

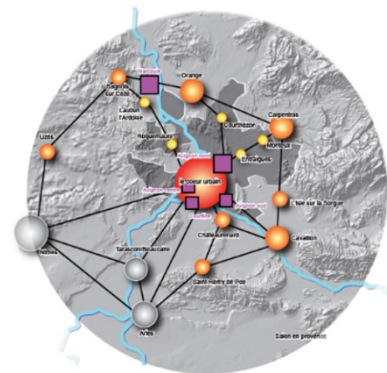
## Observations et propositions de l'Association AtoutsTram

relative à l'enquête publique du SCoT d'Avignon  
1er octobre 2025 au 4 novembre 2025

### 1. LE CONTEXTE



Source : AURAV<



Armature urbaine du Grand Bassin de vie d'Avignon

L'enquête publique portant sur la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Bassin de Vie d'Avignon qui se tient du 1er octobre 2025 au 4 novembre 2025, devrait être resituée au regard de 2 initiatives :

- La « grande enquête mobilité » des déplacements sur un territoire qui couvre sensiblement le Bassin d'Avignon sur 131 communes du Vaucluse, du Gard et des Bouches-du-Rhône, conduite par les collectivités concernées, va être réalisée de novembre 2025 à avril 2026.
- L'objectif de réalisation du projet du "Service Express Régional Métropolitain" (SERM) Avignonnais, sur ce même territoire de 600 000 à 700 000 habitants est très largement partagé.

L'association AtoutsTram a pour objectif de contribuer à la réflexion pour un projet de d'aménagement et de développement durable du Bassin de vie d'Avignon ;

En recherche de cohérence, elle s'emploie à en associer étroitement ses différentes mobilités potentielles et les filières de développement pouvant avoir un fort impact d'aménagement sur le territoire ;

AtoutsTram - Association du Bassin d'Avignon

17, rue du Chapeau Rouge 84000 Avignon [rfidenti@gmail.com](mailto:rfidenti@gmail.com) [jp@gautry.eu](mailto:jp@gautry.eu)

Elle propose les suggestions suivantes.

### **1.1. Relier SCoT et mobilité de l'aire d'attractivité d'Avignon**

- C'est prendre en compte l'histoire et l'environnement de ce territoire au cœur de deux zones géographiques et logistiques stratégiques en Europe, l'Arc méditerranéen et l'axe Rhône-Saône ;
- C'est aussi constater le morcellement administratif et politique de ce vaste territoire réunissant les aires d'influence d'Avignon Nîmes et Arles, source de l'absence d'infrastructures déterminantes à leurs échelles mais aussi à celles de la France et de l'Europe.

### **1.2. Dans cette logique, le SCoT du Bassin de vie d'Avignon devrait privilégier et soutenir tout à la fois**

- Les initiatives qui concourent au renforcement du triangle de tête du Delta rhodanien dans ses infrastructures et ses filières stratégiques de développement ;
- L'amélioration du quotidien de chacun dans ses activités personnelles et professionnelles.

## **2. LES GRANDES INFRASTRUCTURES**

### **2.1. Les ponts à construire du Bassin de vie d'Avignon**

L'aire d'attractivité d'Avignon est l'une de France qui dispose du plus petit nombre de ponts sur son fleuve Rhône et ses rivières à commencer par la Durance.

Même connu mondialement par son célèbre Pont, sa chanson, son Festival..., cette absence de ponts est certainement pour le Bassin de vie d'Avignon, l'un de ses handicaps majeurs pour son attractivité lié aux incohérences territoriales actuelles.

Depuis plus de 40 ans ce constat est décrié ; Seule une autorité nationale, appuyée par des moyens européens, telle une Opération d'Intérêt National (OIN) permettrait de répondre à la fois à la réalisation du "Service Express Régional Métropolitain" et des ouvrages d'infrastructures à commencer par les deux ponts sur le Rhône faisant actuellement défaut.

L'arrivée de la gare TGV d'Avignon sur le Bassin de vie d'Avignon montre la pertinence d'une telle initiative.

### **2.2. La réalisation de la liaison A7-A9, Avignon Sud/Noves – Remoulins/Sauveterre**

De même, cette infrastructure majeure, associée aux ouvrages précités, aurait des conséquences immédiates non seulement pour la qualité de vie de l'ensemble des habitants du Bassin d'Avignon, mais aussi pour le développement économique et environnemental du triangle Rhodanien Avignon/Nîmes/Arles.

A commencer par la tranquillité retrouvée de nombreux quartiers, la suppression de transits inutiles et polluants dans l'agglomération d'Avignon, la requalification du tracé de la LEO, une protection accrue de la biodiversité de zones sensibles (ceinture verte ..) ...

*Le financement d'une telle infrastructure A7-A9 intégrant un pont au confluent Rhône Durance à la hauteur de l'ouvrage TGV pourrait trouver son assiette, sur la base d'une contribution par un péage aux deux extrémités de la liaison A7/A9, dans le même esprit que les parties d'autoroute réalisées aux approches urbaines de la plupart des agglomérations de France.*

## **2.3. Les mobilités du quotidien**

Les outils de la mobilité sont essentiels pour la vie au quotidien ; ils complètent en cohérence ceux de l'aménagement et du développement durable du territoire, telles les grandes infrastructures citées ci-dessus.

### **2.3.1. Le tramway**

C'est dans cette logique économique sociale et environnementale, qu'a été lancée une première phase partielle du réseau de tramway de l'agglomération d'Avignon avec deux lignes Chron'hop en complément dans une réorganisation du réseau Bus.

Bien que largement incomplet à ce jour, ne reliant pas les 2 principaux parcs relais (Ile Piot et Les Italiens) du Centre-Ville d'Avignon, la première phase du tramway a transporté 2,88 millions de voyageurs en 2024 pour 5 km env. ; ce qui constitue somme toute, une belle réussite pour ce mode de transport, même si elle est perfectible.

A titre comparatif, citons Besançon, aux caractéristiques comparables qui a réalisé ses 15 km en totalité, et transporte actuellement 15 millions de voyageurs par an ; cela montre les marges de progrès qui pourraient être réalisées sur le Bassin de vie d'Avignon.

Les tramways séduisent de plus en plus les villes françaises et transforment la mobilité ; ils constituent un mode de transport écologique et efficace, une alternative à l'engorgement des villes, un atout économique pour les collectivités et les entreprises, un confort apprécié des usagers et un véritable vecteur de transformation urbaine.

Ce sont autant de raisons pour que les acteurs du bassin de vie d'Avignon rejoignent l'engouement national et réalisent enfin le projet initial d'un réseau Tramway avec ces deux premières lignes d'un total de 15 km, apaisant de nouveaux quartiers comme celui de Saint Ruf désormais desservi, réduisant les pollutions de l'air, permettant la reconfiguration de l'espace urbain au bénéfice du végétal dans la ville et d'une circulation douce ... vélo/trottinette ... accompagnant celle du piéton.

Ce sont ces arguments que portent l'associations AtoutsTram depuis sa création.

S'engager sur la réalisation complète des 2 lignes initiales du Tramway serait certainement un gage de réussite pour le projet du "Service Express Régional Métropolitain" (SERM).

Cette volonté devrait être mis en avant pour espérer l'emporter, face à la concurrence d'autres métropoles et bassins de vie du Sud France.

*Le financement de ces deux lignes initialement assuré par un portage Etat/Collectivités/Entreprises pourrait mobiliser le Versement Mobilité (anciennement versement transport VT), complété du versement mobilité régional et rural (VMRR) et des aides européennes pour la mobilité dans les aires urbaines.*

### **2.3.2. L'usage hybride des outils de la mobilité**

Le trafic automobile est encore consacré pour l'essentiel aux déplacements domicile/travail.

Les enjeux environnementaux, la qualité des espaces publics en lieu et place de leurs occupation par la voiture ne peuvent se révéler que si des changements de comportement sont possibles et souhaités par les usagers eux-mêmes.

Dans cette logique la mobilité grâce à l'essor du numérique, facilitateur et réducteur des temps de trajet en combinant de plus en plus, micromobilités en Ville (Tram/Bus/Navette) et Voiture partagée/TER en périphérie urbaine, peut créer l'envie de nouveaux comportements de déplacements domicile/travail.

En 2025, le marché de l'autopartage et du covoiturage connaît une tendance de croissance significative en France et en Europe. Il est révélateur de la modification du regard porté sur un usage individuel ;

Associer Covoiturage/Autopartage représente une alternative particulièrement bénéfique, en synergie avec les transports en commun Ter/Tram/Bus, à l'échelle du bassin de vie d'Avignon.

*Le financement de ses dispositions de mobilité hybride serait nettement moins onéreux, tant pour les collectivités que pour les usagers, qu'une hypothétique mise en place de transports en commun à la personne, dans l'un des bassins de vie à la plus faible densité de population de France.*

### **3. LES FILIERES STRATEGIQUES DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON**

Le Bassin de vie d'Avignon a développé de nombreuses filières d'excellence en raison de son histoire, sa géographie, son patrimoine et ses activités culturelles et industrielles.

Ceci étant les défis majeurs d'aujourd'hui ne seraient-il pas d'une autre nature pour conforter les filières existantes et en créer de nouvelles ?

Ne relèvent-ils pas désormais aussi des infrastructures du numérique ?

#### **3.1. L'accueil des infrastructures du numérique**

Aucune économie sociale ou environnementale, qu'elle soit locale ou mondiale, ne peut se soustraire aujourd'hui des infrastructures du numérique, tant par ses différents réseaux complémentaires et concurrents, terrestre/maritime/spatial que par les implantations très concrètes de centres de données sur les territoires.

L'axe rhodanien est devenu un corridor numérique stratégique, avec Marseille et son statut de cinquième nœud stratégique mondial du trafic Internet. Lyon bénéficie de cette dynamique renforçant ainsi la dimension mondiale de l'axe rhodanien.

*Entre ses deux pôles, le triangle de tête du Delta rhodanien Avignon/Nîmes/Arles devrait pouvoir légitimement tenir son positionnement par une approche singulière, en alternative aux méga datacenters dont les inconvénients qui ne cessent d'augmenter, sont légitimement dénoncées de plus en plus par les populations voisines.*

#### **3.2. Les revers des centres de données actuels**

- [Une pollution locale et mondiale](#)
- [Une dépendance souveraine](#)
- [Un coût économique exorbitant](#)
- [Une consommation électrique exponentielle des méga datacenters](#)

#### **3.3. Des centres de données écologiques pour le Bassin de vie d'Avignon**

**AtoutsTram - Association du Bassin d'Avignon**

L'essentiel des réseaux est en place ;

Par contre, les particuliers les entreprises et les collectivités utilisent actuellement des méga datacenters aux méfaits dénoncés.

Pourrait-on installer une infrastructure alternative sur le Bassin de vie d'Avignon ?

Les défis pour y parvenir permettraient :

- Une contribution à une transition climatique assumée ;
- Une compétitivité renforcée des entreprises locales ;
- Une souveraineté des données et une autonomie d'énergie verte de production et de stockage ;
- Une sécurité renforcée des données par leur répartition dans des réseaux de proximité, où tout un chacun pourrait connaître où se situent ses données sans crainte de malveillance et y accéder physiquement ou à distance, 24h/7j/365.
- Un impact direct, économique social et environnemental, sur les territoires d'accueil.

Cela reviendrait à mettre en réseau des centres de données écologiques de proximité au cœur des territoires, en alternative aux méga datacenters.

*Sur ces premières bases, une charte des centres de données écologiques en réseau de proximité pourrait-elle être élaborée avec les acteurs du territoire du Bassin de vie d'Avignon ?*

Pour l'association AtoutsTram  
Son Conseil d'administration