de fluidifier le trafic et faciliter ainsi certains déplacements. Elle devrait favoriser le développement de l'agglomération dans sa partie sud principalement entre St Jean de Védas au sud-ouest, Lattes au sud et Vendargues au sud-est.

Une solution qui n'offre pas une réelle alternative en matière d'aménagement du territoire

Cet aménagement, de nature à fluidifier le trafic, n'apporte pas à proprement parler d'alternative en matière d'aménagement régional. Il ne permet pas une séparation des trafics de transit en fonction des destinations : arc méditerranéen d'une part, nord de l'Europe et pays de l'Est d'autre part.

Par ailleurs, cette solution renforce l'axe Nîmes–Montpellier–Sète et organise une conurbation longitudinale déjà visible le long des axes de transport (RN 113, autoroute A9 et lignes de chemin de fer).

Des effets secondaires et à plus long terme : une sur-occupation des espaces métropolitains et une accentuation des contraintes

Un renforcement potentiel de l'attractivité du sud de l'agglomération montpelliéraine par l'amélioration du trafic, est à mettre en perspective des contraintes importantes déjà présentes sur ces territoires.

Cette solution :

- renforce la pression sur un littoral fragilisé et soumis aux contraintes des inondations ;
- délaisse, malgré les rocades est et ouest actuellement en projet, le nord du territoire montpelliérain déjà mal desservi ;
- oublie (ou préserve) la zone constituée par le piémont et la plaine viticole.

Dans cette hypothèse la densification du tissu urbain existant apparaît alors comme une alternative nécessaire au développement de l'agglomération montpelliéraine vers le sud.

A échéance de 2010-2020 un risque de dévalorisation des territoires

Si la fluidité du trafic est nécessairement améliorée par le doublement A9 à court et moyen terme, il est nécessaire à horizon de l'après 2010 d'intégrer les effets des projections démographiques, notamment dans son effet de renforcement des concentrations de populations dans le couloir languedocien.

Au-delà de 2010, l'accroissement des densités urbaines dans des espaces fragiles et le développement d'une congestion due à l'accroissement démographique, que les aménagements actuels ne régleront pas à cette échéance, soulèvent un risque d'une certaine dévalorisation des territoires.

Une telle dévalorisation serait le fait d'accessibilités moindres (notamment vers le littoral, avec le risque de déport d'une partie de la clientèle) mais aussi d'une perception négative d'un cadre de vie en voie de dégradation, de plus en plus comparable à celui des grandes agglomérations que les nouveaux arrivants cherchent plutôt à quitter.

L'attractivité de l'agglomération de Montpellier pourrait être entamée ainsi que celle de Nîmes.

Dans un scénario avec peu d'intervention sur l'infrastructure autoroutière actuelle la ville de Sète souffre du fait d'une desserte difficile de ses équipements portuaires la rendant moins compétitive que ses concurrentes de l'arc méditerranéen.

Le bassin d'Alès n'est qu'indirectement affecté par une congestion non résolue au-delà de 2010 sur l'A9. Une telle évolution renforcerait néanmoins la pression sur la RD6 (Alès Bagnols sur Cèze) débouché nord des activités industrielles.

Un statu quo peut aussi 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, le scénario qui consiste à se « contenter » des projets déjà partis à horizon 2010 pourrait servir de dynamiseur des 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.

1.2.2 Solution 2 : élargissement de l'autoroute actuelle

Cette solution est une extension de l'option du statu quo par la réalisation d'aménagements complémentaires au-delà de 2010. Il peut s'agir sur certaines zones particulièrement sujettes à congestion de mise à 2 X 4 ou 5 voies, de création de nouveau tronçon autoroutier à 2 X 2 voies de voies en complément etc.

Dans le Languedoc Roussillon ces réflexions concernent principalement les tronçons situés entre Nîmes et Narbonne.

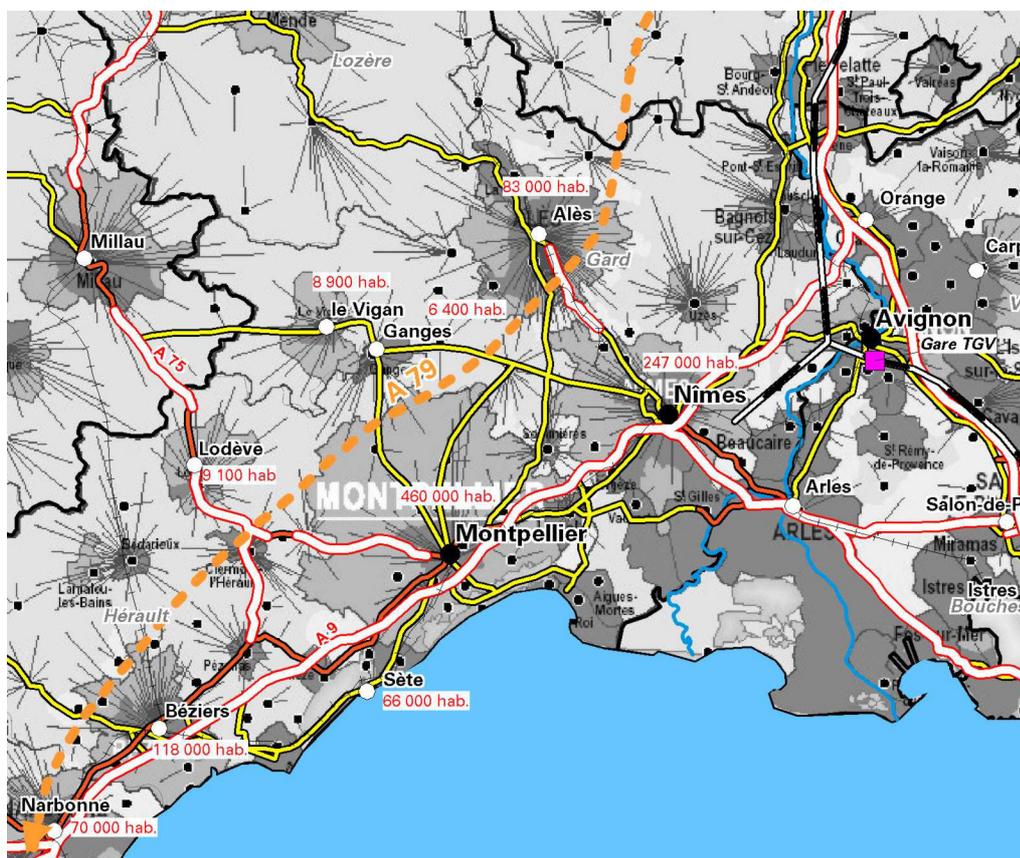
Une telle solution inclue par ailleurs des réflexions sur des aménagements d'itinéraires comme l'utilisation possible de l'A75 et de l'A750 comme itinéraire de délestage, ou le déplacement de l'embranchement entre A9 et A54 à Nîmes.

Cette solution renforce les effets décrits dans les points précédents. Elle conforte en différents points du territoire régional l'étalement urbain du couloir languedocien le long des axes et aux points d'ancrage des échangeurs.

Les améliorations en matière de trafic, si elles sont réelles, ne font que repousser le phénomène de congestion à une échéance plus lointaine. La possibilité de « compter » sur ces aménagements après 2010 peut freiner d'une certaine façon la prise de conscience des

effets de la concentration urbaine en évitant de travailler sur des alternatives d'aménagement que ce soit en matière de transport collectifs ou d'évolution de l'urbanisation.

1.2.3 Solution 3 : la création d'un itinéraire autoroutier de Piémont sur sa partie languedocienne.



Le tracé purement indicatif de l'A79 permet de montrer, qu'outre l'aire urbaine d'Alès, une telle infrastructure jouxterait les limites nord des aires urbaines de Béziers et de Montpellier.

Une séparation des flux routiers Espagne/Pays du Nord ou PECO de ceux qui empruntent l'arc méditerranéen

Le report de trafic modélisé sur une éventuelle infrastructure de ce type concerne principalement le trafic longue distance.

Une autoroute de Piémont assurerait une fonction de séparation des trafics à partir de Narbonne en permettant d'orienter l'itinéraire péninsule ibérique - Italie par l'A9 actuelle (et son doublement au droit de Montpellier), et l'itinéraire vers l'Europe du Nord sur la partie de piémont en évitant le couloir Languedocien.

Cette séparation possible des trafics est à considérer dans l'optique d'une modification des trafics des corridors européens liée à l'évolution notable des flux de transit à destination des pays de l'Est nouveaux membres de l'Union Européenne⁸.

⁸ La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? DATAR, avril 2003

L'autoroute A79 : un facteur de désenclavement des territoires ruraux isolés ou de territoires industriels en reconversion ?

La question d'une autoroute de piémont est aujourd'hui considérée comme une question relevant de la problématique « d'aménagement du territoire ». Une telle infrastructure est souvent perçue, notamment par les acteurs locaux, comme une aide au désenclavement et au maintien des populations, mais aussi comme un appui au développement économique de territoires en perte de vitesse ou en reconversion.

Dans le cas du piémont languedocien, l'A79 desservirait, en Languedoc-Roussillon un espace à dominante urbaine : l'aire urbaine d'Alès, et d'autres aires à dominante rurales comme le Vigan ou Ganges. Elle assurerait un « raccordement » des aires de Lodève et de Clermont-l'Hérault, aires à dominante rurales, mais déjà dynamisées par l'A75 et l'A750 et l'amélioration des déplacements vers Montpellier.

Les scénarios démographiques montrent pourtant que l'autoroute A79 ne serait pas un facteur direct de maintien de la population sans une activité économique suffisante susceptible de permettre un développement endogène⁹.

Par ailleurs on sait qu'il n'existe pas de réel automatisme entre la création d'une autoroute et le développement d'un territoire. L'impact de l'infrastructure est en effet fortement conditionné par les potentialités locales préexistantes, le dynamisme des acteurs locaux et les initiatives prises par les collectivités territoriales en tenant compte de la spécificité du contexte et des atouts à valoriser.

Il paraît donc difficile d'envisager la création d'une autoroute de piémont dans sa partie languedocienne sans considérer son impact de manière élargie au niveau de l'aménagement du territoire régional, et notamment son lien avec le développement de l'urbanisation de ses principales agglomérations.

L'A79 peut-elle jouer un rôle dans le phénomène de métropolisation de l'aire montpelliéraine : redonnant un cadre de développement à l'arrière pays et soulageant le littoral ?

Le phénomène de « métropolisation » régionale en cours est amené à se renforcer du fait des perspectives de croissance démographique. Le développement urbain Montpellier-Nîmes-Sète (auquel il convient de rajouter Béziers) impose aujourd'hui de se poser la question de l'intégration de ces villes dans un aménagement régional d'abord, mais ensuite à l'échelle du grand Sud Est (échelle interrégionale, voire nationale et internationale).

Une telle perspective acte le développement déjà en cours de la seconde couronne de l'aire urbaine de Montpellier¹⁰ et le probable développement de la troisième couronne jusqu'aux limites de l'aire urbaine actuelle notamment sous l'effet de la pression foncière du couloir languedocien.

Une « métropolisation » en devenir, comprise comme logique de structuration des territoires, nécessite de prendre plus en considération les relations de ces aires urbaines avec l'arrière-pays.

⁹ Analyse prospective de l'espace Nîmes-Montpellier-Sète, DRE LR-IDECO, avril 2003

¹⁰ s'étendant au nord jusqu'à St Mathieu de Tréviers (Etude DRE-LR, IDECO)

Elle peut induire :

- l'émergence de nouvelles centralités construites à l'échelle de ces nouveaux territoires métropolitains hors des centres anciens traditionnels ;
- l'accroissement concomitant des mobilités et des distances de déplacement nécessitant une adaptation et un développement des infrastructures de transport ;
- l'étalement et la dilution de l'urbanisation qui atténuent les frontières entre les villes, entre les espaces urbains, périurbains et ruraux ;
- une spécialisation accrue de vastes espaces affectés à des fonctions et usages spécifiques comme l'illustre l'apparition de zones à vocations exclusivement industrielles, commerciales, universitaires, résidentielles ou de loisirs...

La mise en place d'un itinéraire autoroutier de piémont peut alors être considéré, non seulement comme une opportunité pour des bassins enclavés ou en reconversion, mais aussi comme un des éléments d'une question majeure d'aménagement du territoire du Languedoc-Roussillon : l'avenir des ses aires urbaines en voie de « métropolisation ».

Dans une telle optique l'A79 « raccordée » aux agglomérations de Béziers, de Montpellier et Nîmes par des barreaux routiers de bonne qualité comme l'A75 et l'A750, la D986, la RD 17 et la RN 106, améliore la circulation aux franges nord des aires urbaines et participe au rééquilibrage des mobilités.

Une autoroute de piémont vecteur d'étalement urbain dans l'arrière-pays ?

Une telle infrastructure soulève la question du modèle d'urbanisation de zones résidentielles « rurales ». Un accès facilité au nord des agglomérations notamment par des barreaux raccordés à l'A79, serait-il la porte ouverte à l'étalement urbain difficilement contrôlable dans des zones encore aujourd'hui relativement protégées ?

La question est sans doute posée. Une partie de la réponse réside dans la capacité à élaborer une politique intercommunale élargie d'accompagnement et de maîtrise intelligente de l'urbanisation, intégrant de meilleurs équilibres entre le couloir languedocien et son « arrière-pays ».

D'un autre côté, la question de l'accueil des populations dans les aires urbaines du Languedoc-Roussillon à échéance de 2020 ou 2030 ne peut faire l'économie d'une réflexion sur l'intégration des territoires d'arrière-pays dans la politique d'accueil.

La nécessité de préserver les caractéristiques et le patrimoine des territoires de piémont et leur rôle touristique et d'évasion pour les populations des agglomérations, est-il incompatible avec une urbanisation raisonnée ?

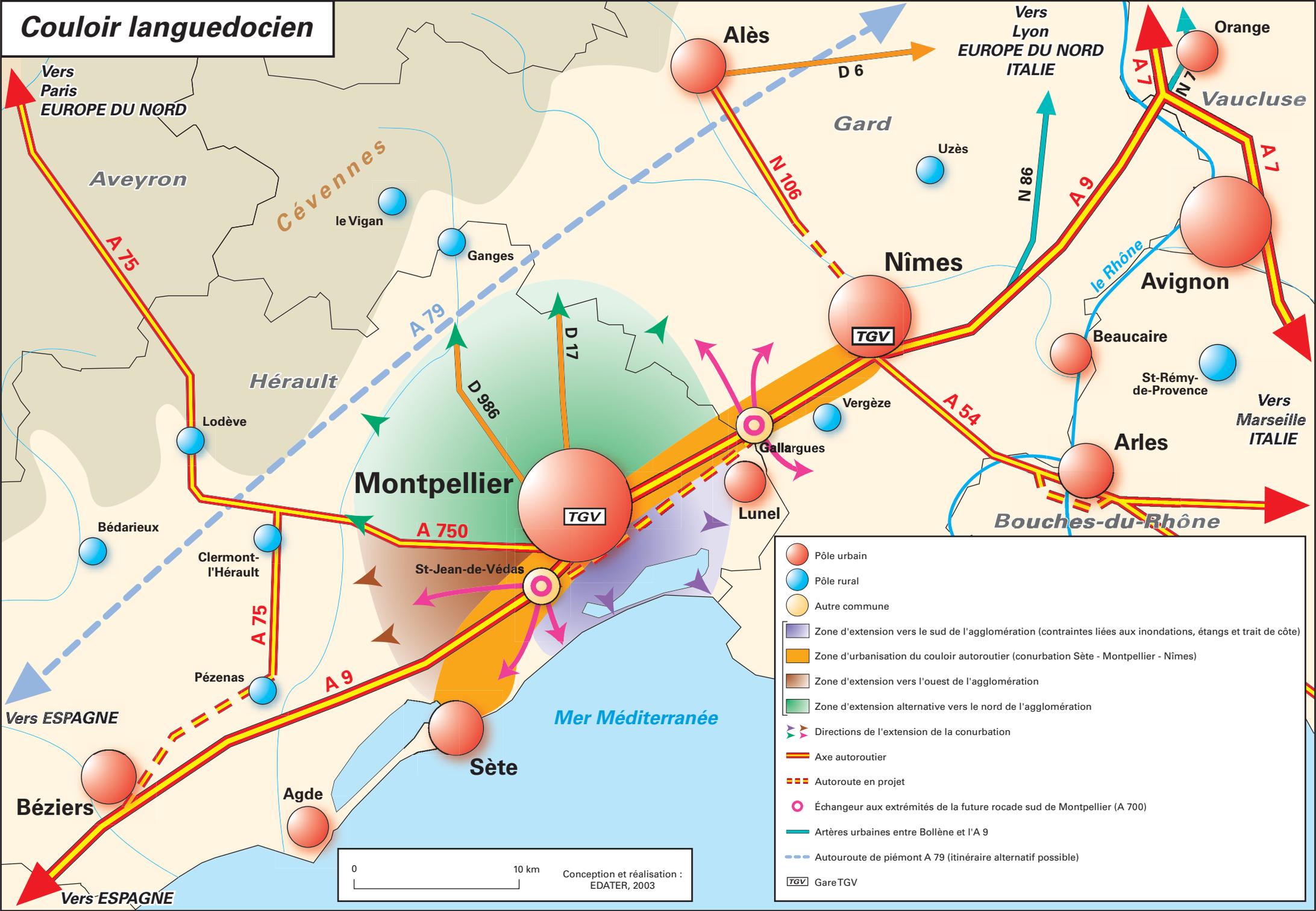
N'a-t-on pas intérêt à prendre en compte la dépendance déjà importante de ces pôles du piémont avec les principales agglomérations en améliorant leur accessibilité tout en renforçant leur fonction dans la logique d'urbanisation régionale ?

En résumé, la solution de l'A79 doit se concevoir dans un ensemble prospectif à long terme (2020-2030) comme un des éléments partie intégrante d'un aménagement intégrant le piémont dans les équilibres d'urbanisation.

Une telle solution :

- favorise la séparation entre des trafics à longue distance nord-sud et est-ouest et offre l'opportunité d'une gestion facilitée des trafics ;
- dessert le nord des agglomérations de Montpellier et de Béziers ;
- participe à la diminution de la pression sur le littoral languedocien ;
- incite à un report de la nouvelle urbanisation vers le nord des agglomérations dans des zones moins sensibles (même si le classement en AOC viticoles ne doit pas être négligé) ;
- organise la plaine languedocienne autour de deux axes majeurs de transport ;
- offre aux bourgs du piémont et, surtout, à l'agglomération alésienne un atout supplémentaire pour leur développement ou leur redémarrage économique tout en préservant les zones naturelles les plus sensibles des contreforts des Cévennes ;
- soulève la question de la nécessaire maîtrise de l'urbanisation et son intégration dans une réflexion d'ampleur régionale.

Couloir languedocien



- Pôle urbain
- Pôle rural
- Autre commune
- Zone d'extension vers le sud de l'agglomération (contraintes liées aux inondations, étangs et trait de côte)
- Zone d'urbanisation du couloir autoroutier (conurbation Sète - Montpellier - Nîmes)
- Zone d'extension vers l'ouest de l'agglomération
- Zone d'extension alternative vers le nord de l'agglomération
- Directions de l'extension de la conurbation
- Axe autoroutier
- Autoroute en projet
- Échangeur aux extrémités de la future rocade sud de Montpellier (A 700)
- Artères urbaines entre Bollène et l'A 9
- Autouroute de piémont A 79 (itinéraire alternatif possible)
- TGV Gare TGV

0 10 km
 Conception et réalisation : EDATER, 2003

2 Moyenne Vallée du Rhône

2.1 Une dynamique tributaire de l'accessibilité

La population du territoire de la Moyenne Vallée du Rhône s'élevait en 1999 à 438 406 habitants contre 419 041 en 1990 ce qui représente une croissance annuelle de 0,50%.

La population augmente du fait d'une attractivité relativement forte et un taux d'accroissement naturel parmi les plus forts de France. Au cœur de ce territoire, l'agglomération valentinoise et le département de la Drôme apparaissent comme les territoires les plus dynamiques (+8 517 habitants pour Valence entre 1990 et 1999).

Ce dynamisme n'est pas à attribuer à l'ensemble du territoire drômois, mais particulièrement aux principales agglomérations situées le long de la Vallée du Rhône (Valence, Montélimar...).

Les villes de la vallée du Rhône accueillent une activité économique importante. En dehors des activités industrielles préexistantes, le territoire est marqué par une forte croissance des activités tertiaires et notamment logistiques. La qualité de la desserte (A7, RN7, lignes ferroviaires à doubles voies réparties sur les deux rives du fleuve, création d'une ligne TGV en 2001) a favorisé l'implantation de nombreuses entreprises le long des axes de communication.

En Ardèche, les territoires les plus dynamiques du département se situent également à proximité de la Vallée du Rhône (Annonay, Aubenas...). Proches des grands axes de communication (autoroute, TGV...), ces espaces bénéficient de l'attractivité de la ville de Valence et du département de la Drôme. « En fait, plus de 80% des activités, de la population et de l'habitat de la Drôme et de l'Ardèche sont concentrés sur la Vallée du Rhône dans un rayon isochrone de 20 minutes de l'autoroute A7 »¹¹

D'autres territoires plus « enclavés » de l'Ardèche font exception au dynamisme démographique et économique observé et souffrent du manque d'infrastructures de communication : « L'Ardèche est le seul département de la France où la route constitue l'unique moyen de communication (il n'existe pas de voie ferrée voyageurs). »¹².

Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région Rhône Alpes ne considère pas la zone Drôme-Ardèche parmi les zones motrices du développement régional mais comme un pôle secondaire (pour le Valentinois) voire une série de pôles fragiles pour les zones Drôme-Ardèche nord ou sud.

Malgré des projets importants, comme le développement économique du triangle ROVALTAIN (Romans sur Isère, Valence, Tain l'Hermitage) autour de la gare TGV, Valence semble plus aujourd'hui orientée vers un développement endogène confortant sa place de centre de services du département de la Drôme et dans une moindre mesure de l'Ardèche. La dynamique de projets est rendue plus difficile par l'absence de Communauté d'Agglomération.

Ainsi la question du développement économique du Valentinois se pose au regard d'une place encore peu définie dans les fonctions urbaines majeures de la région Rhône Alpes alors même que des disponibilités foncières importantes existent.

Quels que soient les choix en matière d'aménagement du territoire régional et du positionnement du Valentinois, la qualité de la desserte est un facteur important dont dépendent aussi bien les entreprises que la population locale de la vallée du Rhône mais aussi des aires urbaines d'Aubenas et de Privas.

¹¹ Prospective Rhône – Alpes – Méditerranée – Hors série Mai 2003.

¹² Projet territorial de l'Etat en Ardèche – Préfecture de l'Ardèche

Dans ce contexte, la saturation des infrastructures routières de la Vallée du Rhône atteint un niveau critique qui représente un facteur de risque pour le développement économique de cette région si des solutions alternatives ne sont pas engagées.

Ainsi, au-delà des solutions de report modal préconisées par les Schémas de Services, le développement des infrastructures de communication, dans la Moyenne Vallée du Rhône, semble inéluctable pour répondre aux besoins de plus en plus importants en matière de déplacement.

2.2 Les enjeux « transport et territoires »

Compte tenu de l'importance économique de 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.

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 Valentin d'une part mais aussi des aires urbaines d'Aubenas et de Privas est fondamentale.

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.

Les schémas de service, ont inscrit 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 inter-urbaine de la RN7 et de l'aménagement de la RN86 au sud de Bollène 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 ;
- l'achèvement 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 :

- La requalification de la voie Grenoble-Montméliant avec une mise à 2 voies ;
- Des aménagements de capacités pour la traversée de Lyon ;
- Le contournement fret de Lyon.

Enfin le développement des ports de l'axe Saône-Rhône est évoqué dans les volontés de report modal plus accentué.

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.

Au-delà du report modal et dans l'hypothèse, probable, d'une saturation des axes autoroutiers, 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.

- **Scénario 1** : à horizon 2015 2020 optimisation des infrastructures actuelles ou en projets avancés en incluant les aménagements partis ainsi que la gestion de la modalité sous toutes ses formes.
- **Scénario 2** : au-delà de 2015 2020 un aménagement sur place, c'est à dire l'élargissement de l'autoroute actuelle à cinq voies¹³ notamment entre Valence et Orange, peut être envisagée avec des solutions techniques différentes selon les sections de l'autoroute.
- **Scénario 3** : au-delà de 2015 2020 la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière l'A79, parfois appelée en Rhône Alpes l'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.

2.2.1 Scénario 1 : optimisation sur les infrastructures actuelles ou en projets avancés

D'après les Schémas de Services, 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 transit¹⁴.

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 cependant peu à peu.

La mise en service de l'A75 soulage l'axe rhôdanien 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.

¹³ 2*3 + 2*2 voies

¹⁴ 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.

Les capacités logistiques de Montélimar sont affectées par la congestion.

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. Dans le Valentinois, il est alors plus difficile d'envisager de nouvelles opportunités de développement, la congestion des infrastructures rendant le site moins attractif.

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.

2.2.2 Solution 2 : élargissement de l'autoroute actuelle

Il s'agit principalement d'un élargissement sur place de l'autoroute A7 (avec des aménagements de type 2*3 + 2*2 voies 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.

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 (Crouzet automatisme, Sextant Avionique...) 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 préfère 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.

2.2.3 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 facilitant la circulation entre la Drôme et l'Ardèche et en offrant un débouché rapide vers la vallée aux aires urbaines ardéchoises.

Cependant, dans un premier, une « mise au portes de Valence » d'Aubenas et de Privas pourrait avoir des effets déstabilisateurs pour ces territoires du fait de l'attractivité foncière qu'ils représentent. On peut imaginer un risque de spécialisation résidentielle de l'Ardèche pour les travailleurs de la plaine valentinoise, avec qui plus est une possible déstabilisation d'Aubenas qui est aujourd'hui un pôle tertiaire notamment commercial.

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.

A l'inverse, l'accessibilité renforcée pour Aubenas et Privas à la vallée du Rhône et aux potentiel de Valence peut représenter une opportunité d'aménagement intéressante, y compris pour Valence qui pourrait alors jouer un rôle plus important dans un « bassin » de population de près de 300 000 habitants.

Par ailleurs, dans l'optique des flux en provenance de l'Espagne et à destination du nord et de l'Est de l'Europe empruntant l'A79, 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, s'appuyant sur son passé industriel et sur son potentiel foncier disponible, 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.

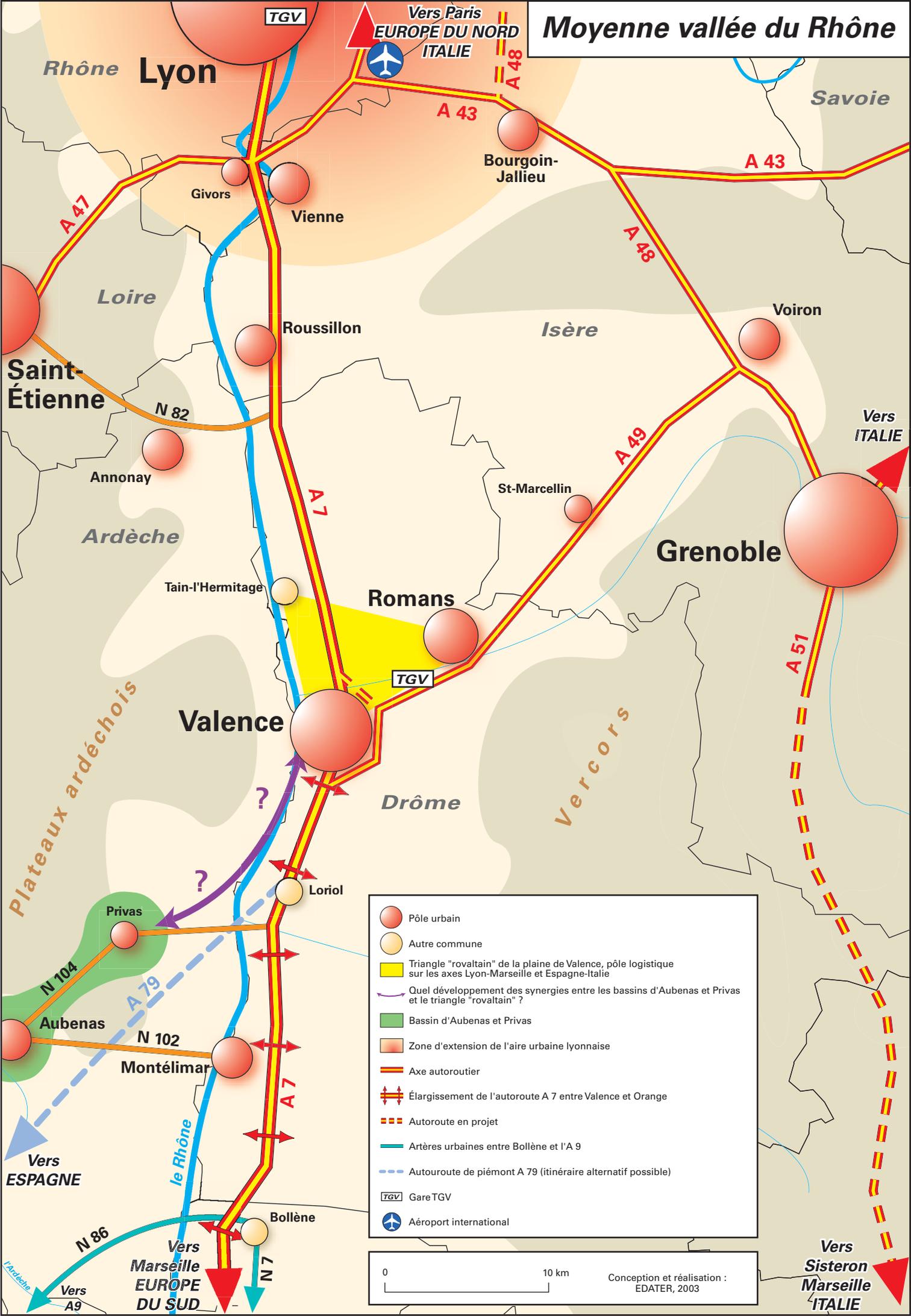
On trouverait alors un intérêt au positionnement de la gare TGV situé de façon stratégique dans cet espace de développement.

Un tel positionnement pourrait s'articuler par ailleurs 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, dont l'articulation avec les zones existantes (notamment sur Montélimar) est à rechercher afin d'éviter des concurrences territoriales, pourrait s'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 mieux marquée dans l'aménagement rhônalpin et ce d'autant plus que les pressions foncières sur le grand Lyon devenues trop importantes, contribuent aussi à l'émergence de pôles relais, en dehors de ceux du sillon alpin.

Moyenne vallée du Rhône



	Pôle urbain
	Autre commune
	Triangle "rovaltain" de la plaine de Valence, pôle logistique sur les axes Lyon-Marseille et Espagne-Italie
	Quel développement des synergies entre les bassins d'Aubenas et Privas et le triangle "rovaltain" ?
	Bassin d'Aubenas et Privas
	Zone d'extension de l'aire urbaine lyonnaise
	Axe autoroutier
	Élargissement de l'autoroute A 7 entre Valence et Orange
	Autoroute en projet
	Artères urbaines entre Bollène et l'A 9
	Autoroute de piémont A 79 (itinéraire alternatif possible)
	Gare TGV
	Aéroport international

0 10 km

Conception et réalisation : EDATER, 2003

3 Grand Avignon

3.1 Une dynamique péri-urbaine

Le territoire avignonnais se positionne à l'intersection entre l'arc méditerranéen et l'axe rhodanien. L'aire urbaine d'Avignon, telle qu'elle est définie par l'INSEE, comprend Orange, Carpentras, Cavaillon et Châteaurenard. Les 56 communes du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard qui la constituent, réunissent plus de 390 000 habitants¹⁵.

Le territoire du Grand Avignon a connu une forte croissance démographique. En effet, l'aire urbaine d'Avignon, dans sa composition de 1990, ne comptait que 129 500 habitants en 1962. A partir de cette date, elle a connu une croissance très vive de sa population jusqu'au milieu des années 70, et plus modérée jusqu'à aujourd'hui.

Du fait de sa position géographique, le Grand Avignon se trouve située sur les flux Nord / Sud, au débouché du couloir rhodanien. De plus, le TGV met désormais Avignon à moins d'une heure de Lyon, à deux heures et demie de Paris et à trente minutes de Marseille. En revanche, l'autoroute A9 est située à 20 Km à l'ouest d'Avignon, et les conditions actuelles d'accès ne facilitent pas les échanges entre Avignon, Nîmes et d'une manière générale, l'ensemble du Languedoc-Roussillon.

L'agglomération d'Avignon n'a pas échappée au phénomène général de l'étalement urbain de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et l'on voit bien sur les dernières décennies se développer l'urbanisation sur la partie vaclusienne puis sur la partie gardoise et enfin sur le nord des Bouches du Rhône.

Le centre ancien d'Avignon accueille la plupart des emplois et des services alors que l'évolution de l'accueil des populations se fait sur sa périphérie.

Le bassin de vie s'appuie sur un maillage assez dense de petites villes (Carpentras, Orange, Bagnols, St Rémy, Arles...) : l'explosion de la mobilité a pour conséquence une augmentation quasi générale du trafic sur l'ensemble du réseau routier.

Le développement du territoire avignonnais est endogène. Il est marqué par une forte présence de l'agriculture (6% de l'emploi total contre 3,08% en région) notamment avec le maraîchage et l'arboriculture fruitière. Il s'agit d'une agriculture d'expédition pour laquelle les conditions de fluidité des infrastructures sont importantes.

Toutefois comme dans la plupart des villes françaises, la tertiarisation de l'économie d'Avignon est effectuée. Les constructions de bureaux à Avignon, Sorgues et le développement de la logistique à Cavaillon et au Pontet montre la dynamique du secteur tertiaire qui représente, en 1999, 74% de l'emploi total.

Avignon développe plusieurs pôles d'activités directement tributaires de la qualité des infrastructures de transport : le pôle agro-alimentaire, le pôle tourisme et culture et le pôle transport et logistique.

Au regard des équipements existants et des projets, il semble que le Grand Avignon souhaite conforter son rôle sur le plan logistique dans l'arc méditerranéen. Le département du Vaucluse et plus précisément la région d'Avignon, occupe une part significative dans l'accroissement du parc de transporteurs routiers de marchandises longues distances installées.

¹⁵ Site Internet de la ville d'Avignon – Panorama de l'économie avignonnaise

La réalisation de ces projets importants (aménagement de la zone de la Courtine, développement du réseau ORIUS) est en partie dépendante des conditions de circulation même si la part du fret ferroviaire dans l'expédition agroalimentaire est importante.

Au-delà de son aura culturelle et touristique, pour laquelle la fluidité des infrastructures est importante mais pas nécessairement déterminante, ce sont plus les fonctions d'accueil des populations et de développement logistique qui pourraient être contrariées par des conditions d'accessibilités dégradées.

Dans un contexte de pression foncière importante dans l'ensemble de la région PACA mais aussi d'évolutions 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 posée.

3.2 Les enjeux « transport et territoires »

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.

Les schémas de service concernant les aménagements routiers, ont inscrit :

- l'amélioration des transits urbains avec les contournements routiers de Marseille (rocade L2) d'Aix en Provence, et d'Avignon (LEO) ;
- le contournement autoroutier d'Arles par la A54 ;
- 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

On peut y ajouter :

- la déviation d'Orange par la RN7 ;
- le barreau autoroutier Fos-Miramas-Salon ;
- le développement des plateformes de transport combiné à Marseille et Avignon

Sur le volet portuaire :

- le développement du port de Fos sur Mer

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.

Parmi les familles de solutions envisagées au-delà de 2015-2020 aucune ne concerne directement Avignon la solution dite de l'aménagement sur place de l'A7 se faisant entre Valence et Orange. La solution de l'autoroute de piémont passe en dehors de la région PACA et n'a un impact qu'indirect sur l'état de la circulation au droit d'Avignon.

3.2.1 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 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 (notamment le projet ORIUS).

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 péri urbanisation 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'usages 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 se transforme, à long terme, en pôle résidentiel de la métropole Marseillaise.

3.2.2 Solution 2 : élargissement de l'autoroute actuelle

L'élargissement tel qu'il est prévu concerne prioritairement l'A9 et la partie de l'A7 située entre Valence et Orange.

On peut penser qu'elle assure le maintien à moyen terme de la fluidité sur l'axe stratégique nord sud, même si les répercussions de l'aménagement sur le barreau Avignon-Marseille doivent être évaluées.

Cette solution, en accroissant les transits sur les deux axes autoroutiers encadrant Avignon ne constitue pas une alternative à l'aménagement du territoire régional.

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 solution pourrait s'avérer la plus intéressante pour le développement du port de Fos sur Mer.

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 peut néanmoins constituer une opportunité pour le Grand Avignon dans la mesure :

- où une politique de valorisation des pôles économiques notamment touristique 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 du rôle de la fonction urbaine du Grand Avignon dans la métropolisation Marseillaise, et au-delà dans la métropolisation de l'arc méditerranéen.

3.2.3 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, 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 prévus dans les Schémas de Service Collectifs.

C'est la combinaison des effets de 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, A79 et A51) qui pourraient constituer une alternative utile pour les territoires desservis, et suffisante pour maintenir une fluidité correcte sur l'axe rhodanien.

Carrefour avignonnais



Carrefour avignonnais

- Pôle urbain
- Pôle rural
- Développement endogène de l'aire urbaine avignonnaise
- Zone d'extension de l'aire urbaine marseillaise
- Enjeux de l'extension urbaine de l'aire métropolitaine marseillaise
- Sites du pôle agro-alimentaire ORIUS
- Liaison Est Ouest (L.E.O) du sud d'Avignon
- Axe autoroutier ou 2 x 2 voies
- Autoroute en projet
- Artères urbaines entre Bollène et l'A 9
- Autoroute de piémont A 79 (itinéraire alternatif possible)
- Gare TGV
- Port
- Aéroport international