

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique « aires de services » séance 1 du 31 janvier 2012

Synthèse

1. Liste des participants	2
2. Présentation générale.....	3
3. Synthèse des échanges	3
3.1. Cadre général.....	3
3.2. Aires de services à l'étude.....	5
3.3. Investigations complémentaires.....	7
4. Relevé de décisions et prochaines échéances.....	7

1. LISTE DES PARTICIPANTS

Noms des participants	Organisme(s)/fonction(s)
PETITJEAN Daniel	Mairie de Saint-Martin-de-Crau
QUIGNARD Jacqueline	Mairie de Saint-Martin-de-Crau
MASSON Jean-Luc	Ville d'Arles
MARTIN Aline	Ville d'Arles
BEAUMONT Alain	ACCM
HILLE Jean-Charles	CCI du Pays d'Arles
BAYOL Jean-Louis	CCI du Pays d'Arles
JACQUEMIN Frédéric	CCI du Pays d'Arles
MACHELART Fabrice	CCI du Pays d'Arles
ROCHAT Nadine	CIQ Tête de Camargue
BOMPART	CIV de Raphèle
MOSCHINI Christine	CIV de Raphèle
QUAIX Gérard	CIV de Raphèle
PONDESSERRE Françoise	CIQ de Trinquetaille
ROCCHI Robert	CIQ de Pont de Crau
LEMEUR Michel	CIQ de la Roquette
LAUGIER Albert	Association Sud Semestre Plan du Bourg
LOICHOT Pierre	Association des Habitants du Plan du Bourg
RAMON Vincent	Comité communal de Concertation de Saint-Martin-de-Crau
CHATZOPOULOS Magali	DDTM 13
BLANC Philippe	DREAL PACA
VERQUERRE Arnaud	CETE Méditerranée
PATTE Lionel	CETE Méditerranée
BUTTIGNOL Valérie	CETE Méditerranée
PERICHON Blandine	Nicaya Conseil

2. PRESENTATION GENERALE

En introduction au travail du groupe, la DREAL fait une présentation du cadre et de la portée de la concertation publique qui s'est déroulée en juin-juillet dernier, ainsi que de la démarche de travail engagée ce jour sur le thème des «aires de services». Cette présentation, dont le support est joint au présent compte-rendu, traite les points suivants :

- Rappels
- Bilan de la concertation
- Décision du Comité de Pilotage
- Démarche «aires de services»
- Suites du processus de travail

3. SYNTHESE DES ECHANGES

A la suite de cette présentation, les échanges ont eu lieu avec les participants.

3.1. Cadre général

- Généralités
 - L'implantation et la configuration des aires de services et de repos répondent à un certain nombre de règles générales : distances maximales entre deux aires sur un itinéraire, fonctions à assurer, surfaces à prévoir...
 - A ces règles, il convient d'ajouter des exigences propres au projet et au territoire concerné, comme la volonté de bénéficier de ces équipements pour valoriser la Camargue, la Crau et les Alpilles ou la nécessité d'optimiser les surfaces à aménager pour réduire les consommations d'espaces naturels ou agricoles.
 - A ce stade des études et en fonction du trafic estimé, 14 hectares sont nécessaires au total (espaces verts, etc.) pour l'implantation d'une aire de services et de repos et ce, dans chaque sens de circulation.

❑ Données à prendre en compte

- Le risque inondation devra être pris en compte dans l'implantation, l'aménagement et l'équipement des aires de services.
- Inter-distances entre les aires : le besoin en aires de services et de repos pour le projet de contournement d'Arles a été établi en appliquant les règles de distances maximales (30 km entre deux aires de repos et 60 km entre deux aires de services) sur l'itinéraire Ambrussum-A9-A54-A7-Salon-de-Provence. Cette approche devra être complétée en prenant en compte d'autres itinéraires potentiels comme, par exemple, le trajet Ambrussum-A9-A54-A7-Cavaillon.
- Le trafic poids lourds génère des besoins de stationnement et de services différents de celui des véhicules légers (il peut correspondre à du grand transit sur plus de 300 km entre l'Espagne et l'Italie ce qui conduit à devoir apporter aux chauffeurs routiers des services spécifiques ; il peut aussi générer un besoin de stationnement de longue durée, voire massif en cas d'événements particuliers). Aujourd'hui, il est constaté que certains poids lourds sortent de l'itinéraire A54-RN113 pour trouver des services non disponibles sur la nationale (par exemple au niveau de l'établissement « la Cabanne à Bambou » sur la RD113). Il est par conséquent nécessaire de bien prévoir sur la future autoroute tous les services nécessaires aux routiers, de façon à ce que ces derniers ne quittent pas l'itinéraire prévu pour le transit.

Ces constats conduisent certains à s'interroger sur l'opportunité de prévoir une aire de services dédiée aux poids lourds (du type « kilomètre Delta » à Nîmes). Ce point est notamment à envisager au regard des deux grands générateurs de trafic poids lourds que sont la ZIP de Fos-sur-Mer et la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. La DREAL indique que, dans le cadre du projet de contournement d'Arles, les besoins liés au trafic de transit des poids lourds seront pris en compte, étant entendu que les besoins spécifiques à l'exploitation de la ZIP ou de la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau devront être satisfaits sur ces sites (le GPM a notamment le projet de créer une aire de services poids lourds à proximité du carrefour de la Fossette pour les camions à destination ou en provenance de la ZIP).

❑ Données de trafic

- Le dimensionnement des aires sera précisé en fonction des chiffres de trafic à l'horizon 2030 (soit dix ans après la mise en service de l'autoroute, comme les règles de conception l'imposent). Cependant, pour répondre à la préoccupation de certains, que ce dimensionnement soit à terme insuffisant, une simulation sera réalisée avec les chiffres de trafic de 2040.

❑ Critères d'évaluation

- Différents critères d'évaluation ont été mis en place lors des groupes de travail de 2005/2006 avec les acteurs locaux.
- A ce stade, la ville n'a pas d'éléments complémentaires à proposer et confirme l'opportunité, notamment au regard des enjeux environnementaux, d'envisager les trois secteurs d'implantation proposés (Tête de Camargue, Plan du Bourg, Mas Capelle).
- Le territoire dans lequel seront inscrites les aires de services et de repos est sensible et de qualité. Une intégration paysagère sera à prévoir notamment si les aires se trouvent en Tête de Camargue et en limite du Parc Naturel Régional.
- L'altimétrie a été étudiée et les aires de services seront positionnées le plus bas possible pour des questions de transparence hydraulique ainsi que dans un souci d'économie de matériaux de remblai.
- Socio-économie : l'implantation des aires devra avoir des retombées positives sur l'économie et l'emploi.
- Les enjeux de continuité écologique seront à préciser (élargissement du périmètre Natura 2000).

3.2. Aires de services à l'étude

Différents lieux d'implantation des aires de services et de repos ont été étudiés selon les différents critères d'évaluation évoqués ci-dessus. Trois sites font l'objet d'une présentation et de remarques par les différents participants.

❑ La Crau / Mas Capelle

- Dans le sens Est > Ouest, l'accès à l'aire sera techniquement compliqué à insérer.
- Dans le sens Ouest > Est, l'aire ne captera pas le trafic en provenance de Fos-sur-Mer.
- La présence de la voie ferrée au Nord constitue une contrainte d'implantation.
- Au Sud de l'autoroute si une aire unilatérale est implantée, son intégration sera difficile en matière d'environnement et la bretelle de raccordement sera complexe à insérer.

- Les aires se situeront à la limite avec la zone d'activité de Saint-Martin.

❑ **Plan du Bourg / Tour d'Aling**

- Ce site cumule les contraintes ou inconvénients suivants :
 - Obligation d'assurer une transparence hydraulique satisfaisante, compte tenu des risques d'inondation importants dans ce secteur
 - La proximité de parcelles cultivées en agriculture bio et la culture du riz infantile.
 - La RD35, le franchissement des canaux, ainsi que le demi-échangeur Arles Sud – Rive gauche génèrent de très importantes contraintes géométriques pour implanter les aires avec leurs voies d'accès.
 - Une insertion difficile et impactante avec des enjeux écologiques contraignants.
 - Une attractivité limitée de l'aire compte tenu de son implantation géographique.

❑ **Tête de Camargue**

- L'aire se situe en dehors du périmètre du parc.
- Elle pourrait être le support à une valorisation régionale des territoires du pays d'Arles (Camargue, Crau, Alpilles...).
- L'implantation sur ce site pose la question des usagers circulant dans le sens Est > Ouest et qui souhaiteraient aller à Arles après être passés par l'aire de services.
- La zone est soumise au risque inondation et ce point devra faire l'objet d'un examen particulier, notamment au regard des perspectives d'aménagement ou de réaménagement de digues au titre du plan Rhône.
- D'autres dimensions seront à prendre en compte :
 - L'accessibilité de l'aire (selon la configuration d'un échangeur complet ou un demi-échangeur à Eyminy¹).

¹ Ce point a été évoqué dans le cadre du groupe thématique « échangeur »

- La configuration de l'aménagement : soit deux aires de part et d'autre de l'autoroute, soit une aire unique d'un côté avec un ouvrage de franchissement pour y accéder depuis l'autre côté.

3.3. Investigations complémentaires

Il ressort des échanges, la nécessité de préciser ou poursuivre les réflexions et études sur un certains nombre de points :

- Le dimensionnement des aires doit être précisé en fonction du trafic estimé en 2030, avec une simulation en 2040 pour évaluer l'ordre de grandeur de l'impact d'une évolution du trafic au-delà des prévisions.
- L'analyse de l'implantation des aires de services et de repos qui a été menée pour dimensionner les besoins doit être étendue au-delà du simple itinéraire A9sud-A54-A7sud.
- Prise en considération de la problématique inondation : la DREAL PACA se rapprochera des services compétents de la DDT afin de suivre les évolutions liées à cette question.
- Valorisation du territoire (historique, régionale, ...) : proposer une présentation (benchmark) de quelques aires de services d'interprétation (dimensionnement, thématiques, organisation, coût, ...).
- Mesurer la différence de coût entre une aire unilatérale ou une aire bilatérale en incluant les questions de foncier, de surfaces de parking. Quel serait le coût d'une telle option ? quels seraient les apports sachant que le seuil de rentabilité est fonction du volume de trafic et particulièrement du trafic de transit.

4. RELEVÉ DE DÉCISIONS ET PROCHAINES ÉCÉANCES

Suite à cette première séance du groupe de travail et à partir des avis et positions qui ont été exprimés, il est décidé de poursuivre les investigations selon les orientations suivantes :

- Abandon du site Plan du Bourg /Tour d'Aling**
 - Ce site, en raison de sa situation géographique est peu attractif et ne peut constituer une « porte d'entrée » valorisante pour le pays d'Arles.
 - L'insertion des aires y est très contrainte (enjeux écologiques, hydraulique, agricole, ...) et difficile.

❑ Poursuite des études selon trois scénarii

- 2 aires éclatées sur le site Mas Capelle (pour le sens Est > Ouest) et sur le site Tête de Camargue (pour le sens Ouest > Est),
 - Une aire unique en Tête de Camargue, d'un côté de l'autoroute avec un ouvrage de franchissement pour l'accès depuis ou vers l'autre côté,
 - Deux aires de part et d'autre de l'autoroute en Tête de Camargue.
- ❑ Suite à cette première séance de travail et afin de prendre en compte les différents enjeux du territoire soulevés par la thématique «aires de services», il est proposé d'élargir le groupe de travail à l'office de tourisme d'Arles et à la chambre d'agriculture.
- ❑ En préparation de la prochaine séance de travail, il est proposé à chaque participant d'approfondir ces premiers éléments de réflexion.
- ❑ **La date du 13 mars 2012 à 9h30** a été proposée pour la 2^e séance de travail sur la thématique «aires de services». La séance se tiendra à la CCIT du Pays d'Arles.