

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique « aires de services » séance 2 du 13 mars 2012

Synthèse

| | |
|---|---|
| 1. Liste des participants | 2 |
| 2. Présentation générale..... | 3 |
| 3. Synthèse des échanges | 3 |
| 4. Relevé de décisions et prochaines échéances..... | 6 |

1. LISTE DES PARTICIPANTS

| Noms des participants | Organisme(s)/fonction(s) |
|-----------------------|---|
| BALLARO Xavier | Grand Port Maritime de Marseille |
| MUTEL Vincent | Grand Port Maritime de Marseille |
| BOMPART Paul | CIV de Raphèle |
| QUAIX Gérard | CIV de Raphèle |
| PONDESSERRE Françoise | CIQ de Trinquetaille |
| BREYSSE Jean-Claude | CIQ de Pont de Crau |
| ROUZIES Rémy | CIQ de Pont de Crau |
| LEMEUR Michel | CIQ de la Roquette |
| LAUGIER Albert | 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 |
| HILLE Jean-Charles | CCI du Pays d'Arles |
| DELOUSTAL Patrick | CCI du Pays d'Arles |
| JACQUEMIN Frédéric | CCI du Pays d'Arles |
| MACHELART Fabrice | CCI du Pays d'Arles |
| LAUGIER Arielle | Ville d'Arles |
| MARTIN Aline | Ville d'Arles |
| MASSON Jean-Luc | Ville d'Arles |
| BŒUF Jean-Pierre | Directeur de l'office de tourisme d'Arles |
| BLANC Philippe | DREAL PACA |
| FABRE Nadia | DREAL PACA |
| VERQUERRE Arnaud | CETE Méditerranée |
| PATTE Lionel | CETE Méditerranée |
| BUTTIGNOL Valérie | CETE Méditerranée |
| PERICHON Blandine | Nicaya Conseil |
| KANTE Eloïse | Nicaya Conseil |

2. PRESENTATION GENERALE

Après une synthèse des échanges de la première séance du groupe de travail et une présentation du cadre et des objectifs de la deuxième séance, différents points ont été abordés. Des investigations complémentaires ont été présentées en matière de trafic. Des exemples d'aires de services existantes ont été évoquées et ont permis d'échanger sur les différentes fonctionnalités et services pouvant exister sur une aire de services. Les 3 scénarios, qui avaient été distingués au cours de la 1^{ère} séance ont fait l'objet d'une présentation spécifique et d'échanges.

3. SYNTHESE DES ECHANGES

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

❑ Règles d'implantation des aires et données de trafic

La vocation d'une aire de services est de répondre aux besoins des usagers en transit (déplacement de plus de 300 km pour les véhicules légers, 500 km pour les poids lourds). C'est pourquoi les règles d'interdistances (30 km entre deux aires de repos et 60km entre deux aires de services) ont été envisagées sur l'itinéraire de grand transit Ambrussum-A9-A54-A7-Lançon.

❑ Exemples d'aires de services existantes

- Les exemples présentés en séance ont pour vocation à servir de bases d'illustrations et de réflexions.
- Il faut être attentif à ce que la présence d'autres activités, non liées à celles d'une aire, ne concurrencent pas les activités locales. La question du coût est également à prendre en compte, à la fois en terme d'installations (aménagements correctement dimensionnés) et de consommation d'espaces.

L'accessibilité à l'aire depuis l'extérieur du réseau autoroutier (comme c'est le cas pour l'aire du Port Lauragais sur le canal du midi par exemple) implique également d'autres types d'activités et d'autres aménagements (voies d'accès, aire de loisirs, etc.). Cet exemple n'a pas été jugé adapté au territoire d'Arles, notamment compte tenu des contraintes d'espaces (risque inondation, nécessité d'optimiser les surfaces à aménager...) et de l'absence de besoins propres : ces services sont déjà assurés au niveau d'équipements ou aménagements existants sur le territoire et l'enjeu est précisément de conduire les usagers à s'y rendre, non de créer des structures concurrentielles.

❑ Analyse des scénarios proposés

Pour mémoire les 3 scénarios d'implantation d'aires de services qui ont été proposés sont :

- Scénario 1 : combinaison de deux aires
 - Secteur Mas Capelle (sens Est-> Ouest)
 - Secteur Tête de Camargue (sens Ouest-> Est)
- Scénario 2 : une aire unique bilatérale en Tête de Camargue
- Scénario 3 : deux aires unilatérales en Tête de Camargue
 - 3 a : Au Nord
 - 3 b : Au Sud

Scénario 1

De manière générale, ce scénario qui concilie deux aires placées respectivement dans chaque sens de circulation avant l'entrée sur le territoire, est jugé le plus favorable au plan socio-économique. Il permettrait de susciter un changement de comportement chez les automobilistes dont la plupart aujourd'hui sortent à Fourchon et prennent une chambre d'hôtel dans la zone commerciales sans visiter Arles, ou vont à Nîmes sans s'arrêter.

La répartition géographique sur deux aires de services permettrait également de mettre en avant de manière pertinente à la fois la Crau et des Alpilles pour l'aire du secteur de Mas Capelle et de la Camargue d'autre part sur l'aire de Tête de Camargue. L'enjeu, pour l'activité touristique, est, dans la mesure du possible, d'augmenter la durée moyenne des séjours sur le territoire (environ 2,5 jours à l'heure actuelle).

Ce scénario est a priori techniquement réalisable au regard des règles de conception routière. Il est cependant soumis à d'importantes contraintes liées aux enjeux agricoles et environnementaux pour la partie Mas Capelle et hydrauliques (PPRI) pour la partie Tête de Camargue.

Les participants confirment leur préférence pour ce scénario et demandent que son étude soit poursuivie.

Scénario 2

Le scénario 2, avec une aire bilatérale en Tête de Camargue sans possibilité d'échange entre les deux sens de circulation.

Scénario 3

Le scénario 3 propose une aire unilatérale avec deux variantes possibles. La variante 3a en Tête de Camargue Nord et la variante 3b en Tête de Camargue Sud.

Les participants insistent sur le fait qu'il est dommage de ne pas pouvoir accéder directement à la ville via la RN113 et souhaiteraient que l'on étudie la possibilité d'une bretelle pour compléter l'échangeur d'Eyminy qui se connecterait à la RN572 avec une signalisation en direction d'Arles.

Avoir un accès plus direct à la ville depuis l'aire permettrait de convaincre les usagers qui ne visitent pas Arles de le faire.

La création de cet accès est à envisager dans le cadre des réflexions sur les échangeurs et les effets induits par cet aménagement sur le trafic au niveau des RN 572 et RN 113 requalifiés devront être pris en compte.

Remarques générales sur les aires et services à promouvoir

La mauvaise signalétique actuelle (taille des dessins sur les panneaux, patrimoine de l'UNESCO non signalé, etc.) est à souligner et à améliorer dans le cadre du projet de contournement. Une modification serait donc souhaitable pour accompagner l'implantation de la/des aire(s) et aider à la promotion d'une image de qualité et fidèle du territoire. L'image que les gens en ont de l'extérieur (lavande, etc.) est très différente de ce que le territoire est effectivement. Étant donné la richesse du territoire, l'objectif de mettre en valeur ce qui distingue le Pays d'Arles des autres territoires est essentiel (patrimoine mondial de l'humanité, deux parcs naturels, Van Gogh, etc., ...).

Les participants ont convenu qu'il pourrait être intéressant de faire en sorte que la ou les aires qui seront implantées le long du contournement puissent assurer le rôle de vitrine pour le Pays d'Arles sans pour autant générer de la concurrence avec les commerces locaux.

Un point d'information avec un accueil (bornes d'information interactives par exemple) pourrait permettre de visiter et de promouvoir les sites, musées et autres pôles d'intérêt touristiques du Pays d'Arles.

Des services pourraient être apportés aux usagers avec par exemple la possibilité d'effectuer des réservations d'hôtel depuis l'aire de services. A l'heure actuelle 10 à 30% de la clientèle des hôtels n'avait pas initialement prévu de s'arrêter. Quarante neuf hôtels sont installés sur Arles ville, il ne paraît donc pas utile d'en installer un complémentaire sur la ou les aire(s).

Une maison de terroir (si sa pérennité économique est évaluée positivement) qui permettrait d'associer les producteurs locaux est préférée à un restaurant

gastronomique qui sont déjà très représentés en ville également. Un point de restauration rapide pourrait être pertinent

D'autres points importants ont été évoqués et pourront être étudiés pour les aires de services :

- la possibilité de faire une aire certifiée « haute qualité environnementale ».
- la prise en compte des camping-cars, mode de déplacement, actuellement en plein développement. Aujourd'hui il existe très peu de lieux d'accueil camping-car (vidange, stationnement, etc.) sur le territoire et il semble nécessaire que les futures aires soient adaptées à ces usagers.
- La question est posée de savoir quels types de services seraient à offrir aux poids lourds ? A ce stade, ne sont prévus que les services courants mais pas au-delà. Il faut aussi prendre en compte qu'une aire de services poids lourds n'a pas la même vocation (et attractivité également) qu'une aire pour les véhicules légers.

4. RELEVÉ DE DÉCISIONS ET PROCHAINES ÉCHÉANCES

La DREAL propose d'approfondir les différents points qui ont fait l'objet de questionnements ou de demandes spécifiques pour la troisième séance de travail.

Pour la prochaine séance, le CETE Méditerranée retravaillera les schémas afin :

- d'y faire figurer les aires de façon plus précises (surface, implantation) ainsi que leurs bretelles d'entrée et de sortie.
- La possibilité de créer une bretelle de retour vers Arles sera également étudiée.

La prochaine séance de travail du groupe consacré aux « aires de services » aura lieu le mardi 3 juillet 2012 à 9h30 à la CCIT du Pays d'Arles.