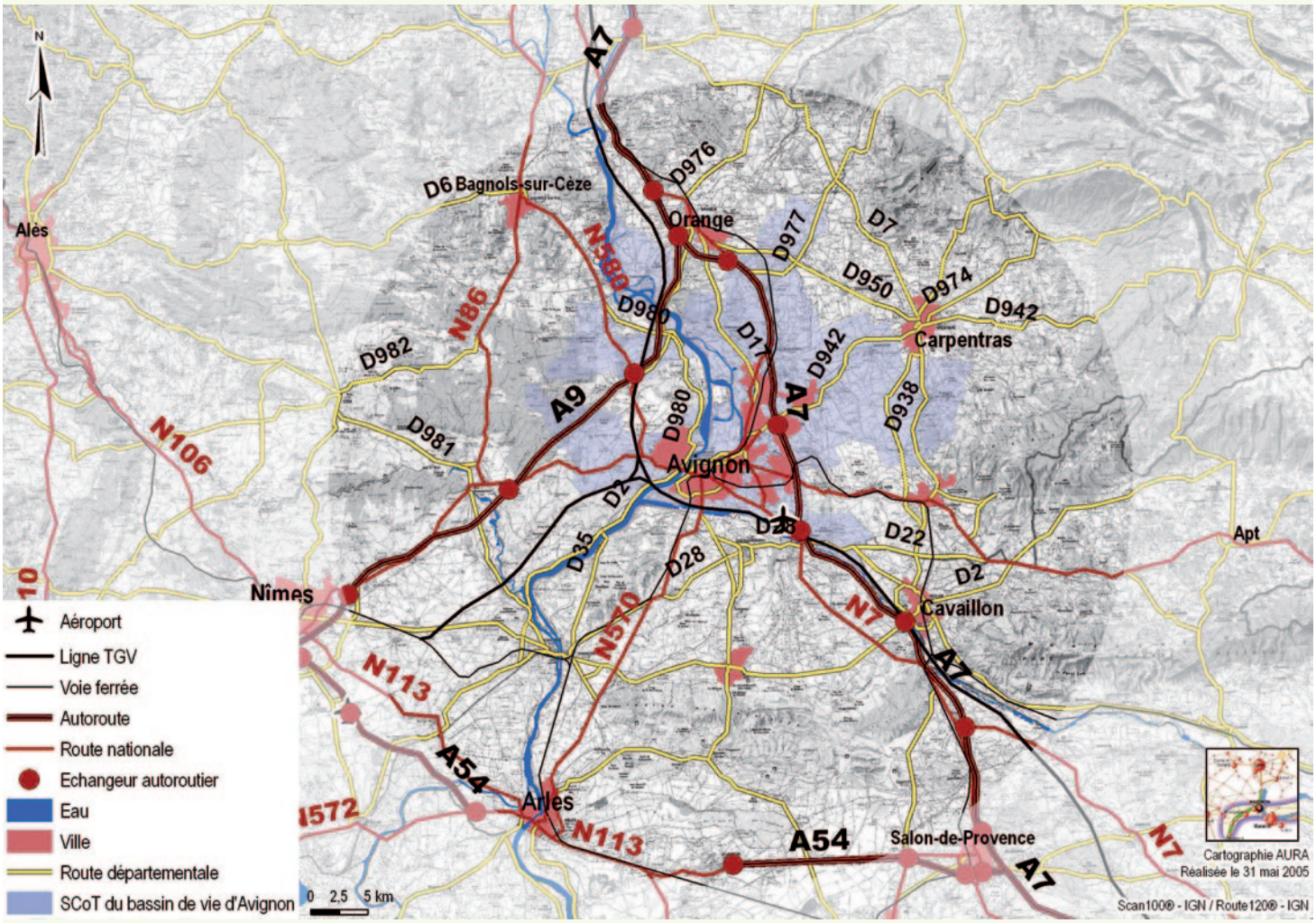
SCOT du Bassin de Vie d'Avignon 2020

Syndicat Mixte pour le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

objectif SCOT | lettre d'information | Juin 2007



DÉPLACEMENTS

Le territoire du SCoT bénéficie de tous les modes de transports. Cependant, le mode d'urbanisation de ces dernières années a provoqué un éloignement entre zones d'habitat et pôles d'emplois. Les mentalités ont également évolué, avec le développement de la recherche d'un cadre de vie rural paisible. Quant aux prix du foncier, plus attractifs en milieux périurbain ou rural, ils ont multiplié les besoins de déplacements. La réponse apportée a principalement été la construction ou l'élargissement d'infrastructures routières. Dans ce contexte d'étalement urbain, la voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé et l'augmentation du taux de motorisation est supérieur à la moyenne nationale, provoquant des engorgements croissants de certains axes (surtout occasionnés par les véhicules légers), des nuisances sonores importantes pour la population et une dépense croissante dans le budget des ménages.

SMBVA
04 32 76 73 00
www.avignon-bassindevie.fr

auRa
04 90 82 84 80

881 chemin de Gigognan | site Courtine gare TGV | 84 000 Avignon

photo | illustration | cartographie : auRa
ISSN : 1951-8536

LES CAUSES DE L'ASPHYXIE

Il ressort des études antérieures disponibles et des échanges et débats organisés courant 2005 le diagnostic suivant :

Une attractivité naturelle

Le territoire du SCoT, à la croisée des corridors rhodanien et méditerranéen, est à la fois une porte sur la Méditerranée et une charnière entre les régions PACA et Languedoc-Roussillon. Le bassin de vie avignonnais est traversé par le Rhône et desservi par deux autoroutes, un aéroport et une gare TGV. Cette situation lui confère une très bonne accessibilité routière, fluviale et aérienne (grâce à la proximité de plusieurs autres aéroports) sur le plan national et international. À cet atout s'ajoutent une université de taille relativement modeste mais qui a cependant réussi à développer des laboratoires de recherche dans des « niches » renommées, un patrimoine historique et naturel remarquable, des paysages sculptés par un réseau hydrographique dense, un ensoleillement exceptionnel propice à la pratique du vélo. L'ensemble de ces atouts fait que cette région a connu une forte attractivité ces dernières décennies.

Une urbanisation favorisant les déplacements

Les communes du SCoT ont alors subi une forte évolution démographique et ont dû faire face à une pression foncière élevée. Certaines d'entre elles ont connu un développement économique soutenu, en particulier dans les secteurs de la logistique, de l'agro-alimentaire, du tourisme et du commerce. L'urbanisation s'est en conséquence fortement développée, formant un ensemble complexe et multipolaire, basé sur une hyperspécialisation des espaces générant de nombreux déplacements.

Mais d'autres facteurs ont contribué à l'augmentation du nombre et de la longueur des déplacements :

→ le couplage durable entre coût de l'énergie stable et coût du foncier en hausse a favorisé l'éloignement des ménages de leur lieu de travail ;

→ la périurbanisation s'est fortement étendue, tant dans les zones constructibles des POS que par mitage des zones agricoles dans des secteurs de plus en plus éloignés du pôle urbain ;

→ la population a doublé en 30 ans et la surface urbanisée a été multipliée par quatre ;

→ la précarité des conditions d'emploi (la moitié des nouveaux emplois sont des contrats à durée déterminée et le chômage est important) oblige à accepter des emplois de plus en plus éloignés du domicile ;

→ 60% des étudiants d'Avignon ne résident pas sur cette commune ;

→ de nouveaux modes de vie induisent de nouvelles pratiques du territoire.

Les modes de déplacements alternatifs : un potentiel mal exploité

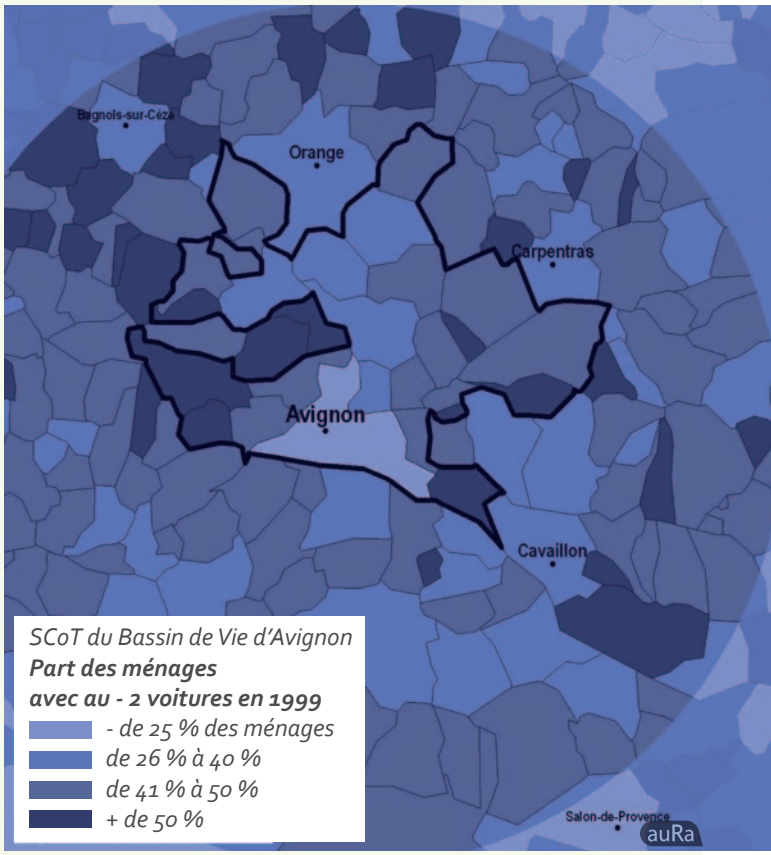
Parallèlement, le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle n'a pas suivi la même évolution. Alors qu'Avignon bénéficie du réseau de TGV, ce dernier n'a par exemple pas de connexion ferrée avec le réseau régional.

De plus, il existe trois lignes de TER qui relient Avignon à Orange, Cavaillon à Nîmes. Celles-ci sont peu utilisées pour les déplacements quotidiens à l'échelle du bassin de vie. Les infrastructures ferroviaires existantes qui permettraient de drainer les populations du bassin de vie de Carpentras vers Avignon ne sont utilisées à ce jour que pour le fret. Celles du Gard Rhodanien sont pour l'instant dédiées au fret européen. Cependant des projets de réouverture aux voyageurs et de modernisation sont à l'étude.

Le réseau de bus interurbain qui pourrait pallier ce déficit est géré par trois départements différents. Les systèmes tarifaires, dont les prix sont plutôt élevés, ne sont ni harmonisés entre eux, ni combinés à celui du réseau de bus urbain. Celui-ci est géré par le Grand Avignon et ne concerne que les communes de la communauté d'agglomération. Ce réseau est trop peu utilisé car faiblement compétitif face à la voiture.
Structuré de manière concentrique sur Avignon, ce système est par ailleurs inadapté à l'organisation multipolaire du territoire, il pénalise donc les trajets transversaux. De plus, le territoire est sous-équipé en plateformes intermodales et en pistes cyclables. Les ensembles consacrés au vélo ont par exemple été réduits de 2/3 en 25 ans et seuls 10% des pistes cyclables sont sécurisés, et ce malgré les avantages que présente ce mode de transport.

La voiture reine

Le bassin de vie d'Avignon a été façonné par et pour la voiture individuelle. Son taux de motorisation, qui a augmenté de 9% entre 1990 et 1999, est supérieur au niveau national.
Près du tiers des personnes qui vont travailler à Avignon en voiture sont des avignonnais.
La densification du réseau routier a par ailleurs favorisé l'utilisation massive de la voiture. L'étalement urbain et les faibles densités de population des communes périurbaines pénalisent les transports en commun qui rivalisent difficilement avec les véhicules individuels. Ces cinq dernières années, le réseau urbain de l'agglomération a augmenté son offre kilométrique de 7% mais sa fréquentation de 3% seulement.
Les déplacements liés au travail en particulier sont fortement centralisés sur Avignon, mais aussi sur les pôles d'emplois secondaires que sont Le Pontet et Sorgues. L'augmentation de trafic, comprise entre 2,6 et 5% par an, concerne principalement l'axe Avignon-Carpentras et les traversées du Rhône qui relient les secteurs résidentiels du Gard rhodanien aux pôles d'emplois du Vaucluse. Cette circulation est loin d'être toujours fluide avec une saturation fréquente des ponts, un trafic très dense sur les pénétrantes de l'agglomération, sans oublier une congestion très forte sur le tour des remparts d'Avignon et sur les bords du Rhône.



LES CONSÉQUENCES ET LES PROBLÉMATIQUES

Se reposant sur une forte attractivité naturelle, le bassin de vie d'Avignon a connu une urbanisation rapide qui a favorisé l'allongement des déplacements et privilégié le mode automobile, posant du même coup divers problèmes à résoudre.

Des conséquences sur la qualité de vie

L'accessibilité locale aux territoires et la qualité de vie de la population se sont dégradées, les paysages sont de plus en plus artificiels et le bruit dû à la circulation automobile est une véritable nuisance pour près de la moitié des habitants du Grand Avignon. La population se retrouve fortement dépendante de l'automobile pour tous ses déplacements mais ne possède pas forcément une voiture (plus de 15 % des ménages n'était pas motorisés en 1999). Or, l'ensemble des aménagements réalisés ne permet pas la pratique du vélo en toute sécurité et les transports en commun sont insuffisants. Enfin, la qualité de l'air, en particulier le niveau de CO_2, atteint des seuils critiques sur certains secteurs d'Avignon. Des problèmes qui sont cruciaux si l'on prend en considération le fait que l'accessibilité et la qualité de vie ont été des composantes fortes de l'attractivité économique du territoire.

Des problématiques à résoudre

La question principale qui se pose est donc la suivante :
« **Comment passer d'une attractivité naturelle autodestructrice à une attractivité maîtrisée et durable ?** ». Elle passe par la résolution de diverses autres questions essentielles, telles que :

1 | Comment continuer à accueillir des entreprises et de nouveaux habitants sur ce territoire **en préservant la qualité de vie** de sa population et en maintenant une bonne accessibilité à l'ensemble du bassin de vie ?

2 | Quels **secteurs économiques** peut-on développer sur un territoire déjà contraint par une **forte pression foncière** et une **saturation de ses réseaux routiers** mais dont le **potentiel fluvial et ferroviaire** est peu exploité ?

3 | Comment améliorer la **compétitivité des modes alternatifs** à la voiture à l'échelle d'un bassin de vie multipolaire ?

4 | Comment réduire la **longueur des déplacements** et inverser la tendance actuelle d'éloignement du domicile au lieu de travail ?

LES PROJETS ENVISAGÉS

→ **Pour réduire le trafic**, un TAD (Transports À la Demande) est expérimenté sur le bassin de vie de Carpentras depuis début 2005 avec des résultats peu concluants à ce jour. La région Languedoc-Roussillon a également ouvert à Villeneuve-lès-Avignon un nouveau lycée qui devrait délester les ponts du Rhône de quelques centaines de lycéens gardois qui fréquentent aujourd'hui les établissements avignonnais.

→ **Pour améliorer le trafic**, la liaison routière est-ouest (LEO) devrait réduire la saturation du centre de l'agglomération. Néanmoins, cette solution risque d'être temporaire si parallèlement à la construction de ces futures voiries aucune alternative au « tout voiture » n'est mise en place. L'aménagement de la liaison Pont-Saint-Esprit / Bagnols-sur-Cèze / A9- Roquemaure est quant à lui prévu pour assurer une meilleure desserte des activités industrielles de Marcoule et de l'Ardoise.

→ **Pour développer le transport fluvial**, l'État s'est proposé de doubler le trafic en 10 ans et a par ailleurs contraint la Compagnie Nationale du Rhône à réaliser un port public près d'Avignon.

→ **Pour développer le transport ferroviaire de voyageur**, il est prévu de moderniser les trois lignes de TER. La priorité doit être donnée à la réouverture de lignes telles que celles d'Avignon/Carpentras ou de Pont-Saint-Esprit/Avignon. Une **jonction ferrée** entre la gare TGV et la Gare centre doit également être réalisée.

→ **La gestion et le système tarifaire du réseau de bus interurbain**, qui dépendent actuellement de trois départements différents, doivent être harmonisés et combinés au réseau de bus urbain. Le bus deviendra ainsi un moyen de transport efficace et performant, satisfaisant pour tous.

MAÎTRISE DES DÉPLACEMENTS POUR UNE RÉOXYGÉNATION DU TERRITOIRE

L'un des enjeux du SCoT va consister à rééquilibrer la politique de déplacement en faveur du transport collectif. Pour ce faire, il sera nécessaire de lier davantage urbanisation, centralités et dessertes en transports en commun. L'anticipation reste une donnée majeure pour la réussite d'un tel projet, ainsi que la prise en compte des données existantes et des spécificités du territoire. Pour que les zones urbaines et fortement fréquentées par la voiture puissent à nouveau respirer, certaines prises en considération s'imposent. Il est par exemple important de proposer une offre de transport en commun attractive (distance/temps et tarifs). Le réseau de bus urbain, qui ne concerne actuellement que les communes du Grand Avignon et est donc trop peu utilisé, doit devenir plus compétitif.

Enfin, le cas particulier de l'aéroport Avignon/Caumont doit également être étudié. Difficilement comparable aux autres aéroports de l'arc méditerranéen comme Marseille ou Montpellier, cet aéroport assure en effet en majorité des liaisons nationales et a une vocation de fret.

conception graphique : des jambes et des yeux