

AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE

PROCEDURE DE SUIVI - **BILAN LOTI**
DES EFFETS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DE LA MISE EN SERVICE DE **L'AUTOROUTE A 54**
Section St MARTIN DE CRAU (13) – SALON DE PROVENCE (13)

Document de synthèse

Rapport de phase 3

Code – Décembre 2002



SOMMAIRE

A- INTRODUCTION	3
A-1	Présentation du projet	
A-2	Rappel du contexte légal	
A-3	Contenu du dossier : l'établissement du bilan LOTI	
B- SYNTHESE	6
C- BILAN	12
C-1. Points de méthode	12
C-1.1	La démarche et les principes de méthode	12
C-1.2	Les modalités d'application de la méthode	15
C-1.3	Les entretiens menés	17
C-1.4	Les périmètres d'étude	20
C-2	Présentation transversale de l'évolution du contexte socio économique	24
C-3	L'effet A54 par thème	27
C-3.1	Données et conditions de circulation routière.....	27
C-3.2	Description du système de transport	35
C-3.3	Démographie- Emploi- Chômage	37
C-3.4	Logements	43
C-3.5	Agriculture	45
C-3.6	Zones d'activités -Industrie – BTP	48
C-3.7	Commerces et Services	61
C-3.8	Tourisme	65
C-3.9	Organisation spatiale	69
C-3.10	Fiscalité/mesures d'accompagnement	74
C-3.11	Foncier	76

A- INTRODUCTION

A-1. PRESENTATION DU PROJET

Historique administratif

Le Schéma Directeur Routier National approuvé par le décret du 18 mars 1988 prévoyait l'achèvement de la liaison Arles – Salon de Provence entre la déviation de Saint Martin de Crau et l'antenne autoroutière de Salon de Provence, par la réalisation d'une autoroute à péage. Ce parti d'aménagement a été confirmé au cours de la réunion du Comité Interministériel d'Aménagement du territoire du 05 novembre 1990.

La section Saint Martin de Crau – Salon de Provence a été inscrite au Schéma Directeur Routier National du 1^{er} avril 1992.

ASF a été désignée comme concessionnaire par décret en date du 7 Février 1992.

La déclaration d'utilité publique a été prise par décret du 27 mars 1993.

L'arrêté préfectoral d'autorisation au titre de la loi sur l'eau a été pris le 6 février 1995.

Cette section Saint Martin de Crau – Salon de Provence de l'autoroute A54 constitue le dernier maillon de la liaison à 2x2 voies entre les autoroutes A9 et A7 et assure la continuité de l'itinéraire entre l'Espagne et l'Italie.

Longue de 24.6 km, cette section se situe entièrement sur le territoire du département des Bouches du Rhône, sur les communes de Saint Martin de Crau, de Salon de Provence et de Grans.

Elle a été mise en service au mois de mars 1996

Description synthétique des travaux.

Cette section a été réalisée totalement en remblai. Les matériaux proviennent en totalité d'emprunts et de carrières extérieurs à l'emprise de l'autoroute.

Elle comporte 37 ouvrages d'art courants, se décomposant en 34 ouvrages en béton et 3 ouvrages à ossature mixte métal-béton.

Environnement et aménagement paysager

Une protection phonique des habitations proches de l'autoroute est assurée par 6400 m linéaires d'écrans acoustiques.

Une reconnaissance archéologique a été effectuée avant les travaux par la Direction régionale des Affaires Culturelles de la région Provence Alpes Cote d'Azur. Aucun site nécessitant la réalisation de fouilles de sauvetage n'a été recensé.

Le réseau d'irrigation très dense a nécessité la réalisation de très nombreux ouvrages de traversée sous l'autoroute et d'un linéaire important (plus de 20 km) de canaux de distribution d'eau équipés de vannes et de martelières.

La recherche environnementale globale qui a été menée afin de réduire les impacts du projet et en permettre son intégration dans le site a pris en compte les contraintes et paramètres locaux : vents violents, zones urbaines, bocagères et de coussous.

Ces aménagements représentent la plantation de 200 000 arbres et arbustes de 35 espèces différentes particulièrement adaptées au milieu telles que le cyprès de Provence, l'amandier, le chêne vert, le micocoulier, l'olivier, le sophora,...

Les ouvrages d'art, les gares de péage ainsi que les écrans acoustiques ont fait l'objet d'un traitement architectural spécifique pour s'intégrer harmonieusement dans le site. Le galet de Crau a été notamment utilisé en parement.

A-2. RAPPEL DU CONTEXTE LEGAL

L'établissement du présent bilan a été institué par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

Il a été réalisé en deux étapes :

- L'étape de « Point zéro » avant mise en service du tronçon autoroutier, réalisé en 1996 par la Société CODE, suite à une procédure d'appel d'offres.
- L'étape de « bilan » , réalisé par la même Société CODE, suite à une procédure d'appel d'offres.

A-3. CONTENU DU DOSSIER : L'ETABLISSEMENT DU BILAN LOTI

Le présent rapport constitue le rapport final (dit de « phase 3 »), de la mission d'établissement du bilan LOTI des effets économiques et sociaux de la mise en service de l'autoroute A 54, section Saint Martin de Crau (13) – Salon de Provence (13).

Il fait suite à une série de documents établis dans cette optique :

Etablissement de l' « Etat zéro » - 1996 :

Document de phase 1 : Phase de concertation (Fev 1996)

Ce document présente les premières réflexions de méthode, ainsi que les principales sources d'informations disponibles pour quantifier les indicateurs.

Documents de phase 2 : Fonds d'indicateurs complet : Etat 1996 (Oct 1996)

Ce document présente le fonds d'indicateurs complet, recueillis en vue de l'établissement ultérieur du bilan, présenté par thème. Il comprend un document, complété par une série d'annexes thématiques.

Document de phase 3 : Synthèse – recommandations (Oct 1996)

Ce document constitue le rapport final de la mission d'établissement de l'état zéro. Il comprend :

- les remarques de méthode,
- le descriptif synthétique de la situation « point zéro » pour chacun des thèmes d'étude,
- et les principales recommandations pour l'élaboration des phases suivantes du processus de suivi.

Etablissement du « bilan » – 2002 :

Document de phase 1 : Phase de cadrage

L'objet de cette phase de cadrage était de préciser les méthodes pour établir le bilan, sur la base d'une première analyse des évolutions enregistrées sur la zone. Ce document comprend des remarques générales de méthode, ainsi que des précisions méthodologiques sur chacun des thèmes d'étude retenus.

Document de phase 2 : Fonds d'indicateurs actualisé : Etat 2001

Ce document présente l'intégralité des indicateurs quantifiés, et des remarques nécessaires à l'établissement du bilan. Ne figurent dans ce dossier que la sélection d'indicateurs réellement utiles à l'évaluation de l'impact spécifique au tronçon autoroutier A54 : St Martin de Crau – Salon de Provence.

Document de phase 3 : Rapport final de Bilan.

Le présent document fait état des conclusions en matière d'impact imputable à la mise en service de ce tronçon autoroutier St Martin de Crau – Salon de Provence, articulées autour :

- d'une présentation transversale de l'évolution des territoires impactés
- d'une présentation de l'effet « A54 » par thème, comprenant note de méthode, et conclusions en matière d'impact.

B- SYNTHESE

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la procédure de Bilan LOTI et des principes réglementaires de la circulaire s'y référant.

L'objet de la mission était l'établissement du bilan des effets économiques et sociaux relatifs à la mise en service de la section d'autoroute A54 entre Salon de Provence et Saint Martin de Crau.

Une méthode fondée sur l'élaboration d'une batterie d'indicateurs sélectionnés.

L'étude «Etat zéro» réalisée en 1996 avait permis de définir une série d'indicateurs de situation et d'impact, fournissant les caractéristiques principales de chacun des thèmes étudiés. Ces indicateurs ont été interprétés comme des marqueurs du contexte « avant mise en service » du tronçon Salon de Provence – Saint Martin de Crau. Leur quantification pour l'année 2001 a permis, dans un premier temps, de mettre en évidence les évolutions enregistrées sur les territoires concernés.

L'interprétation de ces évolutions a été, dans un second temps, réalisée au travers d'une triple approche combinant :

- Comparaison avec des zones tests et de référence. Une comparaison des évolutions enregistrées sur les territoires d'étude a été réalisée au regard de celles enregistrées sur une série de zones tests et de référence, présentant des caractéristiques économiques comparables à celles des territoires d'étude.
- Prise en compte du degré de causalité attribué à chacun des indicateurs lors du « point zéro ». Cette échelle a permis de repérer rapidement les indicateurs susceptibles d'identifier les thèmes à impact « majeur ».
- Prise en compte des dynamiques et volontés locales, qui ont pu influencer de façon significative les décisions des acteurs économiques et institutionnels (choix de localisation des entreprises, des populations...) : politique fiscale incitative, nouveau zonage européen, politique nationale de grands groupes nationaux ou internationaux comme Coca Cola, Promodès, ... Ce volet s'est notamment appuyé sur l'exploitation des entretiens menés auprès des acteurs locaux.

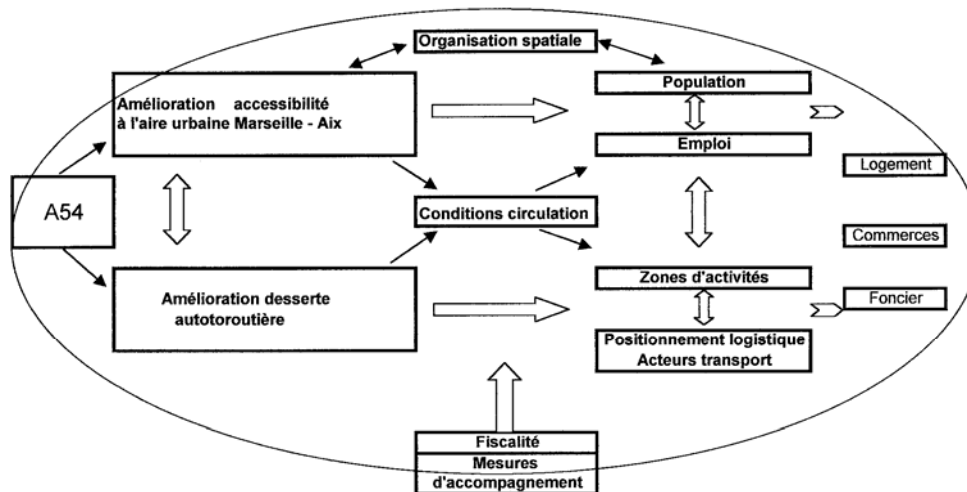
Une méthode affinée, pour approcher l'effet « spécifique » de l'A54

Le fait que :

- d'une part, les territoires « concernés » par le tronçon Saint Martin de Crau – Salon de Provence disposaient déjà, avant mise en service de la section autoroutière, d'une bonne accessibilité, eu égard à la densité du réseau routier.
- d'autre part, cette section est localisée sur l'aire métropolitaine Marseille – Aix, montre que les évolutions démographiques enregistrées entre 1990 et 1999 aux abords de la section d'A54 relèvent de la conjonction de plusieurs facteurs, au sein desquels le phénomène de métropolisation occupe une place importante.

La mise en évidence de l'effet spécifique A54 a, de ce fait, nécessité de développer une approche « qualitative » et « explicative » :

- en travaillant non seulement thème par thème, mais en comprenant comment chacun interfère avec les autres,
- et en portant une attention particulière aux informations qualitatives issues des entretiens (70 environ), afin d'appréhender les évolutions de comportement des acteurs,



Les étapes de la démarche se sont articulées en trois étapes :

- comprendre les grandes tendances d'évolution

Quelles sont les tendances lourdes ? au niveau national, régional, en termes d'évolution démographique et de peuplement (extension de l'aire d'influence de villes...), en termes d'implantation d'entreprises, selon les différents secteurs...

- repérer les évolutions fines,

Que s'est-il passé aux abords du tronçon ? Comment ont évolué les indicateurs ? quels sont les facteurs externes : foncier, cadre de vie, équipements structurants, proximité de la gare TGV, des aéroports... ?

- et appréhender les comportements des usagers.

Comment utilisent-ils l'A54 ? Pour quels motifs ?

Les analyses réalisées ont ainsi montré que l'A54 avait eu une série d'effets, de nature et d'ampleur différentes selon les thèmes et les territoires.

Les thèmes sur lesquels l'effet A54 a été majeur sont les suivants : Les conditions de circulation, l'emploi et l'organisation spatiale.

L'amélioration des conditions de circulation sur la corridor Salon de Provence – Saint Martin de Crau, avec un gain important en termes de sécurité routière.

La mise en service d'A54 s'est accompagnée d'une croissance importante du trafic sur le corridor Salon – st Martin (+8% par an entre 1995 et 1998, pour une croissance naturelle de l'ordre de +3% par an dans ce secteur géographique), avec un report important du trafic de la RN113 vers l'autoroute, et une diminution importante des encombrements. Ce report concerne notamment les poids lourds, alors que ceux ci avaient déclaré lors du Point zéro qu'ils n'emprunteraient pas l'A54, en raison de son surcoût.

L'utilisation de l'A54 permet un gain de temps relatif de 28%, soit 5 minutes, sur un trajet de 17 minutes par la RN113 entre Salon et Saint Martin.

Elle a induit une amélioration des conditions de sécurité, avec une diminution du nombre d'accidents corporels de 10%, malgré l'augmentation de trafic, et une diminution des indicateurs de gravité, qui ont été divisé par trois : le nombre de tués pour 100 accidents est passé de 28 en moyenne sur la période 1991 – 1995 à 9,3 sur la période 1997 –2001. L'indicateur équivalent concernant les blessés graves est passé de 76, à 30.

L'activité économique, avec une création d'emploi très importante, principalement dans le secteur de la logistique.

L'accessibilité directe à l'A54, et au réseau autoroutier qui lui est connecté, a conféré aux territoires de la zone d'influence directe un positionnement stratégique particulièrement porteur pour les activités de logistique.

L'A54 a eu un effet global d'accroissement de l'attractivité économique aux abords du tronçon, et a constitué un atout décisif pour l'implantation d'entreprises, notamment dans le secteur de la logistique.

Elle a eu un effet de levier majeur sur l'emploi, qui a enregistré une progression importante et continue (+60% entre 1996 et 2000 sur les zones d'activités de la zone d'influence directe).

L'organisation spatiale, avec une contribution importante de l'A54 à l'évolution du rayonnement spatial de l'aire urbaine Marseille – Aix

Le dernier RGP (1999) a confirmé qu'un peu partout en France, l'espace se structure de plus en plus en fonction des multiples déplacements quotidiens des habitants.

Les études réalisées ont montré que sur le département des Bouches du Rhône, « un nombre croissant de personnes actives se déplacent pour aller travailler, sur une distance de plus en plus longue, pour une durée moyenne à peu près stable dans le temps ».

Ce phénomène général s'est traduit par une modification majeure des modes de vie, amorcée il y a plus de trente ans et qui se poursuit depuis : les personnes actives résident de plus en plus loin de là où elles travaillent, et en particulier des pôles

d'emploi. Avec la périurbanisation, le périmètre de peuplement s'élargit et le territoire s'organise autour des principales voies de communication.

L'amélioration de l'accessibilité induite par la mise en service de ce tronçon d'A54 (diminution des temps d'accès à partir des principaux bassins d'emploi) à des territoires proposant un cadre de vie agréable et de plus en plus recherché (au pied des Alpilles), a conféré une réelle attractivité aux territoires du nord ouest du département, qui étaient jugés, il y a une dizaine d'années comme très éloignés des zones d'emploi.

L'effet A54 a été ainsi de raccrocher les communes de la Zone d'influence directe au fonctionnement métropolitain de l'agglomération Marseille – Aix, alors que l'extension de son aire d'influence depuis 1975 concernait essentiellement l'Est du département.

Le tableau ci après synthétise les effets identifiés par thème.

Le « degré de causalité » indiqué dans le tableau ci après indique l'intensité du lien de causalité entre l'«effet A54», tel qu'exprimé en colonne de gauche, et la mise en service du tronçon autoroutier d'A54.

L'effet « A54 » par thème.

++ Majeur

+ Faible

0 Neutre

L'effet « A54 »	Le degré de causalité A54
Conditions de circulation routière	
● Une <u>augmentation du trafic cumulé</u> (RN113 + A54) sur le corridor St Martin de Crau- Salon de Provence.	++
● Un <u>report important de trafic</u> de la RN113 vers l'A54, qui concerne en particulier les Poids lourds.	++
● Un <u>gain de temps relatif de 28%</u> (5mn sur 17mn) sur le tronçon d'autoroute A54 Salon – Saint Martin de Crau, par rapport à l'itinéraire sur la RN113.	++
● Une <u>diminution de 80% du nombre des encombrements</u> sur la RN 113 entre 1995 et 2000.	++
● Une <u>amélioration de la sécurité routière</u> , avec une diminution du nombre d'accidents corporels de l'ordre de 10% et des indicateurs de gravité qui ont été divisé par 3	++

L'effet « A54 »	Le degré de causalité A54
Acteurs et système de transport <ul style="list-style-type: none"> ● Un <u>positionnement « logistique »</u> des territoires nouvellement et directement desservis par ce nouveau tronçon. ● Une infrastructure <u>utilisée par la quasi totalité des entreprises</u> de transport routier, (même par ceux qui avaient déclaré en point zéro qu'ils ne l'utiliseraient pas, en raison du surcoût), car elle leur fait gagner du temps. ● Une contribution à l'<u>accroissement de l'attractivité</u> de l'aéroport de Marseille Provence, notamment pour les résidents de l'ouest du département, de St Martin à Arles. 	<p>++</p> <p>++</p> <p>++</p>
Démographie- Emploi- chômage <ul style="list-style-type: none"> ● Une contribution importante à l'évolution du <u>rayonnement spatial</u> de l'aire urbaine Marseille – Aix. ● Une progression plus rapide des <u>actifs ayant un emploi</u> sur la zone d'influence directe (+6.3% soit 3706 emplois entre 1990 et 1999), qu'à l'échelle du département (+2.6% soit 16 077 emplois sur la même période) 	<p>++</p> <p>++</p>
Logements <ul style="list-style-type: none"> ● Une construction de logements neufs dynamisée 	<p>+</p>
Agriculture <ul style="list-style-type: none"> ● Aucun effet significatif sur l'activité agricole, ni en positif, ni en négatif. 	<p>0</p>
Zones d'activités – Industrie - BTP <ul style="list-style-type: none"> ● Un <u>effet global d'accroissement de l'attractivité économique</u> aux abords du tronçon d'A54. ● Un <u>atout décisif pour l'implantation d'entreprises</u>, principalement dans le secteur de la logistique. ● Un <u>effet de levier « majeur »</u> sur la création d'emplois (+60% sur les zones d'activités de la ZID entre 1996 et 2002). ● Un <u>effet d'aubaine pour les zones les plus petites</u>. 	<p>++</p> <p>++</p> <p>++</p> <p>++</p>

L'effet « A54 »	Le degré de causalité A54
Commerces et services <ul style="list-style-type: none"> ● Une <u>chute d'activité</u> observée pendant les <u>six premiers mois</u> d'ouverture du tronçon, pour les commerces de la RN 113. ● Une <u>attractivité accrue des grands centres commerciaux</u> de l'ouest des Bouches du Rhône pour les populations résidant à proximité du tronçon. ● Un effet non significatif sur l'activité des commerces des centres villes concernés, et des centres commerciaux de proximité. 	<p>++</p> <p>+</p> <p>0</p>
Tourisme <ul style="list-style-type: none"> ● Un <u>effet marginal</u> par rapport à la notoriété déjà très forte des territoires desservis. 	<p>0</p>
Organisation spatiale <ul style="list-style-type: none"> ● Une contribution importante à l'évolution du <u>rayonnement spatial</u> de l'aire urbaine Marseille – Aix. ● Une contribution au <u>changement des habitudes de consommation</u> des populations de l'ouest du tracé (Arles, St martin de Crau). 	<p>++</p> <p>+</p>
Fiscalité/ mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ● Un apport de Taxe professionnelle significatif pour Grans (+20%) ● Des actions d'accompagnement menées par les collectivités de façon très inégale. 	<p>+</p> <p>+</p>
Foncier <ul style="list-style-type: none"> ● Une <u>valorisation</u> certaine du prix du foncier aux abords du tronçon, difficilement quantifiable précisément 	<p>+</p>

C- BILAN

C-1 POINTS DE METHODE

C-1.1 LA DEMARCHE ET LES PRINCIPES DE METHODE

L'objet

L'objet de la présente étude est la mise en évidence des impacts économiques et sociaux relatifs à la mise en service de la section d'autoroute A54 entre St Martin de Crau et Salon de Provence, cinq ans après sa mise en service.

Cette mission s'inscrit dans le cadre de la procédure de Bilan LOTI et des principes réglementaires de la circulaire s'y référant.

Les lignes directrices

→ Opérationnalité : Il ne s'agissait pas d'étudier de façon exhaustive l'évolution de chacun des paramètres impliqués dans chacune des thématiques concernées, mais de se concentrer sur la mise en évidence des effets réellement significatifs en matière d'impact: Quels effets (positif comme négatif), pour quels acteurs, sur quel périmètre, quels enseignements en tirer ?

→ Fiabilité des analyses : L'objectif était bien de cerner les impacts spécifiques au tronçon autoroutier . La démarche proposée reposant sur l'analyse des évolutions d'un certain nombre d'indicateurs, les méthodes utilisées dans chacune des phases d'analyses (« point zéro » d'une part, « Etat 2001 » d'autre part) ont été rigoureusement homogènes, afin de garantir une bonne cohérence dans la comparaison des résultats.

Les principes

→ Une méthode fondée sur l'élaboration d'une batterie d'indicateurs .

L'étude « point zéro », réalisée en 1996 a abouti à l'élaboration d'une série d'indicateurs de situation et d'impact, qui ont permis de décrire les caractéristiques principales de chacun des thèmes étudiés. Ces indicateurs ont été interprétés comme des marqueurs du contexte « avant mise en service » du tronçon d'A54.

La quantification de ces mêmes indicateurs (le cas échéant réadaptés, en cas de changement du contexte, ou de l'indisponibilité de données strictement comparables) a permis, dans un premier temps de mettre en évidence les évolutions enregistrées sur les territoires concernés.

→ Une méthode cherchant à identifier l'impact spécifique de l'autoroute.

L'objet de la mission concernait la mise en évidence de l'effet spécifique du tronçon autoroutier, sur les territoires potentiellement impactés. Cet aspect concernait la difficulté majeure, les modèles économiques en la matière étant trop théoriques par rapport aux attendus opérationnels de la mission.

De manière à fournir une réponse la plus fiable possible, trois approches complémentaires ont été combinées.

- Comparaison des évolutions avec des zones tests et de référence. Une comparaison des évolutions enregistrées sur les territoires d'étude a été réalisée au regard de celles enregistrées sur une série de zones tests et de référence, présentant des caractéristiques économiques comparables à celles des territoires d'étude.
- Prise en compte de l'échelle de causalité attribuée à chacun des indicateurs lors du « point zéro ». Cette échelle a permis de repérer rapidement les indicateurs susceptibles d'identifier les thèmes à impact « majeur ».
- Prise en compte des dynamiques et volontés locales, qui ont pu influencer de façon significative les décisions des acteurs économiques et institutionnels (choix de localisation des entreprises, des populations...) : politique fiscale incitative, nouveau zonage européen, politique nationale de grands groupes nationaux ou internationaux comme Coca Cola, Promodès... Cette approche s'est notamment appuyée sur l'exploitation d'entretiens auprès d'acteurs locaux (70 environ).

Les étapes de la méthode proposée

Phase de cadrage.

Comme cela avait été le cas pour l'établissement du Point zéro, la première étape d'étude du bilan a consisté en une phase de « cadrage », à dominante « méthodologique ».

A la lumière de l'analyse d'une première série d'informations, on a :

- appréhendé les premières évolutions socio économiques des territoires concernés.
- « re »validé les indicateurs retenus en « point zéro », pour les recadrer, ou les redéfinir le cas échéant.
Les critères de validation des indicateurs sont restés fidèles aux principes du « point zéro » :
sélectivité : se concentrer sur les évolutions réellement significatives en termes d'effet « autoroute ».
pertinence : sélectionner les indicateurs les plus pertinents par rapport à l'impact spécifique de l'autoroute.

fiabilité et capacité d'actualisation homogène : vérifier la cohérence des méthodes de quantification.

- « re » validé les zones d'influence définies dans le « point zéro » :
La Zone d'influence directe, comprenant 22 communes à proximité directe de la section d'autoroute étudiée.
Les zones d'influence élargie : Département des Bouches du Rhône, et zone « Carrefour Rhône Méditerranée »/ « Grand Sud Est » autour du triangle Montpellier – Orange – Marseille.
Les zones de référence, dont l'objet est de permettre une comparaison des évolutions enregistrées.
- testé les méthodes proposées pour les thèmes nouvellement introduits dans cette phase de bilan, par rapport au « point zéro ».

Elaboration de l' « Etat 2001 ».

L'objet était de fournir une image de la situation des territoires concernés en 2001, selon des méthodes garantissant une bonne comparabilité avec le « point zéro » (1996).

L'« Etat 2001 » a été réalisé sur la base des indicateurs (éventuellement recadrés) retenus, sur chacune des zones pertinentes en termes d'impact, pour chacune des thématiques retenues. Il comprend le fonds d'indicateurs quantifiés, accompagné des commentaires qualitatifs permettant d'appréhender les mécanismes des évolutions enregistrées depuis 1996.

Mise en évidence des évolutions entre le «Point zéro » et l'«Etat 2001».

Ces évolutions ont été mises en évidence , thème par thème, sur chacune des échelles de territoires qui présentaient un réel intérêt en termes d'effet « autoroute », sur la base de l'analyse de l'évolution des indicateurs entre le « Point zéro », et l'état « 2001 ».

Identification de l'impact du tronçon.

Les analyses conduites pour ce faire se sont articulées autour des points suivants :

- l'échelle de causalité établie en « point zéro »,
- la comparaison des évolutions sur les territoires « impactés » avec celles enregistrées sur les zones test et de référence,
- la prise en compte des dynamiques et politiques locales qui ne seraient pas liées au projet autoroutier, mais qui auraient cependant pu induire des effets propres qui sont à différencier de l'« effet autoroute ».

L'intérêt de la phase de cadrage.

Les entretiens et analyses menés en phase de cadrage ont permis d'identifier les sources d'informations existantes, afin d'optimiser les recherches, en se focalisant sur l'analyse de l'impact spécifique.

Les premières analyses des évolutions socio économiques ont montré la nécessité de retravailler les méthodes, au regard des différents types d'évolution enregistrés.

L'impact d'une infrastructure existante : une question qui laisse perplexe les acteurs locaux.

D'une façon générale, le sujet de l'impact d'une infrastructure en service est jugé intéressant par les institutionnels, mais il suscite plus d'interrogations que de constats réellement fondés : il ne constitue pas une priorité.

Si les études d'évaluation se développent dans le secteur des politiques publiques, il s'agit plutôt d'approches réglementaires concernant la bonne utilisation des crédits publics dans le cadre de politiques globales (Cf. évaluation des actions du Contrat de Plan, des programmes européens,.....).

Une difficulté à retrouver des indicateurs comparables, en dehors des « grands classiques ».

La nature des informations disponibles a largement évolué entre le point zéro et l'étape de bilan, à l'exception :

- des indicateurs de trafic (source DDE pour l'essentiel).
- des indicateurs type INSEE, qui sont finalement les seuls à avoir été réévalués à l'identique, lors du dernier Recensement de 1999 (RGP : recensement général de la population).
- des indicateurs relatifs aux Permis de construire (fichier SITADEL – DRE), quantifiés annuellement qui, moyennant certains regroupements restent en partie exploitables.

Le Point zéro s'était appuyé sur un nombre important de réflexions et d'études quantifiées relatives aux territoires concernés (Aire Métropolitaine Marseillaise, Carrefour Rhône Méditerranée...).

Ces études n'ont pas été réactualisées, et ce sont aujourd'hui d'autres problématiques, d'autres échelles, qui mobilisent les énergies :

- soit à l'échelle Sud Européenne (MIAT Grand Sud Est),
- soit à des niveaux plus locaux (mise en place des SCOT, des schémas de services, des Pays...)

Une méthode affinée, pour approcher l'effet spécifique « autoroute »

Le fait que :

- d'une part, les territoires « concernés » par le tronçon Saint Martin de Crau – Salon de Provence disposaient déjà , avant mise en service de la section autoroutière, d'une bonne accessibilité , eu égard à la densité du réseau routier.
- d'autre part, cette section est localisée sur l'aire métropolitaine Marseille – Aix,

montre que les évolutions démographiques enregistrées entre 1990 et 1999 aux abords de la section d'A54 relèvent de la conjonction de plusieurs facteurs, au sein desquels le phénomène de métropolisation occupe une place importante.

La mise en évidence de l'effet spécifique A54 a, de ce fait, nécessité de développer une approche « qualitative » et « explicative » :

- en travaillant non seulement thème par thème, mais en comprenant comment chacun interfère avec les autres,
- et en portant une attention particulière aux informations qualitatives issues des entretiens, afin d'appréhender les évolutions de comportement des acteurs,

Les étapes de la démarche se sont articulées en trois étapes :

- comprendre les grandes tendances d'évolution

Quelles sont les tendances lourdes ? au niveau national, régional, en termes d'évolution démographique et de peuplement (extension de l'aire d'influence de villes...), en termes d'implantation, d'entreprises, selon les différents secteurs, en termes de flux et de générateurs de flux (importance de l'activité portuaire)

- repérer les évolutions fines,

Que s'est-il passé aux abords du tronçon ? Comment ont évolué les indicateurs ? quels sont les facteurs externes : foncier, cadre de vie, équipements structurants, proximité de la gare TGV, des aéroports... ?

- et appréhender les comportements des usagers.

Comment utilisent-ils l'A54 ? Pour quels motifs ? pour quelles raisons ?

C-1.3 LES ENTRETIENS MENES

Liste des principaux entretiens menés dans le cadre de la présente mission.

→ Organismes de rang régional

PREFECTURE DE REGION PACA (SGAR)

M. LORNE	Directeur du service Etudes
M. BONNET	Responsable du suivi de la MIAT Sud Est (Mission d'aménagement du territoire Sud Est)

CONSEIL REGIONAL PACA

M. RABAUD	Coordination des Politiques économiques
-----------	---

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT

Mme MANOURY	Responsable service Aménagement du territoire
M. TINGRI	Service habitat
M. MARTIN	Responsable service économique
Mme SUDRE	Responsable service infrastructures
Mme QUINTIN	Service statistiques

DIRECTION REGIONALE DE L'AGRICULTURE

M. DAVOULT	Service statistiques
------------	----------------------

OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS

Mme BEDIKIAN	
M. BRANTHOMME	

OBSERVATOIRE REGIONAL DE SECURITE ROUTIERE

M. WANDROL	
------------	--

CRICR

M. MAIQUES	
------------	--

CELLULE ECONOMIQUE REGIONALE DU BTP

M. HUMBEL	
-----------	--

CHAMBRE REGIONALE DES METIERS

Mme LE SANT	Chargé de mission
-------------	-------------------

CHAMBRE REGIONALE D'AGRICULTURE

M. BOURGOGNE	Chargé de mission
--------------	-------------------

COMITE REGIONAL DU TOURISME

M. BONNEFOY	
-------------	--

DRIRE (Délégation régionale à l'Industrie, la Recherche et l'Environnement)

M. BONNET	Service économique
-----------	--------------------

INSEE PACA

Mme KANTE	Conseil en information
Mme CHEVALIER	Conseil en information

→ Organismes de rang départemental

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT 13 - Marseille

M. FREYRIAT	Directeur service études et planification
M. LEGRON	Service études et planification
Mme SEGUELA	Service habitat
M. LAURENT	CDES
M. BERNARD	CDES
M. D'ACUNTO	CDES
M. COPE	Service infrastructures
M. MUNOZ	Sécurité routière

CONSEIL GENERAL DES BOUCHES DU RHONE

Mme FLERY	Service économique
M. LAZZERI	Service des transports

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE de Marseille

M. PERROY	Service info eco 13
Mme LOUVET	Service urbanisme commercial

COMITE DEPARTEMENTAL DU TOURISME DES BOUCHES DU RHONE

Mme CARBONNE	Chargée de mission
Mme PERON	

COMITE DEPARTEMENTAL DU TOURISME DU VAUCLUSE

M. GEVAUDAN	
-------------	--

→ Organismes de rang « local »

MAIRIE D'ARLES

M. AYNAUD	(Responsable Service développement économique)
-----------	--

MAIRIE DES BAUX de Provence

M. JOUVE	(Maire)
----------	---------

MAIRIE DE GRANS

M. VIDAL	(Maire)
----------	---------

MAIRIE DE SALON DE PROVENCE

Mme TIGNEL	(Service urbanisme)
------------	---------------------

MAIRIE DE ST MARTIN DE CRAU

Monsieur le Maire	
-------------------	--

EPAREB (Etablissement public d'aménagement des rives de l'étang de Berre)

M. ORSOLINI	
-------------	--

→ Organismes « thématiques »

FNTR PACA (Fédération Nationale des Transports routiers) - Marseille

M. GRELLA	Secrétaire Général
-----------	--------------------

TLF (Fédération des Entreprises de transport et Logistique) - Vitrolles

M. MATTARD	Secrétaire général
------------	--------------------

UNOSTRA (Union Nationale des Organisations syndicales des Transports Routiers Automobiles)- Avignon

Mme CENSINI	
-------------	--

→ Acteurs « économiques »

AEROPORT DE MARSEILLE PROVENCE

AEROPORT NIMES GARONS

MIN DE CAVAILLON

ENTREPRISES DES ZONES D'ACTIVITES DE LA ZIE - TRANSPORTEURS

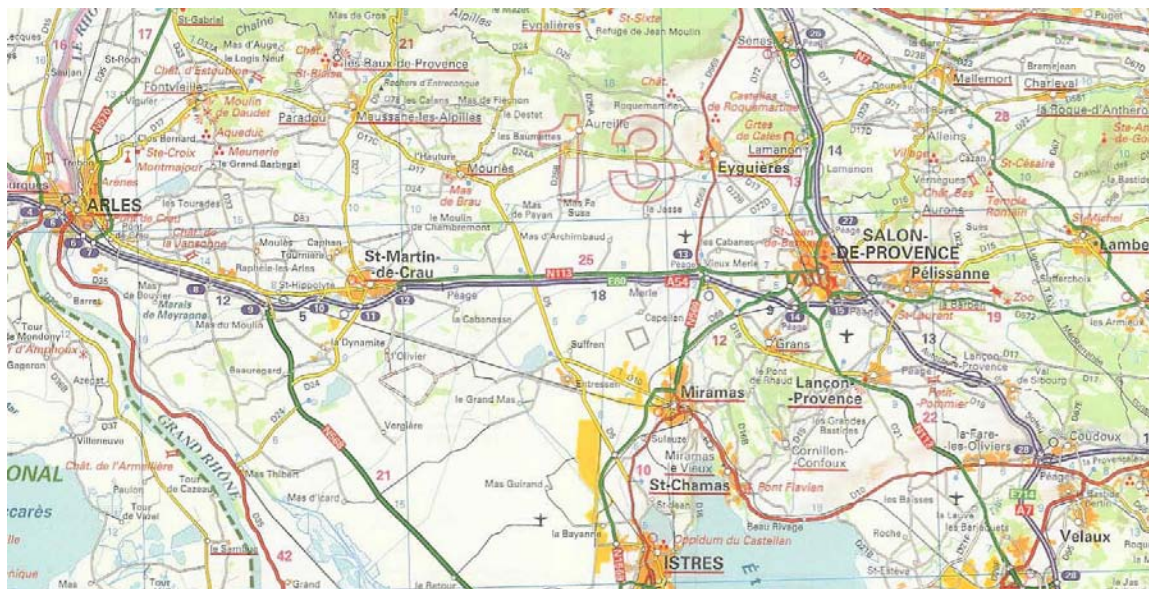
COMMERCANTS RN113 ET CENTRES COMMERCIAUX CONCERNES

AGENCES DE VOYAGES

ACTIVITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS....

C-1.4 LES PERIMETRES D'ETUDE

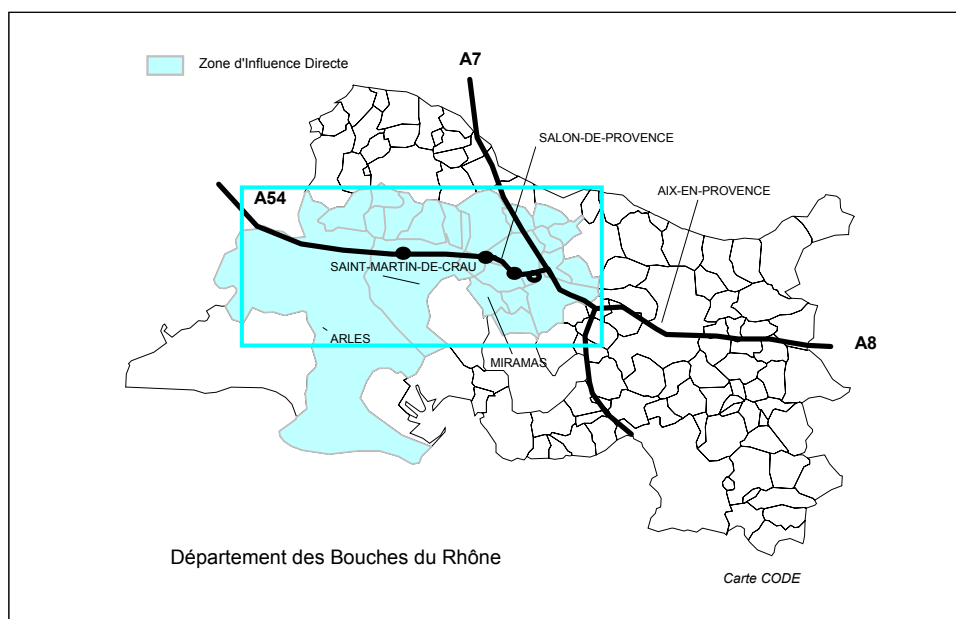
Les zones d'influence, telles que définies dans le "Point zéro", ont été globalement revalidées.



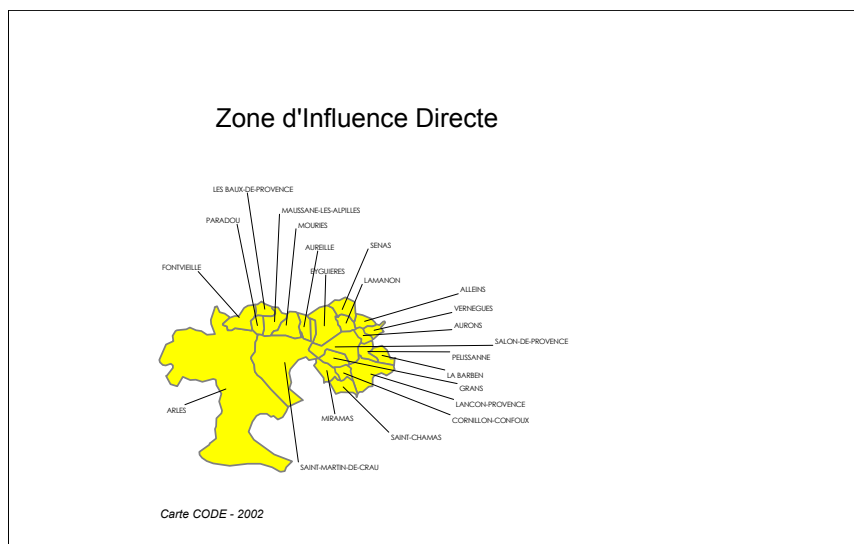
Carte IGN

■ ■ ■ La Zone d'Influence Directe

La Zone d'influence directe comprend 22 communes autour de l'axe Arles – Salon de Provence, dans un rayon de l'ordre de 10 kilomètre de part et d'autre des échangeurs d'extrémité du tronçon d'A54, sachant que les tracés de la RN113 et de l'A54 sont très proches, et quasiment parallèles.



Nota : La partie sud du territoire de la commune d'Arles est très peu urbanisée. Elle est constituée essentiellement de marais. (Camargue). Les indicateurs quantifiés sur la commune correspondent bien aux territoires les plus proches de l'A54.

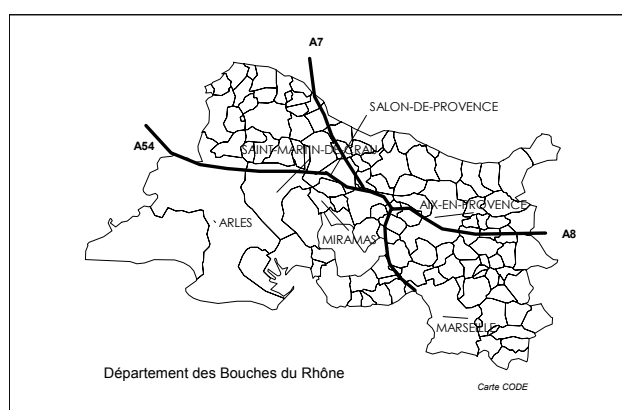


Découpage communal de la ZID

■ ■ ■ **La Zone d'influence élargie**

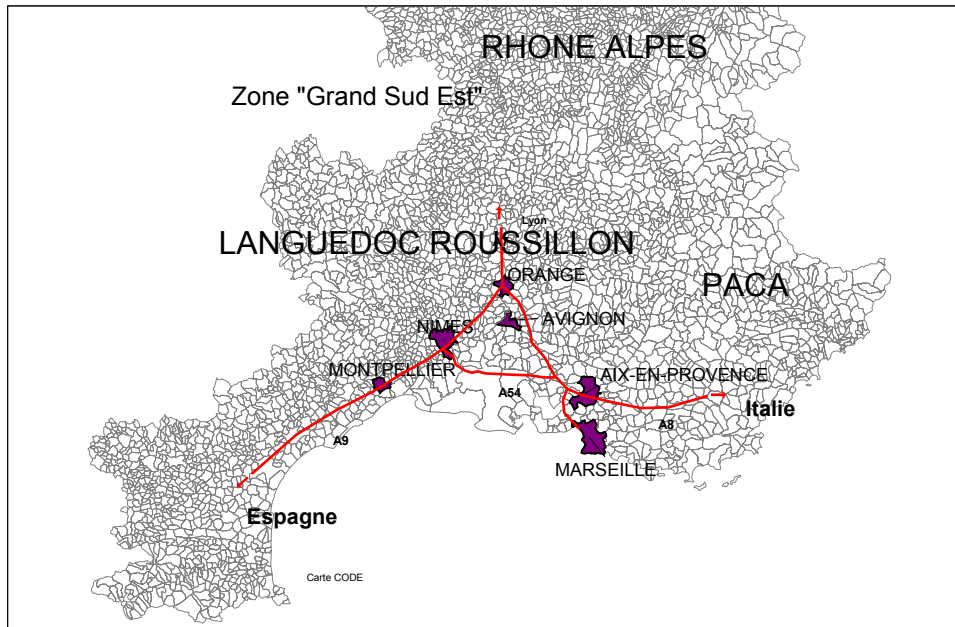
Cette zone a été choisie, pour l'essentiel des thèmes, identique à celle du **département des Bouches du Rhône**, pour les raisons suivantes :

- Les espaces desservis par le tronçon St Martin – Salon sont entièrement localisés dans ce département, qui constitue un espace d'influence privilégié.
- Le fonctionnement « socio économique » de l'agglomération nîmoise reste très indépendant des territoires des Bouches du Rhône.
- Le choix de ce périmètre a permis de garantir une bonne homogénéité en termes de données statistiques.



La **zone « Carrefour Rhône Méditerranée »**, localisée sur le triangle Montpellier – Orange- Marseille avait été définie lors du Point zéro, notamment parce qu'elle avait fait l'objet d'approches interrégionales (PACA/Languedoc – Roussillon). Elle s'est finalement révélée surtout pertinente pour l'approche des équipements structurants, et de la fonction logistique.

Elle a été élargie, pour cette phase de bilan, à la **zone « Grand Sud Est »**, regroupant les trois Régions Rhône Alpes – Languedoc Roussillon- PACA, correspondant à une zone d'urbanisation dense, au sein de laquelle le tronçon d'A54 St Martin de Crau – Salon de Provence constitue l'un des éléments du réseau autoroutier, perçu par les usagers comme un ensemble.



Le tronçon St Martin – Salon de Provence permettant :

- d'une part, d'achever la continuité autoroutière d'un Arc Méditerranéen, reliant l'Espagne à l'Italie,
- d'autre part, de renforcer la position stratégique des territoires entre Arles et Salon, au carrefour des liaisons Nord (Europe) – Sud (Méditerranée), et Est – Ouest (Méditerranée),

le point zéro avait également retenu comme zone d'influence élargie, un corridor « international » allant de l'Espagne à l'Italie, au travers du Languedoc Roussillon et de la Région PACA.

Cette **approche internationale** ne s'est finalement avérée pertinente que pour le thème des transports, au chapitre des flux routiers.

■ ■ ■ Les zones de référence

Ces zones ont permis une comparaison de leurs évolutions avec celles enregistrées sur les territoires influencés.

En dehors de zones test particulières, comme par exemple pour le thème des zones d'activités, ces zones ont été choisies calquées sur les périmètres administratifs « classiques » :

- les régions concernées : PACA en premier lieu, mais également parfois Languedoc Roussillon.
- les départements concernés par le tracé A54 de Nîmes à Salon de Provence : Bouches du Rhône (13) - Gard (30) - Hérault (34) - Vaucluse (34).

En ce qui concerne les agglomérations et/ou bassins d'emploi, seuls ont été finalement retenus ceux d'Aix en Provence, de Salon de Provence. Les autres agglomérations retenues en «Point zéro» se sont finalement révélées peu intéressantes, car ayant fait l'objet de trop peu d'études comparables.

Le bassin d'emploi des rives de l'étang de Berre n'est plus étudié en tant que tel, son Etablissement public (EPAREB) est en cours de restructuration.

Point de méthode :

On retiendra que d'une manière générale, ce sont finalement les territoires unitaires type INSEE qui ont été privilégiés comme échelle d'analyse, car ils permettent une exploitation fiable des résultats des divers Recensements Généraux de la Population.

Les modifications prévues pour les prochains recensements (moins exhaustifs, plus fréquents) ne devraient pas invalider cette remarque, mais simplement introduire une difficulté de comparaison avec les « anciens » RGP.

C-2 PRESENTATION TRANSVERSALE DE L'EVOLUTION DU CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE

■ ■ ■ Le Grand Sud Est : un positionnement européen attractif.

Traversées par de grands axes de communication reliant l'Europe du Nord à la Méditerranée, et l'Espagne à l'Italie, les trois grandes Régions du Languedoc-Roussillon, de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Rhône-Alpes constituent depuis plusieurs années l'espace privilégié d'une réflexion prospective sur l'aménagement du territoire.

Ce « Grand Sud Est » se caractérise notamment par son dynamisme démographique, avec une croissance de la population que l'on peut qualifier de « soutenue ». Cette zone fait partie des espaces européens les plus dynamiques sur le plan démographique, avec le Sud de l'Allemagne.

Ces Régions du Grand Sud Est profitent en effet d'un solde naturel favorable, et l'importance de leur solde migratoire en fait l'un des espaces métropolitains les plus attractifs.

Elles échappent encore au ralentissement de la croissance démographique constaté dans l'Union Européenne au cours des vingt-cinq dernières années.

Cet espace compte, en 1999, près de douze millions et demi d'habitants, soit plus d'un cinquième des personnes résidentes en France Métropolitaine. C'est la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a enregistré la plus ancienne et le plus grande progression.

Population 1990-1999 (source INSEE)

	Pop totale 1999(milliers)	Part en France 1999	Pop totale 1990(en milliers)	Part en France 1990
Languedoc-Roussillon	2 295	3.9 %	2 115	3.7 %
PACA	4 506	7.7 %	4 257	7.5 %
France	58 518	100 %	56615	100 %

Evolution de la population depuis 1982 (source INSEE)

	Taux d'evolution annuel 90-99			Taux d'évolution annuel moyen 82-90		
	Ens	Solde nat	Solde migr	Ens	Solde nat	Solde migr
Languedoc-Roussillon	0.91 %	0.09 %	0.83 %	1.17 %	0.07 %	1.10 %
PACA	0.63 %	0.19 %	0.44 %	0.89 %	0.22 %	0.67 %
France	0.37 %	0.36 %	0.01 %	0.51 %	0.41 %	0.10 %

■ ■ ■ Un chômage encore très marqué.

Le taux de chômage dans l'ensemble du Grand Sud Est s'élève à 12.6%, soit légèrement plus que la moyenne nationale de 11.3%. Au sein de cet ensemble, les taux en PACA et en Languedoc-Roussillon sont plus élevés qu'en Rhône Alpes.

■ ■ ■ Une économie principalement soutenue par le tertiaire.

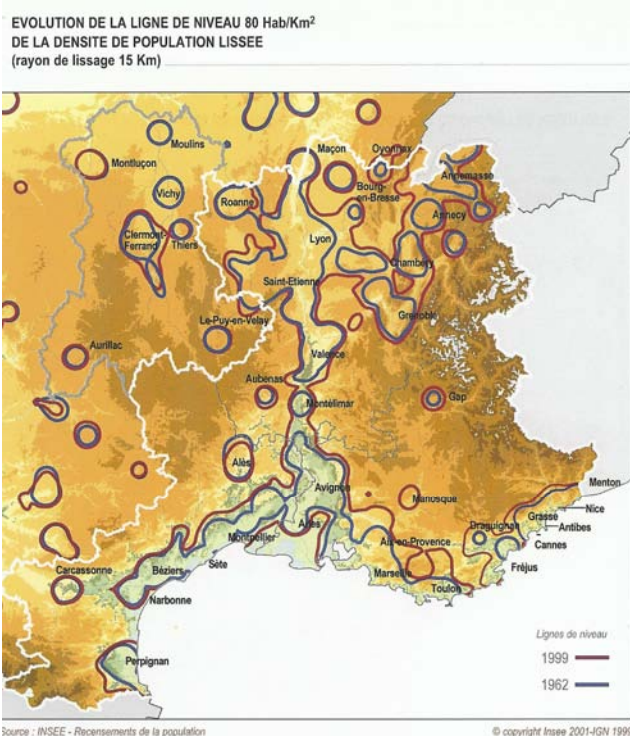
Près des trois quarts des emplois du Grand Sud Est relèvent du tertiaire, avec une part importante des services liés au secteur touristique, comportant principalement de petits établissements. (92% des établissements tertiaires ont moins de 10 salariés en Janvier 1999).

Les services aux entreprises sont diversement répartis dans cet ensemble. Rapportés aux effectifs totaux de la zone d'emploi, trois pôles se dégagent avec plus de 20% de leurs salariés concernés : Marseille – Aix, puis Montpellier et Lyon.

La région Rhône-Alpes est davantage tournée vers l'industrie, avec 25% de sa valeur ajoutée dans cette branche (contre 13% en Languedoc Roussillon et en PACA).

■ ■ ■ Un espace de péri urbanisation .

- Depuis une quarantaine d'année, l'occupation de l'espace du Sud Est de la France s'est profondément modifié. Les zones de densité supérieure à 80 habitants/km² ont connu une vive croissance de leur superficie. Elles ont de plus en plus tendance à se relier sans discontinuité, du littoral méditerranéen jusqu'à la région lyonnaise et stéphanoise, et de là, par Grenoble et le sillon alpin au littoral lémanique .



- Extension de l'aire d'influence des villes, solde naturel positif et solde migratoire favorable expliquent l'augmentation de la population entre 1990 et 1999 dans les aires urbaines de PACA et Languedoc-Roussillon. Les plus fortes hausses sont enregistrées dans le Sud vers Montpellier, sur la bordure Nord Ouest de la métropole marseillaise (Fos , Istres, Salon de Provence), et dans l'Est du Var.

	Population		Taux de variation annuel 90-99		
	1999	1990	Total	Solde naturel	Solde migratoire
Marseille-Aix	1 516 340	1 455 122	0.5 %	0.3 %	0.2 %
Avignon	290 466	270 744	0.8 %	0.4 %	0.4 %
Nice	933 080	891 319	0.5 %	0.0 %	0.5 %
Nîmes	221 455	204 173	0.9 %	0.4 %	0.5 %
Toulon	564 823	531 071	0.7 %	0.1 %	0.6 %
Montpellier	459 916	388 747	1.9 %	0.6 %	1.3 %

- Le phénomène de périurbanisation, commun à beaucoup de grandes villes, touche Marseille et Aix en Provence, et profite aux communes périphériques, notamment celles du pourtour de l'Etang de Berre et du Pays Aixois.

L'espace des Bouches du Rhône fonctionne ainsi autour de plusieurs zones d'emplois largement ouvertes les unes sur les autres, au point de dessiner un vaste bassin où travaillent près de 97% des résidents. Cet ensemble a pour centre de gravité les centres villes de Marseille et d'Aix, et s'étend depuis 1999 à l'Ouest jusqu'à la plaine de la Crau, au delà de laquelle, c'est le bassin d'Arles qui exerce son influence . (source DDE données INSEE 2001).

■ ■ ■ Des déplacements domicile – travail toujours plus nombreux et plus longs, participant à la structuration du territoire.

Le dernier RGP (1999) a confirmé qu'un peu partout en France, l'espace se structure de plus en plus en fonction des multiples déplacements quotidiens des habitants. Ceci est particulièrement marqué dans le département des Bouches du Rhône fortement urbanisé, où la population est plutôt jeune et l'activité diversifiée.

Les études récentes publiées dans « L'atlas des métropolitains » (DDE des Bouches du Rhône) montrent que sur ce département, « un nombre croissant de personnes actives se déplacent pour aller travailler, sur une distance de plus en plus longue, pour une durée moyenne à peu près stable dans le temps ».

Ce phénomène général traduit une modification majeure des modes de vie, amorcée il y a plus de trente ans et qui se poursuit depuis : les personnes actives résident de plus en plus loin de là où elles travaillent, et en particulier des pôles d'emploi.

Avec la périurbanisation, le périmètre de peuplement s'élargit et le territoire s'organise autour des principales voies de communication.

C-3.1 Données et conditions de circulation routière (tâche 1 et 2)

L'effet A54 :

- Une forte augmentation du trafic cumulé (RN113 + A54) sur le corridor St Martin de Crau – Salon de Provence. (+25% entre 1995 et 1998).
- Un report important de trafic de la RN113 vers l'A54, qui concerne en particulier les Poids Lourds.
- Un gain de temps relatif de 28%, (5mn sur 17 mn) sur le tronçon d'autoroute A54 Salon – Saint Martin de Crau, par rapport à l'itinéraire sur la RN 113.
- Une diminution de 80% du nombre des encombrements sur la RN 113 entre 1995 et 2000.

- Une amélioration de la sécurité routière, avec une diminution du nombre d'accidents corporels de l'ordre de 10% et des indicateurs de gravité qui ont été divisés par 3, entre 1995 et 1998

Les outils :

- Entretiens : auprès de la CDES pour la sélection des postes de comptages pertinents et l'interprétation des données s'y référant.
- Exploitations données de trafics : sources DDE – CDES – CETE – CRICR – ASF

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Trafics moyens journaliers annuels (CDES - ASF)
- Taux de Poids Lourds (CDES – ASF)
- Encombrements (CRICR – CDES – ASF)
- Accidents : nombre et gravité (CRICR Marseille- ASF)
- Temps de parcours (CETE Méditerranée - ASF)

● Remarques méthodologiques.

La nature des comptages réalisés par la CDES, en matière de trafics, ne permettent pas d'analyses comparatives sur la période antérieure à 1994 (inclus) (stations estimatives temporaires).

L'évolution des trafics a donc été analysée et interprétée sur la période 1995 – 1998, avec des comptages de type permanent.

Les mesures de temps de parcours ont été réalisées par le CETE Méditerranée.

Les données relatives aux variations saisonnières sur la RN113 n'étant pas disponibles pour les années antérieures à l'an 2000, l'analyse des évolutions autour de l'année de mise en service n'a pas pu être réalisée.

----- **Principaux constats** -----

● **En termes de trafics**

On observe, entre 1995 et 1998,

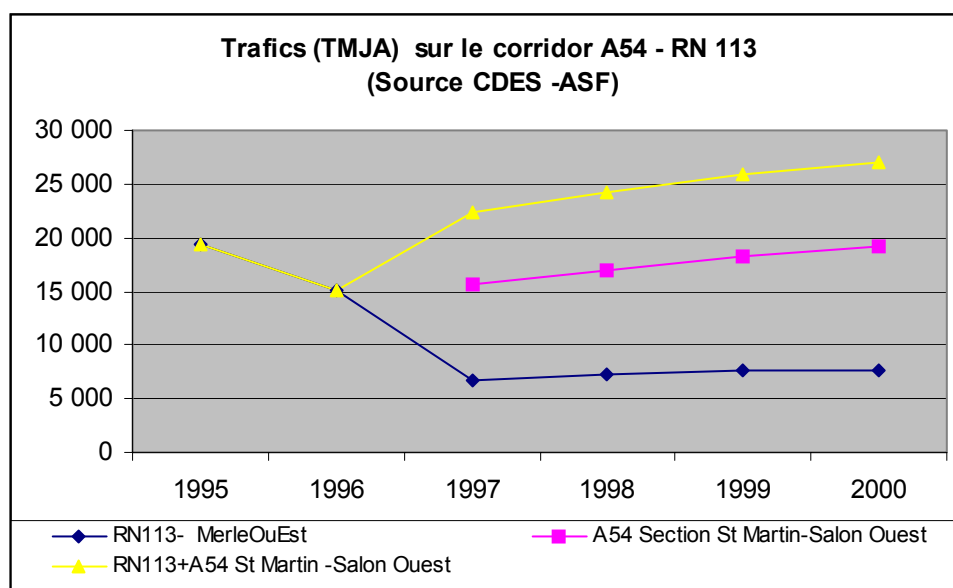
→ Une augmentation du trafic dans le corridor (RN 113 + A 54) entre Salon de Provence et Saint Martin de Crau, de : + 4 809 véh/j

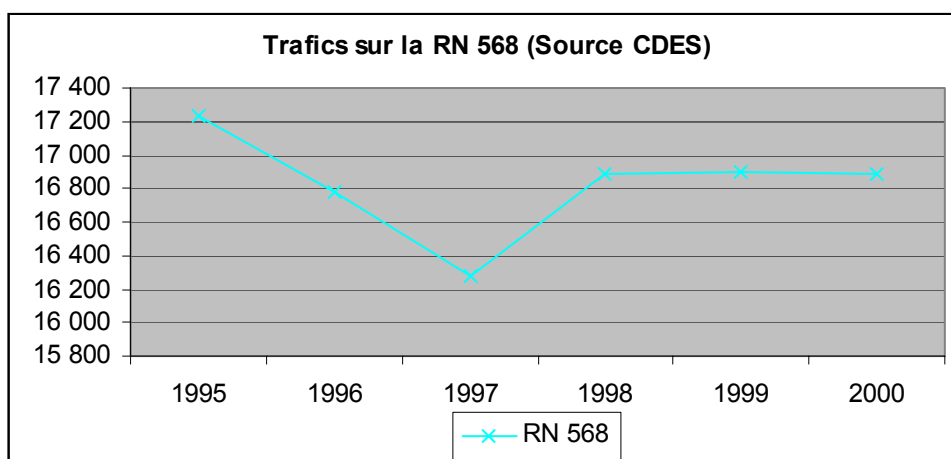
qui se décompose en :

- un gain dû à la croissance naturelle du trafic (de l'ordre de +3% par an) : +1 800 véh/j
- un gain dû au report de trafic de la RN 568 vers le corridor : + 353 véh/j
- un gain dû à l'induction correspondant au solde : +2 656 véh/j

Cette décomposition est cohérente avec les entretiens réalisés , qui indiquent que certains camions qui passaient par Avignon pour leurs déplacements Est – Ouest lors du Point Zéro utilisent maintenant l'A54, d'où un report d'itinéraire induit par l'A54.

Trafics moyens journaliers (Véhicule/jour) sources CDES – ASF	1995	1998	Evolution 95-98
RN 113 Merle Ouest (repère 3)	19 427	7 327	
A54 (St Martin – Salon Ouest)		16 909	
Total corridor RN 113 + A54	19 427	24 236	+ 4 809 (+8% environ par an)
RN 113 St Martin Ouest (repère 6)	20 331	24 687	+ 4 356
RN 568	17 238	16 883	- 353





*Traffics TMJA (source CDES – ASF) –
Données annuelles*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
RN113- MerleOuest (repère 3)	19 427	15 159	6 700	7 327	7 589	7 699
A54 Section St Martin-Salon Ouest			15 624	16 909	18 224	19 258
RN113+A54 St Martin -Salon Ouest	19 427	15 159	6 700	24 236	25 813	26 957
RN 568	17 238	16 783	16 282	16 883	16 895	16 889

→ Un report important de trafic de la RN 113 vers l'A54.

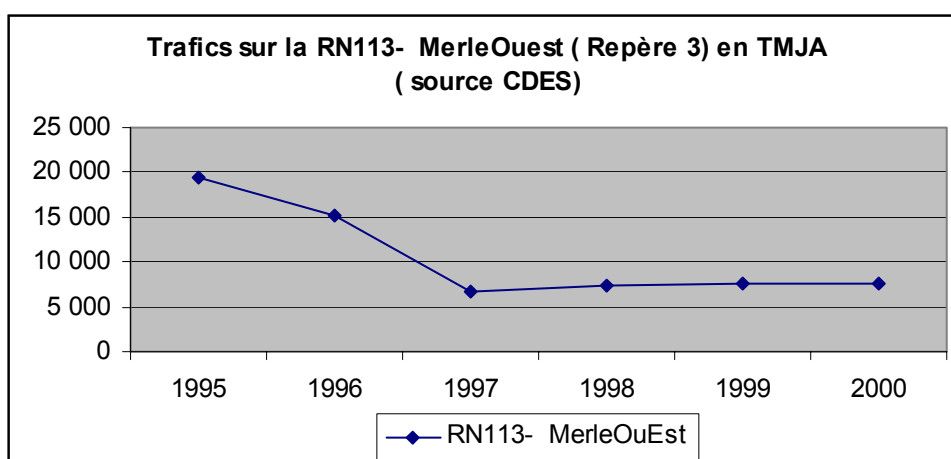
Cette forte augmentation du trafic dans le corridor Salon – Saint Martin de Crau s'est effectuée au profit de l'A54, ayant bénéficié d'un report de trafic de la RN 113.

Le trafic journalier sur la RN 113 (Merle Ouest) est passé de :

de 19 427 véh/j en 1995

à 6 700 véh/j en 1997,

soit une diminution de 12 100 véh/j représentant 62% du volume de trafic avant mise en service du tronçon d' autoroute A54.



Traffics TMJA (source CDES – ASF)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
RN113- MerleOuEst (repère 3)	19 427	15 159	6 700	7 327	7 589	7 699
A54 Section St Martin-Salon Ouest			15 624	16 909	18 224	19 258

--> Un report encore plus important du trafic « Poids Lourds » de la RN 113 vers l'A54.

Le trafic moyen journalier PL a diminué sur la RN 113, depuis la mise en service de l'A54, en volume et en part relative par rapport au trafic global.

Il est passé de: de 3 100 PL en 1995 à 783 PL de 1998,
soit une diminution de 75% par rapport au trafic PL avant mise en service de l'A54, alors que la diminution de trafic global (VL + VP) entre 1995 et 1998 était de 65%.

Ce qui montre que le report de trafic de la RN 113 vers l'A 54 a concerné le trafic Poids Lourds de façon encore plus importante. Ce constat correspond bien aux informations issues des entretiens menés auprès des transporteurs, qui ont mis en évidence le fait qu'ils utilisent finalement quasiment tous l'autoroute, contrairement à ce qu'ils avaient déclaré lors du Point zéro, avant mise en service.

Nota : L'évolution de ce trafic est bien cohérente avec l'augmentation importante du trafic Poids Lourds de grand transit (Italie/France/Espagne) (+7% entre 92-93 et 99
Source : estimation d'après les données des enquêtes –transit 1992-1993 et 1999.)

Part du trafic PL	1995	1996	1997	1998	1999	2000
RN 113 Arles			14.3%	14.3%		
RN 113 Merle Ouest(repère 3)			12.6%	10.7%	10.6%	12%
RN 113 St Martin Ouest (Repère 6)	15.3%		15%	15.7%	16.1%	12.4%
RN 568			14.1%	12.8%	11.9%	11%
A54 St Martin –Salon Ouest			21.8%			
A54 Salon Ouest /Grans			22.3%			
A54 Grans/ Salon Sud			24%			

Sources DDE – CDES- ASF

Trafic en nombre de PL	1995	1996	1997	1998	1999	2000
RN 113 Merle Ouest(repère 3)			844	783	804	923
RN 113 St Martin Ouest (Repère 6)	3 110		3 652	3 875	4 174	3 583
A54 St Martin –Salon Ouest			3 406	3 784	4 088	4 461
Corridor « RN113 Merle Ouest +A54 »			4 250	4 567	4 892	5384

RN 568			2 295	2 161	2 010	1 858
--------	--	--	-------	-------	-------	-------

Sources DDE – CDES- ASF

● En termes de sécurité routière

La mise en service de l'A54 a eu un effet important sur l'amélioration de la sécurité routière :

- Le nombre d'accidents sur le corridor Salon de Provence – Saint Martin de Crau a diminué de 10% en moyenne annuelle sur cinq ans, avant et après mise en service de l'A54, malgré une augmentation du trafic (25% entre 1995 et 1998).

- La gravité des accidents a diminué. L'indicateur « nombre de tués /100 accidents corporels » **a été divisé par 3** . Il se rapproche de la moyenne nationale de 6.45 en 1998. Le nombre de « tués + blessés graves » a lui aussi été divisé par 3.

Moyenne annuelle entre St Martin de Crau et Salon RN113 + A54	Corridor RN113 + A54		RN 113		A 54	
	91-95	97-01	91-95	97-01	91-95	97-01
Nb d'accidents corporels	21,4	19,4	21.4	5		14.4
Nb de tués	6,8	1,8	6.8	1.4		0.4
Nb blessés graves	15,2	5,8	15.2	3.8		2
Nb de blessés légers	25	19,2	25	3.4		15.8
tués + BG	22	7,6	22	5.2		2.4
nb tués / 100 acc corpo	31.8	9,3	31.8	28		2.7
Nb BG / 100 acc corpo	71	29,9	71	76		13.9

Rappel : La moyenne nationale du « nb de tués pour 100 accidents corporels » était de l'ordre de 6.4 en 1995 et en 1999.

corridor St Martin Salon

RN113 + A54	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nb d'accidents corporels	15	31	18	25	18	9	14	19	18	23	23
Nb de tués	1	18	8	4	3	2	2	0	4	2	1
Nb blessés graves	7	30	13	13	13	2	4	12	5	5	3
Nb de blessés légers	10	38	29	25	23	10	16	17	17	23	23
tués + BG	8	48	21	17	16	4	6	12	9	7	4
nb tués / 100 acc corpo	6,7	58,1	44,4	16,0	16,7	22,2	14,3	0,0	22,2	8,7	4,3

● **En termes de conditions de circulation.**

Les mesures de temps de parcours réalisées par le CETE Méditerranée en 2002 montrent que l'utilisation du tronçon d'A54 entre Saint Martin de Crau et Salon de Provence améliore le temps de parcours d'environ **5 minutes** (4mn 44 sec), pour un trajet de **17 minutes** (17mn 2 sec) **sur la RN 113.**

Ce qui représente un **gain de temps relatif de 28%.**

Les temps de parcours sont sensiblement similaires quel que soit le sens de circulation, aussi bien en ce qui concerne l'itinéraire par la RN 113 que par l'autoroute.

Itinéraire	sens	Temps de parcours moyen	Vitesse moyenne	Nb moyen de ralentissement	Nb moyen d'arrêt
RN 113	Salon → St Martin	1048 sec	77.6 km/h	4.6	1.6
	St Martin → Salon	999 sec	80.6 km/h	5.3	0.4
A54	Salon → St Martin	742 sec	104.5 km/h	1.2	1.3
	St Martin → Salon	732 sec	106.2 km/h	0.3	1.3

On notera par ailleurs une incidence relativement forte du poste de péage sur le temps de parcours sur autoroute, qui fait diminuer la vitesse moyenne, en particulier lors du jour de départ en week end (mesures du 12 Avril 2002)

Période	Temps moyen RN.113 (en mn)	Temps moyens A 54 (en mn)	Gain relatif (%)
05 Mars 2002	17.85	12.08	32.3%
23 Mars 2002	16.73	12.07	27.9%
12 Avril 2002	16.51	12.77	22.6%

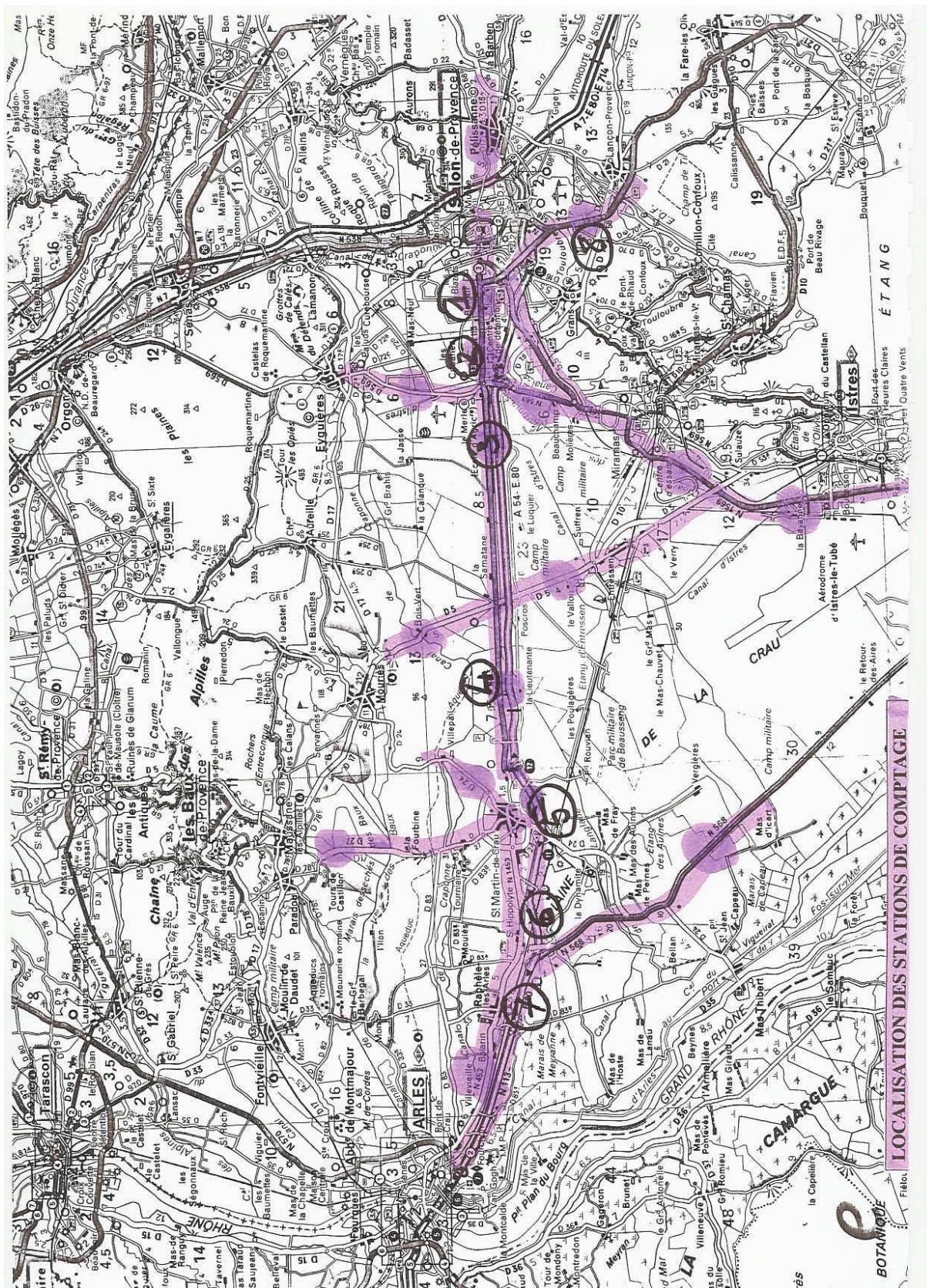
Source : CETE Méditerranée - ASF

On constate enfin depuis la mise en service de l'A54:

- une très forte diminution des encombrements sur la RN 113 entre Salon de Provence et Saint Martin de Crau: Diminution de l'ordre de 80% du nombre d'encombrements moyen annuel entre les années 1995 et 2000.
- et un nombre de ralentissements beaucoup plus élevé sur la RN113 que sur l'autoroute.

	1993	1994	1995	1999	2000
Nb de ralentissements	12	20	30	5	7
H/km moyen	ND	ND	ND	8.71	8.79
Mini	ND	ND	ND	5.3	5.6
maxi	ND	ND	ND	15.0	18.4

Source CRICR



**EVOLUTION DES TRAFICS SUR LA RN113 et l'A54 ENTRE ARLES ET
SALON - Données brutes**

(source CDES - ASF)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
RN113 BelAir(dev salon Sud)	15 676	15 904	15 153	15 210	16 000	18 550	18 860	18 793	19 201	19 489	19 080
Repère 1		1,5%	-4,7%	0,4%	5,2%	15,9%	1,7%	-0,4%	2,2%	1,5%	-2,1%
RN113 Salon Ouest	18 420	19 638	19 380	19 215	19 619	21 126	16 566	18 115	18 762	19 033	
Repère 2			6,6%	-1,3%	-0,9%	2,1%	7,7%	-21,6%	9,4%	3,6%	1,4%
RN113 Salon Sud	17 510	17 765	19 720	18 850	19 800	20 192	20 529	20 456	20 901	21 215	21 953
Repère 8		1,5%	11,0%	-4,4%	5,0%	2,0%	1,7%	-0,4%	2,2%	1,5%	3,5%
RN113- MerleOuEst	20 440	20 850	21 255	23 082	22 663	19 427	15 159	6 700	7 327	7 589	7 699
Repère 3		2,0%	1,9%	8,6%	-1,8%	-14,3%	-22,0%	-55,8%	9,4%	3,6%	1,4%
RN113- lieut	16 590	17 655	17 509	17 873	19 251	15 096	16 510	17 098	17 344		
Repère 4			6,4%	-0,8%	2,1%	7,7%	-21,6%	9,4%	3,6%	1,4%	
RN113- St Martin Est(Dev St Martin)	18 510	19 635	21 143	23 512	23 840	25 036	27 905				
Repère 5					6,1%	7,7%	11,2%	1,4%	5,0%	11,5%	
RN113- St Mart Ouest	17 550	17 903	19 087	20 083	19 912	20 331	21 893	24 348	24 687	25 927	28 902
Repère 6		2,0%	6,6%	5,2%	-0,9%	2,1%	7,7%	11,2%	1,4%	5,0%	11,5%
RN113- Arles	34 006	34 747	36 973	39 125	38 740	34 770	37 433	41 578	42 201	44 323	49 914
Repère 7		2,2%	6,4%	5,8%	-1,0%	-10,2%	7,7%	11,1%	1,5%	5,0%	12,6%
A54 Section St Martin-Salon Ouest	15 624	16 909	18 224	19 258							
			7,8%	5,7%							
A54 Section Salon Ouest-Grans	16 987	18 479	19 999	21 161							
			8,2%	5,8%							
A54 Section Grans- Salon Sud	17 237	18 656	20 221	21 399							
			8,4%	5,8%							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000				
RN113 MerleOuest + A54 St Martin -salon Ouest	22 663	19 427	15 159	22 324	24 236	25 813	26 957				
évol%						6,5%	4,4%				
	1995	1996	1997	1998	1999	2000					
RN 568	17 238	16 783	16 282	16 885	16 895	16 889					
évol%		-2,6%	-3,0%	3,7%	0,1%	0,0%					

C-3.2 Description du système de transport (Taches 4 et 5)

L'effet A54 :

- Un positionnement «logistique» des territoires nouvellement et directement desservis par ce nouveau tronçon.
- Une infrastructure utilisée par la quasi totalité des entreprises de transport routier, (même par ceux qui avaient déclaré en point zéro qu'ils ne l'utiliseraient pas, en raison du surcoût), car elle leur fait gagner du temps.
- Une contribution à l'accroissement de l'attractivité de l'aéroport de Marseille Provence, notamment pour les résidents de l'ouest du département, de St Martin à Arles.

Les outils :

- Entretiens spécifiques au thème : auprès des entreprises de transport routiers + aéroports + agences de voyages
- Entretiens transversaux : auprès des usagers (population , acteurs économiques, institutionnels)
- Exploitation statistiques : fichier SIDATEL DRE

---- Notes de méthode ----

● **Principaux indicateurs renseignés**

- Rythme d'implantation des entrepôts (DRE)
- Rayon d'intervention des opérateurs (transporteurs routiers de marchandises)
- Fréquence des lignes de transport routier voyageurs (Conseil Général)
- Trafic passager annuel sur les aéroports de Marignane et Nîmes (Aéroports)
- Trafic fret (Aéroport)
- Aire d'attractivité des aéroports (Aéroports).

● **Remarques méthodologiques.**

- Les organismes centralisés (syndicats, fédérations) de transport routier ne disposent pas d'éléments exploitables sur l'évolution de l'activité de leurs adhérents. Les entretiens menés auprès de cette cible d'interlocuteurs n'ont guère apporté d'éléments exploitables en termes d'effet autoroute.
- Les huit entreprises de transport de marchandises interviewées lors du « point zéro » ont été contactées. Parmi elles, trois ont cessé leur activité. Elles ont été remplacées par d'autres entreprises localisées sur le même territoire. Les informations recueillies lors des entretiens réalisés ont été essentiellement qualitatives.
- Les fiches horaires de transport de voyageurs ont été recueillies. Le Conseil Général n'édite plus de carte départementale de l'offre routière en matière de transport de passagers, comme cela était le cas lors de l'établissement du Point zéro.
- Le contexte concurrentiel du transport aérien a été profondément modifié, depuis l'Etat Zéro, indépendamment de l'ouverture de l'A54 : ouverture à la concurrence du trafic aérien en 1995, mise en place de la navette « Paris- Marseille » à l'aéroport de Marignane en 1996, attentats du 11 septembre 2001, ouverture de la ligne TGV Paris Marseille en 2001. Ces événements ont induit des comportements nouveaux chez les usagers, qui se mêlent à l'offre « A54 ». Dans ce contexte, les entretiens ont été essentiels pour appréhender les critères de choix « qualitatifs » des déplacements des populations des territoires concernés.

---- Principaux constats ----

- Le rythme d'implantation de locaux liés à l'activité transport montre la prépondérance des activités de stockage, avec une forte croissance entre 1995 et 1997 sur la ZID (en fait essentiellement sur St Martin, Salon, Arles, et Miramas), se répercutant ainsi à l'échelle du département des Bouches du Rhône.

Ce constat, en complément de ceux établis lors des analyses menées au titre des autres thèmes, traduit le nouveau positionnement «logistique» des territoires directement desservis par ce nouveau tronçon, et l'intérêt des investisseurs, motivés par l'accessibilité au réseau national et international, via l'A54.

- Des entretiens menés auprès des huit entreprises de transport contactées, il ressort que toutes utilisent l'54, même celles qui déclaraient qu'elles ne l'utiliseraient pas lors du point Zéro.

Elles l'empruntent parce qu'elle leur fait « gagner du temps », et qu'elle assure de meilleures conditions de sécurité.

L'A54 n'a en revanche pas modifié leur rayon d'intervention, ni semble-t-il l'évolution de leurs chiffres d'affaires.

Les entreprises les plus satisfaites sont celles localisées à proximité directe de l'A54.

- L'A54 n'a guère eu d'impact sur l'offre de transport « voyageurs » : l'organisation de cette offre se base plus sur la demande des voyageurs , appréhendée au travers d'enquêtes menées par le Conseil Général, que sur l'offre d'infrastructure routière, qu'elle qu'en soit la qualité.

- Les entretiens réalisés auprès des agences de voyages d'une part, des acteurs économiques et populations d'autre part montrent que les déplacements longue distance sont effectués prioritairement par l'aéroport de Marseille-Provence, même à destination de Paris (alors qu'ils passaient par l'aéroport de Nîmes lors du point zéro), avec une alternative qui est celle du TGV .

Ce qui montre un changement de comportement, par rapport au point zéro, pour les populations de St Martin de Crau et Arles, qui n'envisageaient alors pas délaisser l'aéroport de Nîmes.

- L'autoroute A54 a «rapproché» Arles de l'aéroport de Marseille-Provence, avec un gain de temps estimé par les usagers à 10 à 12 minutes. Avant l'A54, les arlésiens et les habitants de St Martin de Crau allaient à Marignane par Fos et l'Ouest de l'Etang de Berre (N 568), ils s'y rendent maintenant par l'A54 et l'A7 à l'Est de l'étang de Berre.

L'offre aérienne sur Marseille - Provence est en outre plus incitative que celle de Nîmes :

- Les liaisons Nîmes Paris se font avec Air Liberté, avec un atterrissage à Orly Sud, avec une fréquence moins performante.
- Les liaisons Marseille Paris ont pour leur part, une fréquence « record » . Le principe de fidélisation avec les points Fréquence plus participe également au choix en faveur de l'aéroport de Marseille.

C-3.3 Démographie – Emploi – Chômage (Taches 4 et 5)

L'effet A54 :

- Une contribution importante à l'évolution du rayonnement spatial de l'aire urbaine Marseille – Aix.

Les outils :

- Entretiens transversaux : auprès des usagers (population , acteurs économiques, institutionnels)
- Exploitations statistiques : données INSEE - RGP

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Population totale (INSEE RGP)
- Nombre de chômeurs (INSEE RGP)
- Nombre d'actifs ayant un emploi (INSEE RGP)
- Nombre d'emplois au lieu d'emploi (INSEE RGP)

● Remarques méthodologiques.

Les variations démographiques étant finalement d'amplitudes assez faibles, la rétopolation initialement envisagée pour déterminer les volumes de population en 1996 n'apporterait aucune valeur ajoutée en termes d'interprétation. Elle n'a pas été réalisée.

L'indicateur DEFM (demandeurs d'emplois fin de mois) a finalement été abandonné au profit du nombre de chômeurs, en raison d'un changement de nomenclature du Ministère du travail. Il s'agit en fait d'un indicateur très similaire , notamment de termes d'interprétation des évolutions.

---- Principaux constats ----

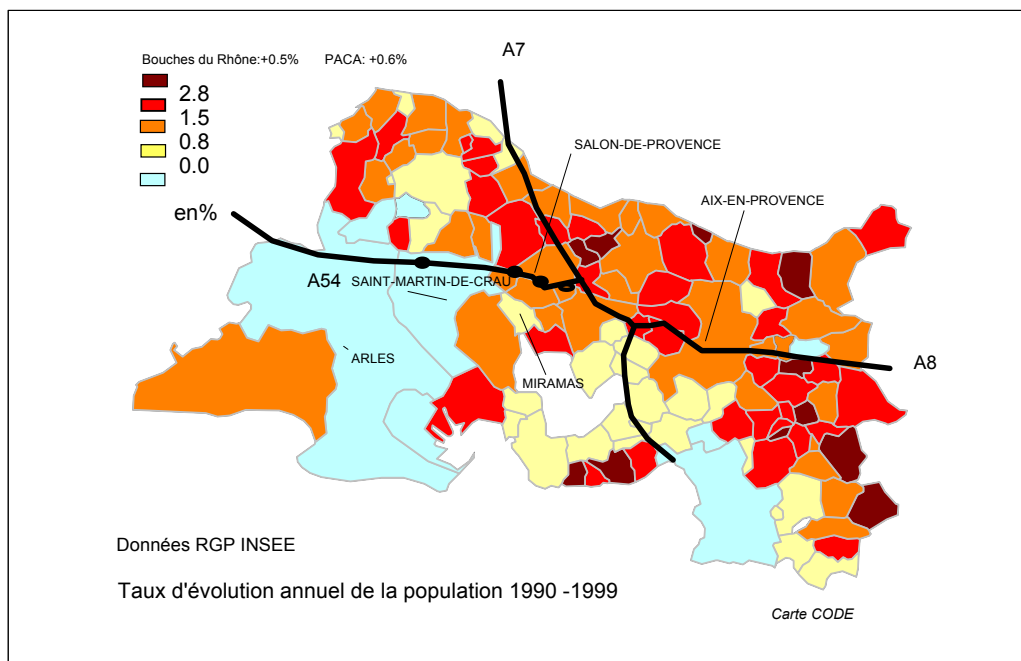
- L'amélioration de l'accessibilité (diminution des temps d'accès à partir des principaux bassins d'emploi) à des territoires proposant un cadre de vie agréable et de plus en plus recherché (au pied des Alpilles), a conféré une réelle attractivité aux territoires du nord ouest du département, qui étaient jugés, il y a une dizaine d'années comme « au bout du monde ».

L'effet A54 a été ici de raccrocher les communes de la Zone d'influence directe au fonctionnement métropolitain de l'agglomération Marseille – Aix , alors que l'extension de son aire d'influence depuis 1975 concernait essentiellement l'Est du département.

● L'analyse des évolutions de la population aux abords du tracé montre de façon plus précise :

- Une évolution démographique sur la ZID supérieure en taux annuel à celle du département, due en partie à une évolution relative très favorable sur les communes directement desservies par les échangeurs (Cornillon, Eyguières, Lamanon) .

Evolution démographique entre 1990 et 1999 :
5.2% sur la ZID 4.3% sur le département



- Une progression plus rapide des actifs (ayant un emploi) , sur la ZID. Les migrants ont été en grande partie des actifs à la recherche d'un cadre de vie protégé, pour un prix du foncier abordable, notamment par rapport au bassin aixois.

Les « nouveaux actifs » de la ZID , entre 1990 et 1999, représentent 23% du total départemental, pour une population de 9.6% seulement.

Evolution du nombre d'actifs ayant un emploi	Entre 1982 et 1990	Entre 1990 et 1999
Sur la ZID	5.7% soit + 3 189 actifs	6.3% soit + 3 706 actifs
Sur le département 13	2% soit 12 311 actifs	2.6% soit + 16 077 actifs

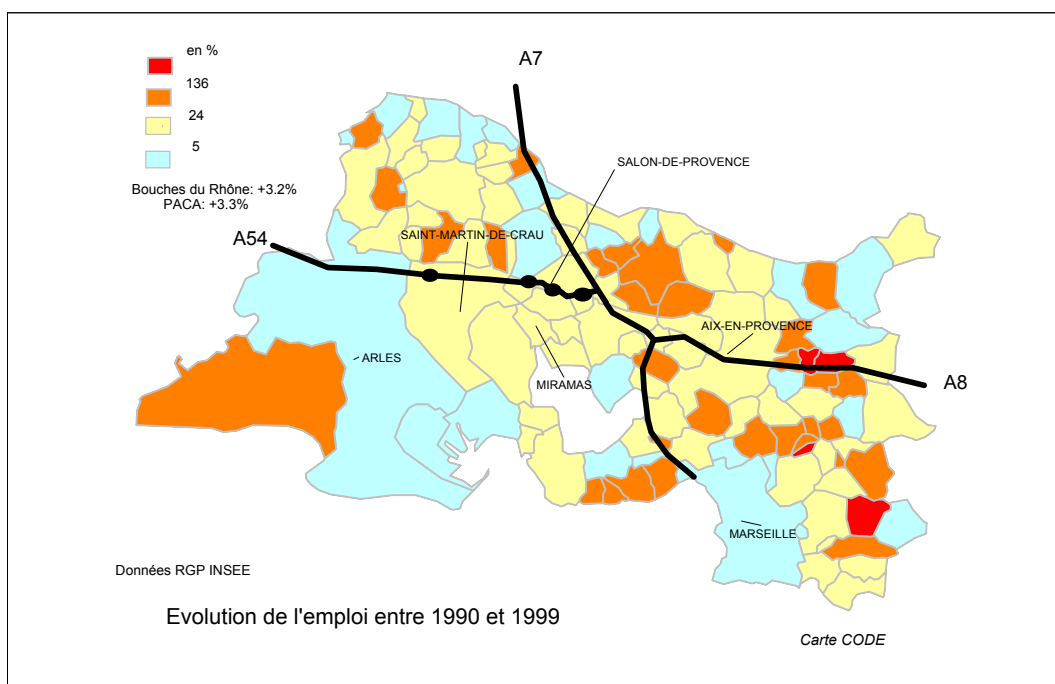
- Une évolution du taux du nombre de chômeurs, entre 1990 et 1999, comparable sur la ZID et à l'échelle départementale.

+26.1% du nombre de chômeurs entre 1990 et 1999 sur la ZID, comme sur le département.

- Une progression du nombre d'emplois offerts très nettement supérieure sur la ZID, par rapport à la moyenne départementale.

Les « nouveaux emplois » de la ZID , entre 1990 et 1999, représentent 16% du total départemental, pour une population de 9.6% seulement.

Evolution du nombre emplois au lieu d'emploi	Entre 1990 et 1999
Sur la ZID	+8.9% soit + 4 411 emplois
Sur le département 13	+4.3% soit + 27 082 emplois



● Ces constats traduisent cependant des situations contrastées selon les communes.

En termes de mouvements de population :

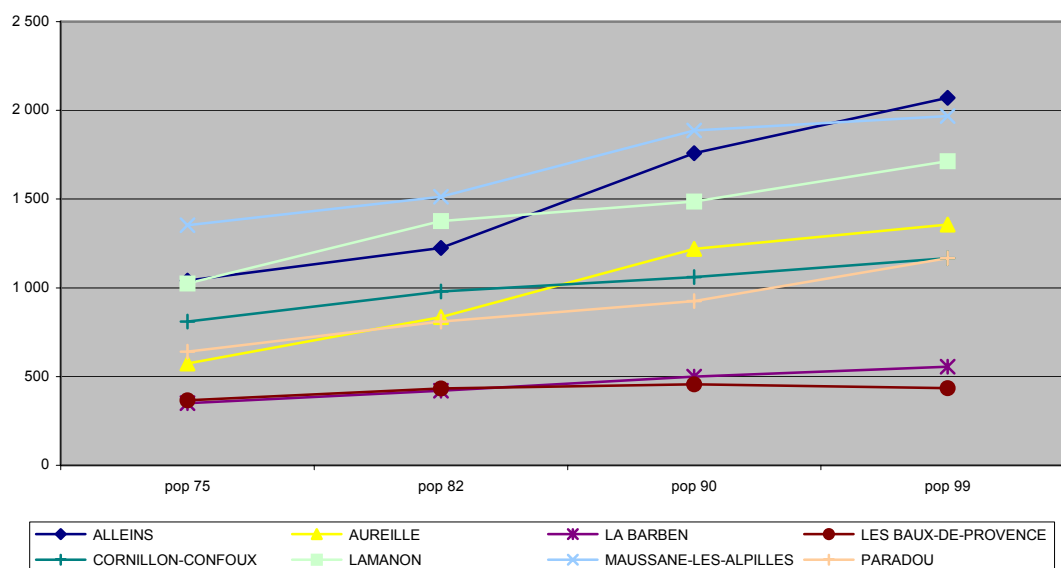
- Les Baux de Provence et Fonvieille -5%
Ces communes ont vu leur population résidente diminuer entre les deux derniers recensements, notamment en raison de prix du foncier très dissuasifs pour les actifs « locaux ». Les mouvements classiques de « desserrement » se sont faits au profit des communes avoisinantes. La part des résidents secondaires au sein du parc de logements est en hausse avec des propriétaires à très fort pouvoir d'achat.

- Arles -3%
Cette commune à forte image perd de la population au profit des communes plus rurales, proposant des surfaces plus grandes, dans un cadre plus rural.
- St Martin de Crau -0.2%
Cette commune a affiché une volonté politique de limiter les apports de populations. St Martin s'était en outre peuplée avec l'apport d'actifs travaillant sur l'Etang de Berre dans les années 70 et 80. La structure des familles a évolué avec le départ des enfants devenus grands et autonomes, ayant quitté le domicile des parents.
- Salon +9%
Salon affiche un taux de croissance démographique très important, témoignant ainsi d'une forte progression de son attractivité entre 1990 et 1999, qui résulte notamment d'un report de population travaillant sur la zone d'emploi d'Aix en Provence, et ne pouvant plus se loger sur place, en raison de l'augmentation des prix des logements.

Commune	pop 75	pop 82	pop 90	pop 99	gain 90-99
ALLEINS	1 041	1 224	1 759	2 071	312
ARLES	50 059	50 500	52 058	50 513	-1 545
AUREILLE	573	835	1 220	1 357	137
AURONS	247	282	355	515	160
LA BARBEN	350	420	500	555	55
LES BAUX-DE-PROVENCE	367	433	457	434	-23
CORNILLON-CONFOUX	810	980	1 060	1 167	107
EYGUIERES	3 284	4 171	4 481	5 392	911
FONTVIEILLE	2 935	3 374	3 642	3 456	-186
GRANS	2 801	3 095	3 436	3 753	317
LAMANON	1 025	1 377	1 487	1 713	226
LANCON-PROVENCE	2 743	3 990	6 224	6 688	464
MAUSSANE-LES-ALPILLES	1 352	1 514	1 886	1 968	82
MIRAMAS	15 585	20 414	21 602	22 526	924
MOURIES	1 865	2 283	2 505	2 752	247
PARADOU	640	809	926	1 167	241
PELISSANNE	5 155	6 245	7 341	8 580	1 239
SAINT-CHAMAS	5 110	5 045	5 396	6 595	1 199
SAINT-MARTIN-DE-CRAU	5 551	10 155	11 040	11 023	-17
SALON-DE-PROVENCE	34 576	34 846	34 054	37 129	3 075
SENAS	3 265	3 906	5 113	5 618	505
VERNEGUES	285	377	687	939	252
Total ZID	139 619	156 275	167 229	175 911	8 682
Total dept 13	1 632 974	1 724 199	1 759 371	1 835 719	76 348
part ZID/dept	8,5%	9,1%	9,5%	9,6%	

Source RGP INSEE

Evolution de la population communes de moins de 2000 hab de la ZID



En termes de création d'emploi :

Ce sont ici les communes les plus importantes qui ont attiré le plus d'emplois, notamment grâce à leur positionnement logistique, comme cela a été le cas :

- d'abord pour Salon de Provence, qui joue le rôle de ville centre , avec un solde positif de 3 024 emplois entre 1990 et 1999
- et de façon plus modeste, mais encore très significative Saint Martin de Crau (+ 373 emplois), Pelissanne (+311 emplois), Miramas (+301 emplois), Lançon (+248 emplois).

A l'inverse, la commune d'Arles a perdu 662 emplois (-3.4%), traduisant notamment les difficultés enregistrées sur l'activité portuaire.

Nombre d'emplois au lieu d'emploi

Commune	emploi90	emploi99	90/99%	90-99
ALLEINS	320	246	-23,1%	-74
ARLES	19 478	18 816	-3,4%	-662
AUREILLE	260	332	27,7%	72
AURONS	28	74	164,3%	46
LA BARBEN	52	89	71,2%	37
LES BAUX-DE-PROvence	368	394	7,1%	26
CORNILLON-CONFOUX	120	139	15,8%	19
EYGUIERES	892	896	0,4%	4
FONTVIEILLE	736	827	12,4%	91
GRANS	680	712	4,7%	32
LAMANON	664	722	8,7%	58
LANCON-PROvence	1 148	1 396	21,6%	248
MAUSSANE-LES-ALPILLES	504	621	23,2%	117
MIRAMAS	5 104	5 405	5,9%	301
MOURIES	480	556	15,8%	76

PARADOU	92	150	63,0%	58
PELISSANNE	900	1 211	34,6%	311
SAINT-CHAMAS	1 064	1 198	12,6%	134
SAINT-MARTIN-DE-CRAU	2 596	2 969	14,4%	373
SALON-DE-PROVENCE	12 809	15 833	23,6%	3 024
SENAS	1 356	1 441	6,3%	85
VERNEGUES	92	127	38,0%	35
Total ZID	49 743	54 154	8,9%	4 411
Total dept 13	630 575	657 657	4,3%	27 082
part ZID/dept	7,9%	8,2%		16,3%

Source RGP INSEE

C-3.4 Logements (Tâche 6)

L'effet A54 :

- Une construction de logements neufs dynamisée

- Entretiens spécifiques : agences immobilières
- Entretiens transversaux : populations et acteurs économiques résidents,
- Exploitations statistiques : données SITADEL – DRE

Les outils :

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Nombre de logements individuels autorisés entre 1994 et 2000, par commune sur la ZID et pour les départements des Bouches du Rhône, du Vaucluse et la région PACA (SITADEL – DRE)
- Nombre de logements collectifs autorisés entre 1994 et 2000, par commune sur la ZID et pour les départements des Bouches du Rhône, du Vaucluse et la région PACA (SITADEL – DRE)

● Remarques méthodologiques.

Ce thème n'avait pas été traité dans le « point zéro ».

La fréquence des Recensements Généraux de la Population de l'INSEE était ici trop faible pour permettre un suivi suffisamment fin aux abords de l'autoroute.

Les entretiens ayant montré la rareté de l'offre disponible en logements locatifs (caractéristique courante en milieu rural), l'indicateur retenu a été celui du nombre de logements nouveaux, indicateur quantifié annuellement par la DRE.

---- Principaux constats ----

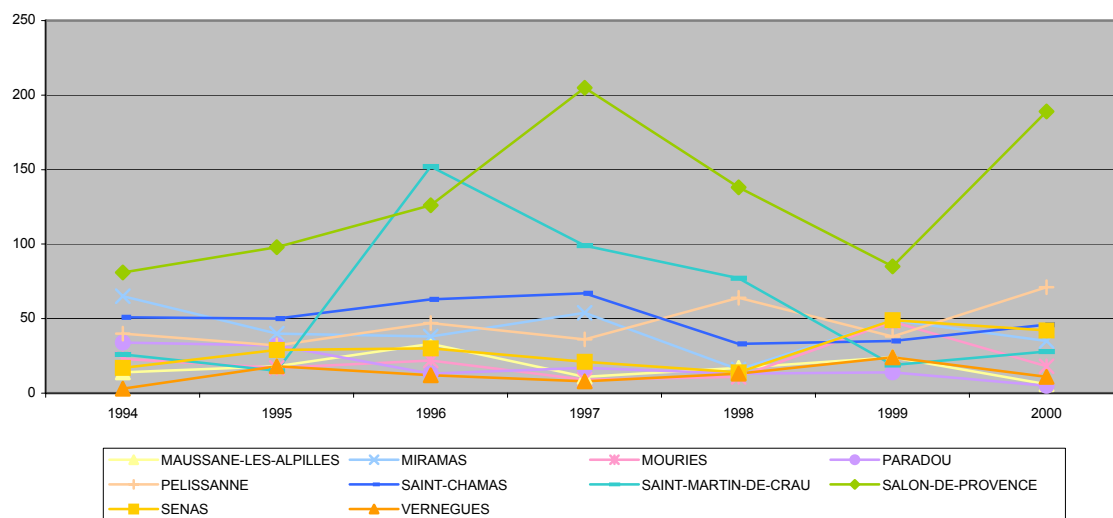
Ce sont finalement les entretiens réalisés, tant auprès des agents immobiliers que des acteurs locaux, qui permettent d'affirmer que l'A54 a eu un effet de dynamisation du marché de logements individuels.

L'analyse des statistiques, à la lumière de ces éléments qualitatifs, montre en effet, sur certaines communes (comme Salon, St Martin de Crau , par exemple) une réelle progression du nombre annuel de logements individuels construits.

Ce qui correspond bien à une période d'attractivité accrue de ces territoires, notamment sur Salon, St Martin de Crau, St Chamas, et Miramas, que l'arrivée de l'autoroute peut expliquer, en parallèle d'un accroissement des effets de métropolisation de l'Aire Aix – Marseille.

Nb de logements individuels construits

Source DRE

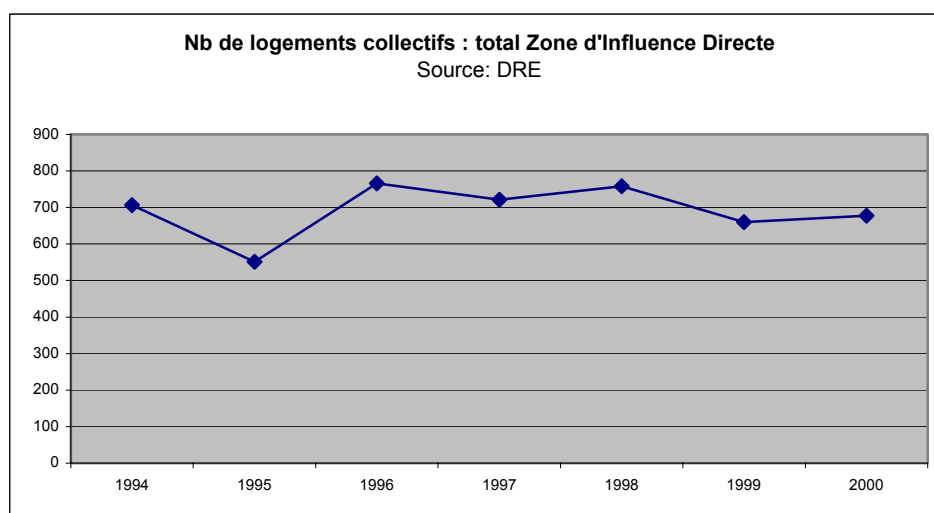


En revanche, aucune évolution significative n'a été mise en évidence en ce qui concerne l'évolution de la construction de logements collectifs.

L'indicateur « nombre de logements collectifs » est en effet resté relativement stable après la mise en service du tronçon St Martin de Crau – Salon de Provence, entre 1994 et 2000 sur la Zone d'Influence Directe.

Nb de logements collectifs : total Zone d'Influence Directe

Source: DRE



C-3.5 Agriculture (Tâche 7)

L'effet A54 :

- Aucun effet significatif sur l'activité agricole, ni en positif, ni en négatif.

Les outils :

- Entretiens spécifiques : chambre consulaire, acteurs économiques du secteur agricole.
- Entretiens transversaux : populations résidentes
- Exploitations statistiques : RGA – recensement général agricole – Ministère de l'agriculture.

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Nombre d'exploitations (RGA)
- SAU (Surface Agricole Utilisée) en hectares (RGA)
- Cheptel : nb total de bovins, de caprins, d'équidés, d'ovins, de volailles (RGA)
- Population agricole familiale (RGA)
- Nb de personnes ayant une activité agricole (RGA).

● Remarques méthodologiques.

Les données quantitatives les plus fiables sont celles issues des RGA (Recensement Généraux de l'Agriculture – Ministère de l'agriculture). Or les dates de collecte étant très éloignées (1988 - 2000), elles ne permettent pas de distinguer un éventuel effet « autoroute » à une échelle intéressante.

Les enquêtes intermédiaires (enquêtes structures) ne sont pas exploitables à une échelle plus fine que celle du département, ce qui constitue un maillage trop large pour notre approche.

Le prix des transactions réalisées en terres agricoles n'ont pas pu être obtenus pour des raisons de confidentialité

---- Principaux constats ----

En dehors de l'effet direct sur le changement d'affectation du foncier des emprises de l'autoroute, la mise en service de ce tronçon n'a pas eu d'effet significatif sur l'activité agricole aux alentours.

Les entretiens réalisés ont montré qu'il n'y avait pas eu de modification significative de l'activité agricole sur les communes les plus directement touchées par le tracé : Grans, et Saint Martin de Crau.

Si l'analyse des indicateurs quantitatifs met en évidence une évolution plus favorable sur la zone d'influence directe qu'à l'échelle du département (diminution moindre du nombre d'exploitations agricoles, progression relativement plus forte de la SAU par exemple), c'est en grande partie parce que la majeure partie de la ZID se situe en zone rurale, zone par nature plus « agricole » que le reste du

département, notamment pour ce qui concerne les espaces à proximité de la plaine de la Crau.

Le nombre d'exploitations agricoles a moins diminué sur la Zone d'influence directe qu'à l'échelle du département 13, l'écart étant moindre entre 1988 et 2000

- Entre 1979 et 1988 (-8% sur la ZID / -26% en moyenne départementale)
- Entre 1988 et 2000 (-36% sur la ZID / -43 % en moyenne départementale)

La SAU a enregistré une progression relativement plus forte sur la ZID que sur l'ensemble du département, l'écart étant moindre entre 1988 et 2000

- Entre 1979 et 1988 (25% sur la ZID / 9% en moyenne départementale)
- Entre 1988 et 2000 (5% sur la ZID / 1 % en moyenne départementale)

La diminution de la population agricole familiale active est également moins forte sur la ZID qu'à l'échelle du département

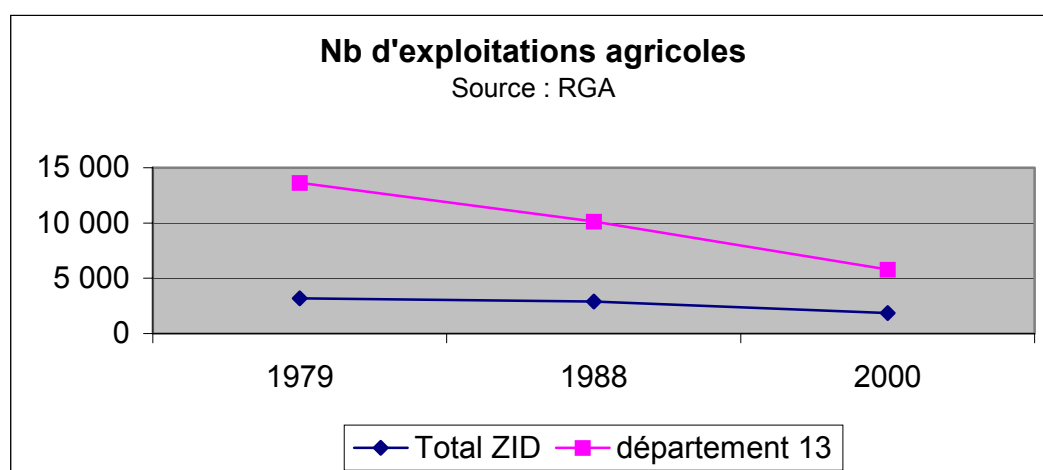
- Entre 1979 et 1988 (-16% sur la ZID / -28% en moyenne départementale)
- Entre 1988 et 2000 (-32% sur la ZID / -43 % en moyenne départementale)

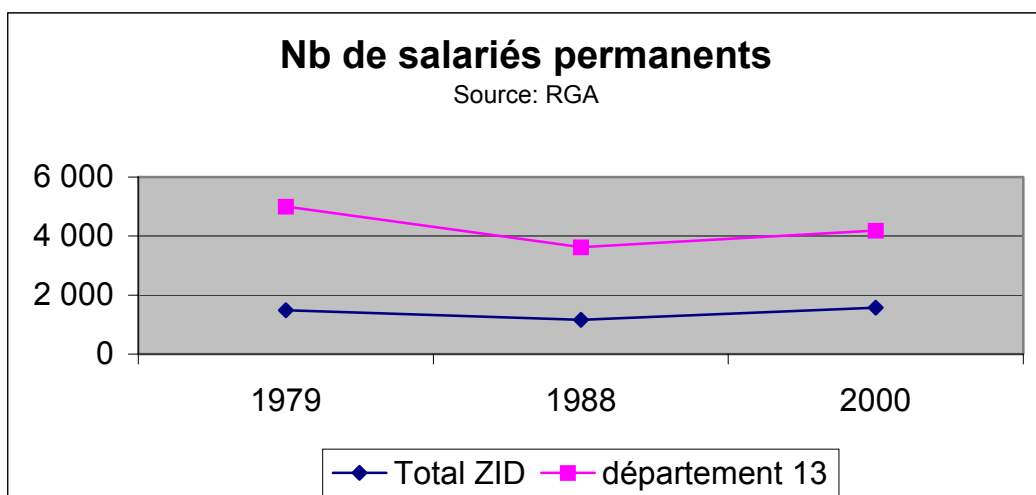
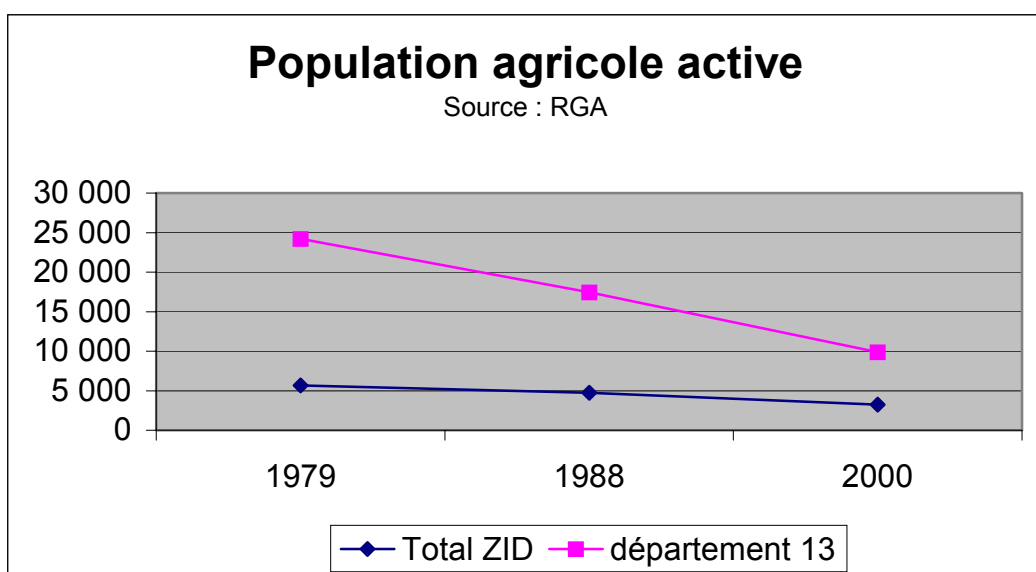
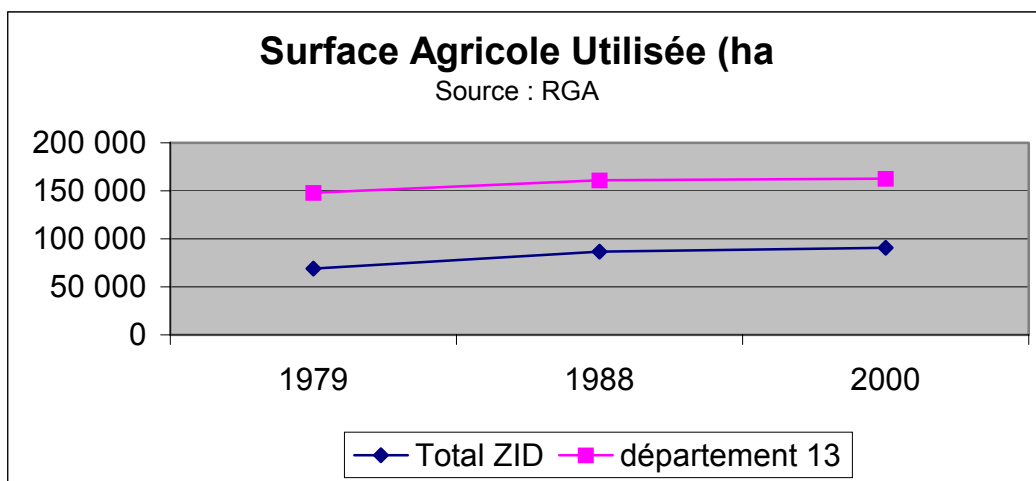
Après une diminution entre 1979 et 1988, le nombre de salariés permanents des exploitations agricoles a augmenté entre 1988 et 2000, et de façon plus marquée sur la ZID qu'à l'échelle du département

- Entre 1979 et 1988 (-21% sur la ZID / -27% en moyenne départementale)
- Entre 1988 et 2000 (+35% sur la ZID / +16 % en moyenne départementale)

L'évolution de la nature du cheptel est comparable sur la ZID et sur le département, avec une augmentation particulière des bovins sur la ZID entre 1988 et 2000. Cette augmentation est particulièrement importante sur St Martin de Crau.

- 545 en 1979
- 1195 en 1988
- 1759 en 2000





C-3.6 Zones d'activités - Industrie-BTP (tâches 8 et 9)

L'effet A54 :

- Un effet global d'accroissement de l'attractivité économique aux abords du tronçon d'A54.
- Un atout décisif pour l'implantation d'entreprises, principalement dans le secteur de la logistique.
- Un effet de levier «majeur» sur la création d'emplois (+60% sur les zones d'activités de la ZID entre 1996 et 2002).
- Un effet d'aubaine pour les zones les plus petites.

Les outils :

- Entretiens spécifiques : Chefs d'entreprises et gestionnaires de zones d'activités.
- Entretiens transversaux : acteurs économiques résidents,
- Enquête terrain : visites sur sites, repérage terrain.
- Exploitations statistiques : données SITADEL – DRE et RGP- INSEE

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- m² de SHON d'activité autorisée entre 1994 et 2000, par commune sur la ZID, pour les départements concernés et la région PACA (DRE)
- Nombre d'emplois « industriels » comptabilisés sur la commune du lieu d'emploi (INSEE)
- Nombre d'emplois « construction » comptabilisés sur la commune du lieu d'emploi (INSEE)
- Surface totale des zones d'activités (entretiens et CCI)
- Taux de remplissage des zones d'activités (entretiens et CCI)
- Nature des implantations : nombre d'entreprises et activité/nombre d'emplois (entretiens et CCI)
- Rythme d'implantation des entreprises de logistique (source DRE – SITADEL)

● Remarques méthodologiques.

Ce thème ne figurait pas dans le « point zéro ». Les indicateurs ont été quantifiés a posteriori pour la période précédant la mise en service du tronçon d'A54.

Les données relatives à l'emploi dans les secteurs de l'industrie, et de la construction ne sont disponibles que dans les recensements (RGP) de l'INSEE, c'est à dire uniquement à des dates éloignées, 1990 et 1999, pour les plus récents.

D'autre part, le RGP de 1990 a utilisé la codification selon la NAP (Nomenclature d'Activités et de Produits), alors que le recensement 1999 a été exploité selon un nouveau regroupement apparu en 1994 la NES (Nomenclature Economique de Synthèse).

L'absence de table de passage entre les postes des deux nomenclatures NAP et NES rend impossible la comparaison des données par secteur entre le recensement de 99 et celui de 90.

Seules les données regroupées en trois secteurs agrégés reconstitués à partir de la NAP (Agriculture, Industrie, tertiaire) sont proposées pour 1990. La comparabilité n'est assurée de manière absolue, et les rapprochements entre 1990 et 1999 doivent être analysés avec beaucoup de précautions.

Ce sont ainsi les indicateurs de la DRE, quantifiés annuellement, à l'échelle de la commune, qui ont été les plus instructifs en terme d'analyse des évolutions.

La limite entre les secteurs de l'industrie, et celui de l'artisanat étant souvent difficile à déterminer, car elle dépend, suivant les nomenclatures, du nombre d'employés et/ou du type

de l'activité, ces secteurs ont été regroupés et ils constituent une seule et même catégorie dans le fichier SICLONE de la DRE, qui a été exploité annuellement, de 1994 à 2000, les années antérieures à 1994 n'étant pas disponibles.

Les informations relatives aux zones d'activités ont été, pour la plupart, obtenues par entretiens directs ;

- D'une part, parce que les échelles de quantification utilisées dans les observatoires existants étaient trop larges pour permettre d'individualiser les zones d'activités de la zone d'influence directe.
- D'autre part, pour assurer une bonne homogénéité et une bonne comparabilité des données chiffrées.

Les entretiens réalisés auprès des gestionnaires des zones d'activités tests ont révélé que les évolutions enregistrées sur leurs territoires étaient finalement très disparates. L'explication en étant des conditions locales très différentes : contextes économiques trop différents (Montélimar, Orange, Gap), zone en fin de commercialisation (Tarascon), donc avec des lots restant non attractifs, ou zone bénéficiant d'une attractivité simplement liée à la faiblesse d'offre de terrains aux alentours (Cabanes).

Seules les zones d'activités localisées à « relative » proximité de la ZID ont finalement été retenues, car bénéficiant d'un environnement économique globalement comparable en terme :

- de localisation
- de bassin de chalandise,
- de bassin de main d'oeuvre.

C'est à dire, les zones d'activités tests d'Aix en Provence, même si le « territoire aixois » bénéficie d'une notoriété encore supérieure à celle de la ZID.

---- Principaux constats ----

● Un effet d'accroissement de l'offre de terrains d'activités au moment de la mise en service de l'A54.

La Zone d'influence directe a enregistré un pic de créations ou d'agrandissements de zones d'activités au moment de l'annonce de la mise en service du tronçon, qui traduit une attitude d'anticipation de la part des acteurs locaux.

Le « point zéro » avait bien mis en évidence le fait que, pour une majorité d'acteurs locaux, la création de l'autoroute était synonyme de création d'emplois, et qu'il fallait donc s'équiper en zones d'activités, pour accueillir les entreprises qui allaient se créer. Depuis lors, aucune zone d'activités nouvelle n'a été créée.

Ce qui montre :

- d'une part l'effet catalyseur de l'A54 en la matière
- d'autre part, le fait que l'annonce de l'autoroute avait induit la création d'une offre quantitativement supérieure à la demande, correspondant à un stock important et un délai d'écoulement de plusieurs années.

L'évolution des taux de remplissage moyen des zones d'activités de la ZID est ainsi assez comparable à celle des zones test, car les surfaces disponibles en 1996 avaient été largement surdimensionnées.

● **Un effet de levier majeur sur la création d'emplois**

Sur l'ensemble de la Zone d'Influence directe, le nombre d'emplois en zones d'activités est passé :

de **1600*emplois** en 1996 à **2560*emplois** en 2002
soit une progression de 60% environ,
soit 61 entreprises et 950 emplois nouvellement créés

ce qui représente un effet emploi très important à l'échelle des territoires localisés à proximité directe du tronçon.

*Estimation faite par CODE sur la base des données quantitatives renseignées en point zéro et lors du bilan .
Chiffres arrondis à la dizaine.

● **Des « petites » zones d'activités, dédiées à des activités de proximité, sans liaison directe avec l'A54**

Les « petites zones » d'activités de la Zone D'influence Directe ont été largement créées par ou pour l'autoroute, au moment de l'annonce de sa mise en service, dans l'espoir des Collectivités que l'autoroute amène des entreprises. Leur taux de remplissage a très peu progressé depuis lors. Les entreprises implantées sur ces zones relèvent encore à ce jour, d'activités traditionnelles de proximité, et n'ont guère de relation avec l'A54. L'effet A54 peut être qualifié ici d'effet d' « aubaine ».

● **Des « grandes » zones d'activités, principalement dédiées aux entreprises de logistique, dont l'atout principal est la desserte autoroutière, via l'A54**

Ces zones sont localisées à proximité directe d'un échangeur, et affichent aujourd'hui un nombre important d'entreprises et d'emplois, qui s'y sont implantées en raison :

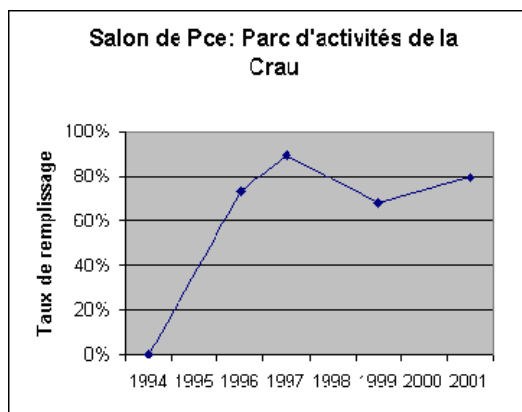
- de leur bonne accessibilité à l'autoroute A54, et à l'ensemble du réseau autoroutier en prise directe avec le réseau européen (axes est – ouest , et nord-sud) qui lui est connecté, et qui lui confère un positionnement particulièrement attractif pour le secteur de la logistique.
- de leur positionnement stratégique à proximité d'un bassin de chalandise important (aire Marseille – Aix notamment).

L'appui des Collectivités s'est en outre révélé très important dans le choix de l'implantation des entreprises, lorsque les offres de localisation étaient équivalentes, en termes d'accessibilité à l'autoroute.

Le prix est un critère de choix qui n'est finalement intervenu qu'ensuite. Il est par ailleurs tellement sujet à variation « commerciale », que c'est une variable très délicate, d'une part à identifier, d'autre part à interpréter.

La mise en service de l'autoroute avait, par exemple, été décisive pour la création du Parc d'activités de la Crau, sur **Salon de Provence**, dont le taux de remplissage oscille entre 70% et 80% depuis 1997, et avec un nombre d'emplois en augmentation constante, atteignant 672 en 2001. Des entreprises comme Logidis, Coca Cola, Michelin ont choisi d'y implanter leur centre de logistique pour le Sud Est.

Logidis, implantée sur le Parc d'activités de la Crau



Sur **Saint Martin de Crau**, c'est en particulier la desserte directe de l'A54 qui a suscité l'intérêt des industriels pour cette localisation en terrain plat, très porteuse pour les activités de logistique, et ayant développé une réelle culture d'accueil des entreprises.

En 1997, la **Zone industrielle du Bois de Leuze** a fait l'objet d'une extension de 100 hectares, triplant ainsi sa surface initiale. Les entreprises de transport représentent environ le tiers du total de ses implantations.

Le taux de remplissage de l'**ECOPOLE**, localisé en bordure d'A54, est passé de 8% en 1994 à 63% en 2001, avec en outre, une augmentation de sa surface de 53ha à 110 hectares.



Ecopole

Une nouvelle zone est d'ailleurs en projet sur cette commune, pour répondre aux nouvelles demandes d'implantations, qui devraient dépasser les capacités actuelles, et parmi lesquelles quelques très grosses entreprises de distribution nationale et internationale. La Mairie avance le chiffre de 1200 créations d'emplois d'ici 3 à 4 ans.

La plateforme logistique **CLESUD**, anciennement EURO ALPILLES (dans le «Point Zéro »), localisée sur les communes de **Grans et Miramas**, présentée comme « le » projet économique prioritaire à l'échelle du département, a connu un développement plus lent, freiné par des difficultés que l'on peut qualifier d'« administratives ».

Son taux de remplissage est aujourd'hui de 40%, avec des entreprises comme Nortène (leader européen des produits dérivés de l'aménagement et de la décoration de jardins), TNT Logistics, Rexel (leader mondial de la distribution de matériel électrique).

La desserte de ce site avec l'A54 avait été décisif dans les critères de sélection de ce site, qui l'avait emporté parmi neuf autres étudiés.



Sur Arles, le Parc d'activités du Grand Rhône a enregistré une progression importante de son taux de remplissage (8% en 1997, 44% en 1999 et 88% en 2001 sur les 19hectares cessibles), qui relève cependant plus d'une dynamique propre, liée au Port, qu'au tronçon d'A54 St Martin de Crau – Salon de Provence.

● **Des taux de remplissage variables selon la localisation des zones**

L'analyse détaillée des surfaces d'activités (secteurs industriel et artisanal) construites depuis 1994 montre que les locaux nouvellement créés l'ont été sur les communes qui étaient à la fois les mieux localisées par rapport aux échangeurs d'A54, et les mieux équipées : Salon de Provence, St Martin de Crau, et Miramas.

Le schéma ci dessous met en évidence les pics de création d'activités :

En 1996 sur Salon (Parc d'activités de la Crau)

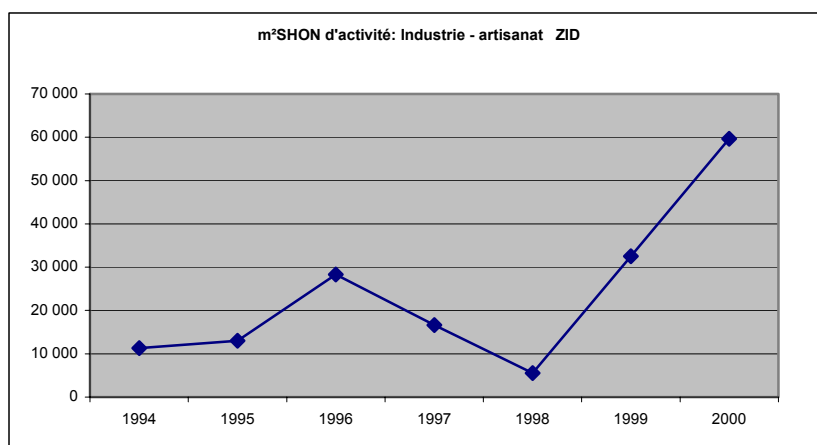
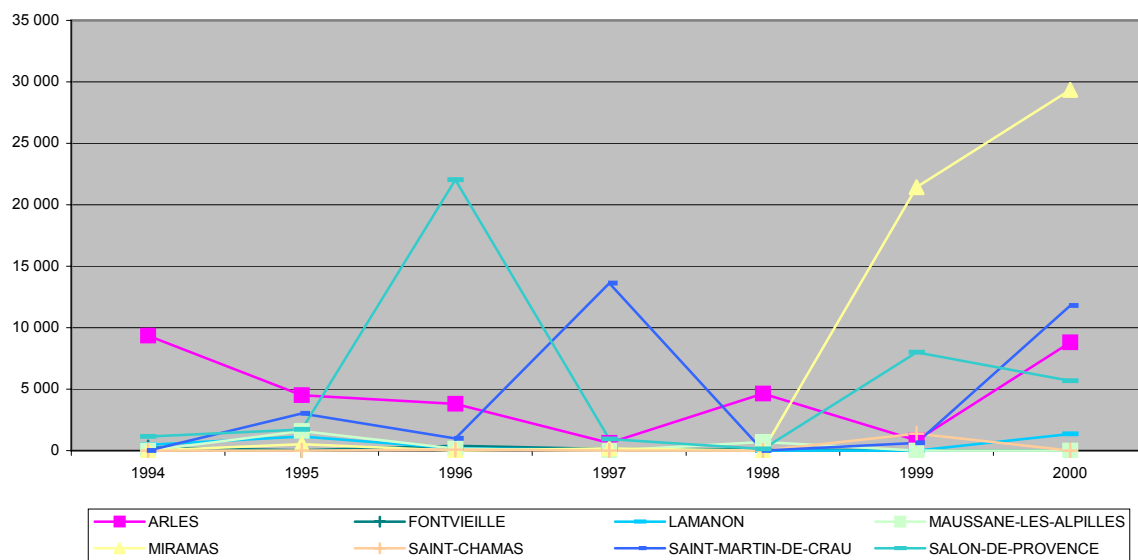
En 1997 et 2000, sur Saint Martin, de Crau (Ecople, ZI du Bois de Leuze)

En 1999 et 2000, sur Miramas (Clé Sud)

La forte progression enregistrée sur Miramas correspond au développement de la plateforme multimodale « Clésud », qui n'est en fait opérationnelle que depuis 1999, et dont le remplissage repose principalement sur des atouts de desserte multimodale, parmi lesquels l'A54 est un élément important.

m² de SHON d'activités : industrie artisanat

Source :DRE

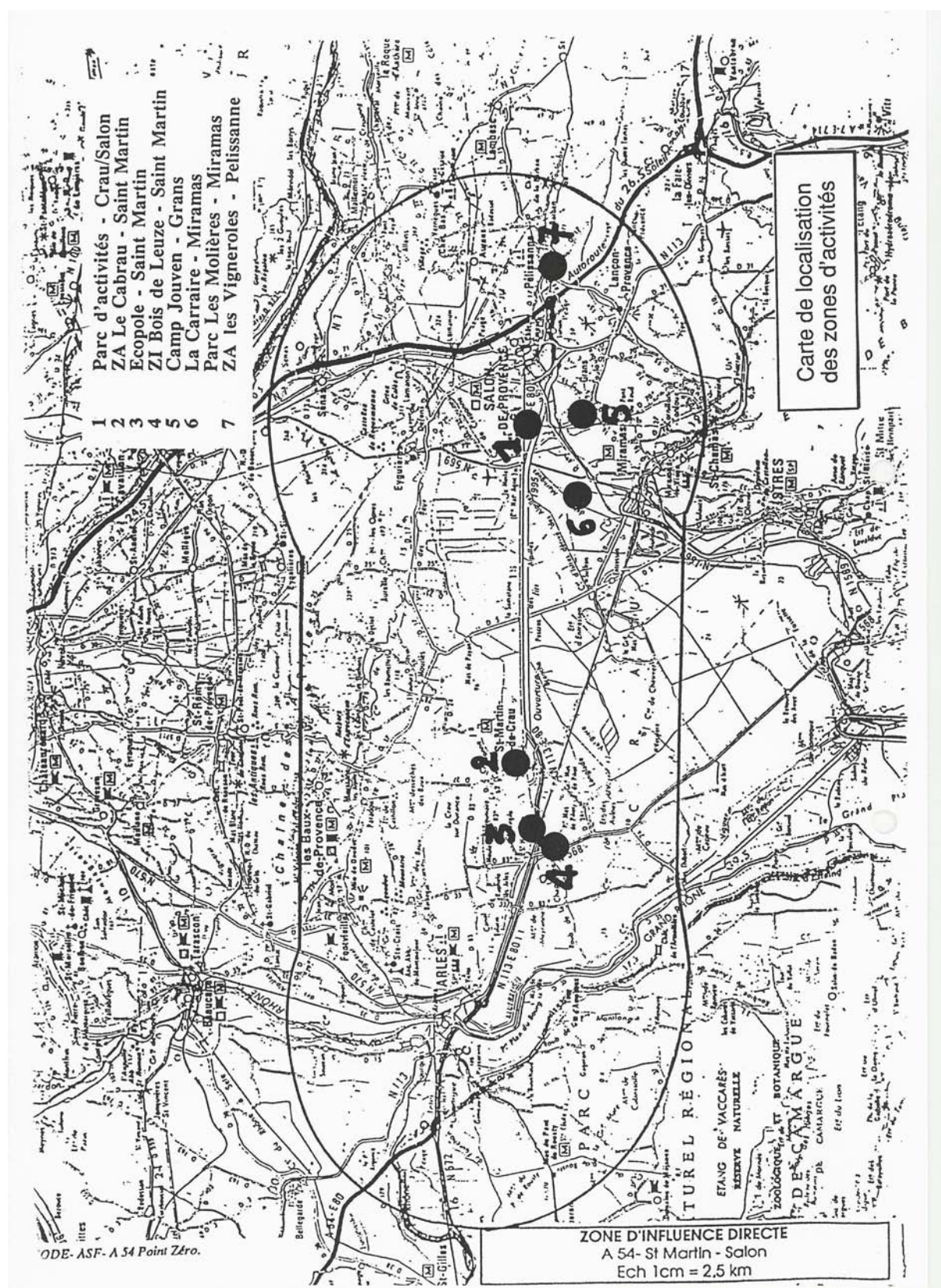


Zones d'activités de la zone d'influence directe : synthèse

Source : enquête terrain et entretiens CODE –1996 – 2002.

Source : Enquête sur l'emploi et l'immobilier CIDE 1996 - 2002.

	SURF TOTALE En hectares		TAUX DE remplissage		PRIX MOYEN / m ² en Euros		NB D'ENTREPRISES		NB D'EMPLOIS		CONTENU
	1996	2002	1996	2002	1996	2002	1996	2002	1996	2002	
Salon de provence											
PARC D'ACTIVITES DE LA CRAU	75	110	73%	79%	27	27	4	7	427	672	ZONE LOGISTIQUE Nouvelles activités
St Martin de Crau											
ECOPOLE	60	110	7%	63%	0.3	5.3	2	4	36	52	ACTIVITES LOGISTIQUES Nouvelles activités
ZI BOIS DE LEUZE	30	130	60%	34%	4.5	5.3	19	30	500	740	ZONE INDUSTRIELLE Activités traditionnelles et de logistique : transfert - extension
CAMP JOUVEN	30	31	40%	47%	6.1	6.1	15	16	NR	176	Activités traditionnelles : Maintien d'activités
ZA CABRAU	17	17	60%	95%	15	12.2	21	43	NR	183	Activités traditionnelles: Maintien/extension d'activités
Miramas											
LA CARRAIRE	1	1	100%	100%	13.8	14	5	7	30	40	ZONE AGROALIMENTAIRE Maintien d'activités
PARC LES MOLIERES	45	41	67%	71%	7	15	45	55	NR	300	Activités traditionnelles : Transfert-extension
HOTEL D'ENT CARNOT	1	1	50%	100%	LOC	LOC	16	20	NR	70	Activités artisanales en création
CLE SUD	0	160		40%		19		3		255	LOGISTIQUE Nouvelles activités/transfert - extension
Pelissane											
ZA LES VIGNEROLLES	4.3	4.3	68%	100%	18		8	11	64	70	Activités artisanales : transfert/extension
ZID Total Estimé			62%	79%			135	196	1607	2558	
Moyenne											



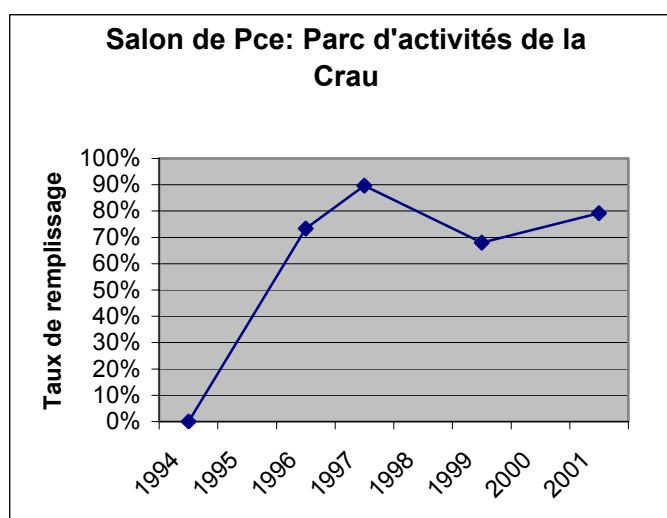
SALON DE PROVENCE

source: CCI/entretiens CODE

Parc d'activités de la Crau

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1994	0%	79	55	55	200 à 350		
1996	73%	110	75	20	100 à 350	4	427 emplois
1997	90%	110	75	7,8	100 à 250	7	515 emplois
1999	68%	110	75	24	100 à 250	8	620 emplois
2001	79%	110	60	12,5	100 à 250	7	672 emplois

1994: argument de vente "façade RN 113 et future" A54.



Parc d'activités de la Crau



Coca – Cola



Logidis

SAINT MARTIN DE CRAU

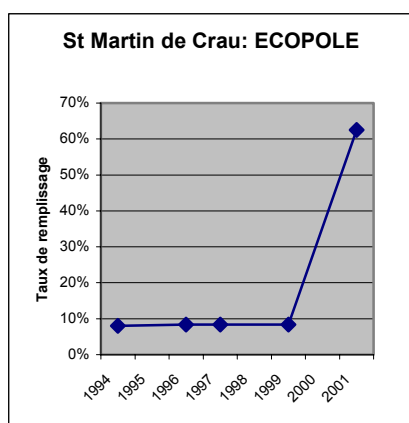
source: CCI/entretiens CODE

Parc d'activités
tertiaire (ECOPOLE
- Mas de Laurent)

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1994	8%	53	50	46	50	1	45 empl
1996	8%	50	48	44	50	2	
1997	8%	62	48	44	50	2	
1999	8%	102	48	44	50	4	
2001	63%	110	80	30	50	4	52 emplois

"En bordure de l'axe A54 "Italie - Espagne"

Zone desservie par un important échangeur autoroutier"



ZI Bois de Leuze (total
tranches 1,2 et 3)

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1990	76%	51	36,5	8,6	30à50		
1994	82%	51	44	8	50		
1996	60%	51	30	12	50	22	528 emplois
1997	44%	120	80	45	50	22	528 emplois
1999	69%	120	80	25	50	25	ext réalisée
2001	38%	130	113	70		30	740 emplois

La diminution des taux de remplissage pour cette zone s'explique par les extensions successive, mais correspond en fait à une croissance de la surface occupée.

GRANS - MIRAMAS

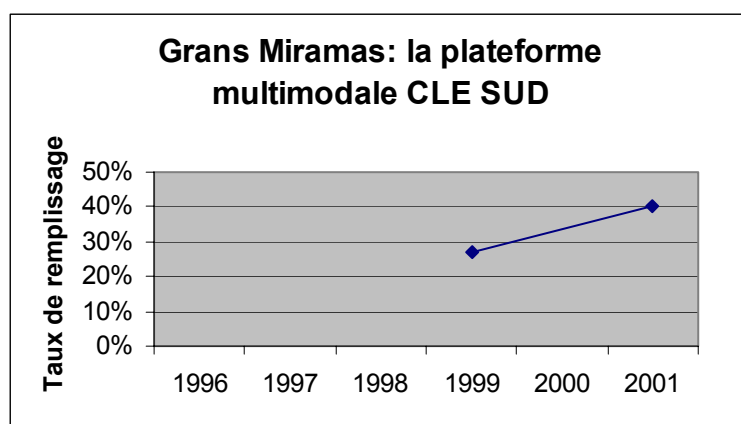
Clé Sud

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1996		220					projet
1997		220					projet
1999	27%	220	165	120	125 F	2	ent logistique
2001	40%	220	160	96	120 F	3	255 emplois

Plateforme multimodale: vocation grande distribution et distribution spécialisée

Prestataires de transport et logistique Terrain embranchés Fer à proximité gare de Miramas.

Raccordée autoroutes A54 et A7.- Site sécurisé- Restaurant d'entreprise



MIRAMAS

La Carraire

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1990	100%	1	0,85	0	90 F	5	terminé
1994	100%	1	0,85	0	90 F	5	30 emplois
1996	100%	1	0,85	0	90 F	5	30 emplois
1997	100%	1	0,85	0	90 F	5	30 emplois
1999	100%	1	0,85	0	90 F	5	30 emplois
2001	100%	1	0,85	0	90 F	7	40 emplois

source:
CCI/entretiens
CODE

Parc les Molières

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1990	45%	53	40	22	75		indus/commerc
1994	68%	58	41	13	75 à 120 F	35	250 emplois
1996	68%	58	41	13	75 à 120 F	46	
1997	68%	58	41	13	75 à 120 F	46	
1999	68%	58	41	13	75 à 120 F	49	
2001	68%	58	41	13		55	

En 1994, le projet de raccordement de la zone à l'A54 était un argument de vente de la zone.

Hotel d'entreprise carnot

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m² FHT	Nombre entreprises
		totale	cessible	dispo		
1996	100%	3,3	0,8	0	40F/an	16
1997	100%	3,3	0,8	0	40 à 80 F/an	18
1999	100%	3,3	0,8	0	80 à 100F	20
2001	100%	3,3	0,8	0	80 à 100F	20

Ce site a été conçu comme une aide au démarrage des entreprises (loyer modeste). Vocation générale: artisanat.

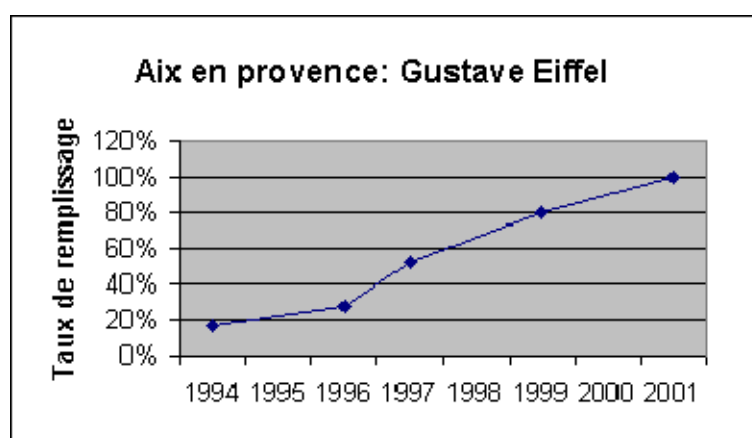
ZONES TEST

AIX en Pce

Gustave Eiffel

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1994	17%	25	24	20	220 à 250		
1996	28%	27	25	18			
1997	52%	27	25	12	220 à 250		
1999	80%	27	25	5			
2001	100%	27	25	0			

Zone industrielle. Image de qualité Accès A7 A_8 et A51

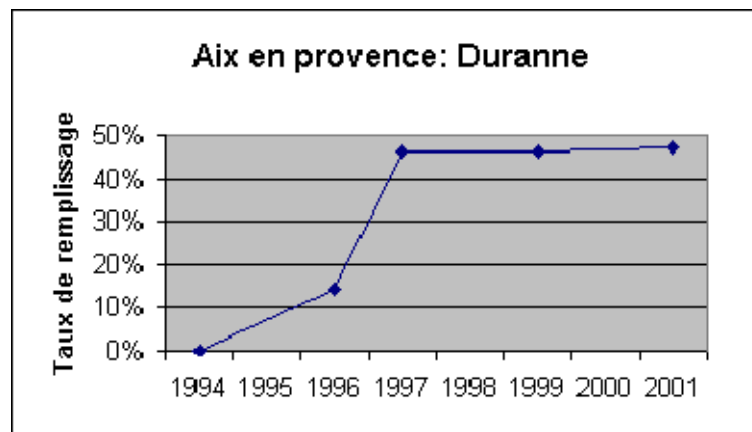


AIX en Pce

Duranne

	Taux remplissage	Surface (ha)			prix/ m ² FHT	Nombre entreprises	Commentaires
		totale	cessible	dispo			
1994	0%	300	160	160	80 à 100		
1996	14%	320	140	120	210 à 243	3	
1997	46%	320	140	75		NC	
1999	46%	320	140	75		NC	
2001	47%	320	140	74		NC	

Vocation haute technologie



C-3.7 Commerces et services (tâche 10)

L'effet A54 :

- Une chute d'activité observée pendant les six premiers mois d'ouverture du tronçon, pour les commerces de la RN 113.
- Une attractivité accrue des grands centres commerciaux de l'ouest des Bouches du Rhône pour les populations résidant à proximité du tronçon.
- Un effet non significatif sur l'activité des commerces des centres villes concernés, et des centres commerciaux de proximité.

Les outils :

- Entretiens spécifiques : Commerçants RN113, CCI
- Entretiens transversaux : acteurs locaux et population locale
- Enquête terrain : visites sur sites, repérage terrain
- Exploitations statistiques : données SITADEL – DRE

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Recensement des activités sur la RN 113 (repérage terrain et entretiens)
- Bassins de chalandise des principaux centres commerciaux du Département (Hors Marseille) (source CCI)
- rythme d'implantations commerciales (source DRE)
- Surface de vente/ Nombre de caisses/ nombre d'employés (Panorama)

● Remarques méthodologiques.

Les données quantitatives de ce thème (rythme d'implantations des commerces par exemple) ont dû être complétées par des analyses plus qualitatives prenant en compte le comportement des consommateurs (source : entretiens directs auprès de la population).

---- Principaux constats ----

● Des commerces sur la RN113 ayant finalement bien résisté aux modifications de leur environnement induites par l'A54

L'essentiel des commerces localisés sur la RN 113 entre Salon de Provence et Saint Martin de Crau ont subsisté à la mise en service du tronçon d'A54.

Seule une station service Total a fermé depuis 1996, au giratoire d'entrée sur Bel Air, en venant de Salon de Provence. Les entretiens menés auprès des acteurs locaux, des élus et des responsables des stations services avoisinantes ne permettent pas d'identifier de façon précise les raisons de la fermeture : « politique globale de

l'entreprise Total » et « baisse du trafic sur la RN 113 consécutivement à l'ouverture de l'A54 » sont les deux hypothèses les plus vraisemblables.



La station Total sur la RN 113 en 1996



La station fermée en 2002

Une boucherie, déjà fermée lors du point zéro, jouxtant la boulangerie (Cf photo ci après), s'est transformée en une boutique d'antiquités/décoration.



La boulangerie de Bel Air sur la RN 113 en 1996



La même boulangerie en 2002

Le Bar Tabac restaurant Bel Air est resté en l'état, Le restaurant routier également. Un tapissier s'est installé depuis l'ouverture de l'A54.



Le Café bel Air sur la RN 113 en 1996



Le même en 2002

Les commerçants de la RN 113 affirment avoir enregistré une baisse de leurs chiffres d'affaires, pendant les six mois suivant la mise en service du tronçon d'A54, de 50 à 80% selon les commerces, sans pouvoir cependant fournir de données justificatives.

La diminution de la part de leur clientèle de passage, liée à la diminution de trafic sur la RN113, les a ensuite amené à réagir, pour adapter leur offre à une structure de clientèle différente :

Les restaurants ont élargi leur carte, certains ont proposé des soirées à thème pour fidéliser une clientèle plus sédentaire.

La boulangerie a mis en place un service de tournées dans les communes avoisinante (Grans, Eyguières).

La clientèle « poids lourds » constitue encore une part importante de la clientèle des stations service , ainsi que du restaurant la « cabane bambou », pour qui les routiers représentent près de la moitié du chiffres d'affaires, à part égale avec une clientèle locale.

L'hôtel la Mare (6 chambres) affiche en encore une activité en baisse de 30% par rapport à 1996, en raison de la perte de cette part de clientèle de passage.

● **Les commerces commerciaux de l'ouest des Bouches du Rhône mieux desservis**

Les entretiens réalisés auprès des populations résidant sur la zone d'influence directe montrent que l'A54 a eu un impact sur l'attractivité des grands centres commerciaux, et notamment celui de Vitrolles, qui attire beaucoup plus les populations de l'ouest de la ZID, y compris les arlésiens, qu'au moment du « Point zéro ».

Desserte performante, et offre commerciale très large (Ikéa, Carrefour, Decathlon, Toy's R Us...) sont les deux facteurs d'attractivité les plus couramment cités pour ce centre commercial gigantesque.

● **Aucun effet en termes de cadre de vie**

Aucune action de requalification de la RN 113 n'a été entreprise, et le cadre général s'est même dégradé à ses abords : chaussée fendue, parkings non entretenus. La RN 113 constitue toujours une coupure importante. Les commerces du quartier Bel Air sont restés en l'état, avec quelques années de plus.

● **Aucun impact sur les commerces de centres villes, ni sur les centres commerciaux de proximité.**

Le rythme d'implantation des commerces est resté globalement stable sur l'essentiel des communes de la Zone d'Influence Directe.

L'augmentation enregistrée sur Salon de Provence est plus due à une augmentation de la population résidente, qu'à un gain de part de marché sur les communes de l'Ouest, comme le montre très clairement la carte d'attractivité des hypermarchés sur Salon (carte INSEE), qui rayonne plutôt sur son secteur Est.

L'analyse du nombre de caisses des supermarchés des centres commerciaux de proximité (centre commercial Fourchon en Arles, Géant Casino de Salon), traduisant l'évolution de l'activité ne révèle aucune évolution significative, qui puisse être attribuée à la mise en service de l'autoroute.

Schéma itinéraire RN 113 Salon de Pce – Saint-Martin de Crau

Repères	Km	commerces et services identifiés			
		sens Salon - Arles		sens Arles - Salon	
Giratoire/entrée quartier Bel-Air 2x1 voie	0	Station Total (fermée)		Vente de fruits et légumes	
	0	Ets Ballistero - Iveco		Provence Com Radio	
	"	Stucky (chauffage)		Tapissier M. Desprez	
	"	Poterie		Groupe Calvière	
	"	Garage Sanchez		Décor exotique	
	"	Vente d'oliviers et palmiers		Métal Service	
	"	Maçonnerie Générale Serre Roger		Brocante	
	1,4	Boulangerie		Réalasage salonais (SARM Lancar)	
	"	Antiquité / Décoration		Services techniques municipaux	
Feu	1,5	Bar – Restaurant – Tabac "Bel-Air"			
	"	Ecole publique			
Giratoire Fin Bel-Air	1,8	Vente fruits et légumes (fermé)			
	2,1			Station service Elf	
	2,5	Parc d'activité de la Crau :			
Giratoire RN 113 – RN 569		<ul style="list-style-type: none"> ○ Déménagements Robert ○ Michelin ○ Imérys Structure Toiture ○ Transports Alloin ○ Coca-Cola ○ Logidis Centre de détention 			
	4	Hippodrome			
		Restaurant Hippodrome			
	6	INRA			
	11	La Jassine / Les Pommiers (serres)			
Giratoire RN113-D5-C17 "La Samatane"	17	Restau routier "La cabane Bambou"			
	20			ASF District de St-Martin de Crau	
Croisement avec D24	21,5	Hôtel La Mare			
Entrée de St-Martin de Crau	22			Supermarché U	
2x2 voies Arles - Fourchon	45	Centre Commercial Fourchon			

C-3.8 Tourisme (Tâche 11)

L'effet A54 :

- Un effet marginal par rapport à la notoriété déjà très forte des territoires desservis.

Les outils :

- Entretiens spécifiques : institutionnels du tourisme, responsables d'équipements touristiques
- Entretiens transversaux : acteurs locaux et population locale
- Enquête terrain : visites sur sites
- Exploitations statistiques : données Comité Régional du Tourisme et Comités Départementaux du tourisme.

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Mode de transport de la clientèle extra régionale fréquentant le département 13 (CRT)
- Répartition des nuitées touristiques extra régionales par bassin (1991 – 1997) (CRT)
- Fréquentation annuelle du département 13 (de 1990 à 2000) (CRT)
- Taux d'occupation moyen des hôtels en été (de 1994 à 2000) (CRT)
- Taux d'occupation moyen des gîtes en été (de 1994 à 2000) (CRT)
- Nb d'entrées au zoo de la Barben (zoo)
- Nb d'entrées à la Citadelle des Baux de Provence (Mairie des Baux)
- Nb d'entrées à la Centre d'information de Ginès (Mairie des Saintes Maries de la Mer)
- Nb d'entrées au musée Camarguais (Mairie d'Arles)

● Remarques méthodologiques.

Les institutionnels (CDT Bouches du Rhône, CDT Vaucluse, CRT PACA...) suivent un certain nombre d'indicateurs touristiques, qui sont des indicateurs de fréquentation globale par département, au mieux par bassin : capacité des hébergements, occupation des hébergement.

La question de l'origine des touristes est abordée moins souvent, et l'analyse des modes de déplacement encore moins. Ils se préoccupent de problématiques « produits » et ne travaillent pas avec les acteurs institutionnels du secteur des « transports »,

L'enquête clientèle réalisée par le CRT en 1991 a été reconduite en 1997, et permet un certain nombre d'analyses comparatives intéressantes.

En revanche, la composition des clientèles intra régionales n'est plus étudiée en 1997 (part de chacun des départements de la région PACA dans la fréquentation du département des Bouches du Rhône).

De même, la typologie relative à l'origine géographique des clientèles extrarégionales comprend la Région PACA dans l'enquête 1997, ce qui n'était pas le cas pour l'enquête 1991.

D'où certaines difficultés à interpréter les évolutions.

---- Principaux constats ----

● Des indicateurs de fréquentation en hausse, mais sans liaison directe avec l'A54

L'analyse des indicateurs de fréquentation montre, au sein du département des Bouches du Rhône, une augmentation, entre 1990 et 1996, de l'attractivité des bassins aixois et salonnais, qui résulte plus de l'évolution générale des comportements touristiques, que de l'amélioration de l'accessibilité de ces territoires en raison de la mise en service du tronçon d' A54.

Un constat identique peut être fait en ce qui concerne l'augmentation des taux d'occupation des hôtels, particulièrement marquée sur les bassins d'Arles et de la Provence Salonnaise.

Les entretiens réalisés auprès des responsables d'équipements touristiques, et des institutionnels du tourisme (CDT, CRT) montrent que si les sites touristiques de Provence (château des Baux de Provence par exemple), enregistrent eux aussi une progression de leurs taux de fréquentation, c'est surtout en raison du développement du tourisme vert.

Une signalétique valorisant peu les atouts des Alpilles.

En venant d'Aix en Provence, les panneaux signalétiques sur l'A54 invitent à sortir à Salon, pour continuer sur la RN 113 jusqu'à la RD 5 , vers Mourières. Cette portion de RN113 n'a aucun intérêt touristique et rallonge de façon inutile, et dangereuse, notamment la nuit, l'arrivée par l'Est sur Mourières.

Certains responsables départementaux du tourisme soulignent par ailleurs un « problème d'animation autoroutière » sur l'A7, et l'A54, avec des panneaux jugés peu attractifs par rapport à d'autres autoroutes, malgré la qualité des sites du Lubéron par exemple.

● Principaux constats issus des analyses quantitatives

La part relative des bassins dans les nuitées départementales a diminué sur les Bassins de Arles, Salon, et de la Camargue. Elle a par contre beaucoup augmenté sur Aix (bassin également desservi par l'A54) , entre 1991 et 1997 (à l'échelle du département 13).

La fréquentation globale (en nuitées) du département est en croissance continue depuis 1996, après une diminution continue entre 1990 et 1996, avec des progressions importantes sur les bassins de Marseille et d'Aix en Provence .

Les flux principaux de touristes pour ou à partir du Vaucluse sont : l'A7, puis l'A9 (vers Montpellier), et enfin les Alpes.

Le département du Vaucluse affiche peu de nuitées de personnes venant des Bouches du Rhône, et l'A54 n'est pas un générateur de clientèle important.

Le parc d'hébergement touristique (hôtel, hôtels de plein air, gîtes, et chambres d'hôtes) des bassins de la ZID a enregistré une évolution comparable à celle du

département entre 1995 et 2000. Seul le parc de chambres d'hôtes a réellement progressé, conformément à la tendance nationale.

Les taux d'occupation dans l'hôtellerie ont enregistré une croissance soutenue depuis 1996 :

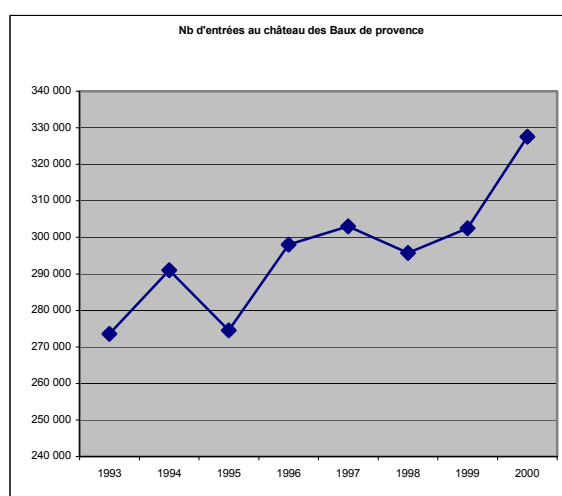
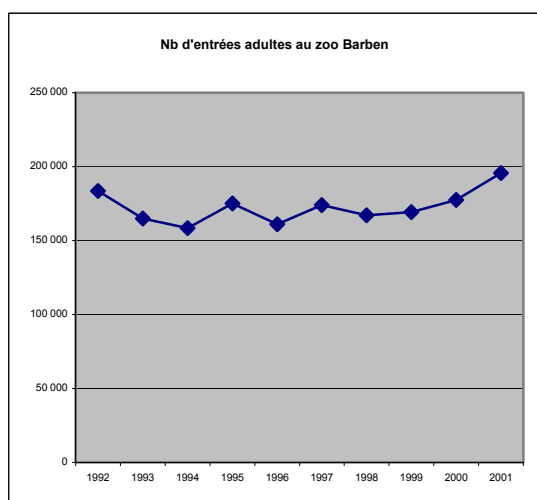
- A l'échelle départementale, et de façon plus marquée sur Arles,
- Sur la Provence Salonnaise , avec une forte progression depuis 1997

Les taux d'occupation des gîtes en été sur les bassins de la ZID (Pays d'Aix et Salon, Alpilles, Arles et Camargue) ont pour leur part , enregistré une croissance continue, comparable à celle du département.

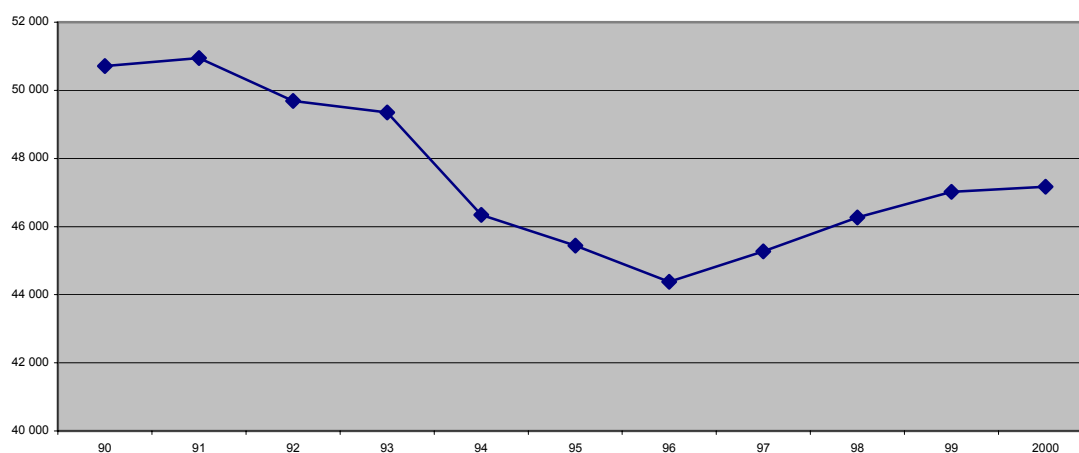
Les responsables du zoo de la Barben n'ont pas observé de modifications de la structure de leur clientèle après la mise en service de l'autoroute. Les chiffres d'entrées (adultes) ne montrent aucune modification significative après 1996.

Les chiffres d'entrée au château des Baux de Provence (premier monuments historique visité du département) montrent une progression importante depuis 1993 (exception faite de 1995).

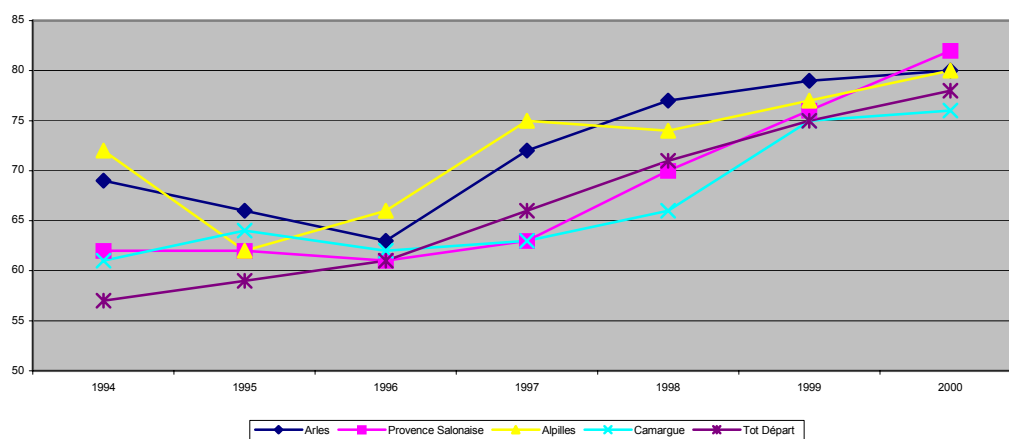
Les visites au Centre d'information de Ginès des Stes Maries de la Mer sont en légère perte de vitesse depuis 1997.



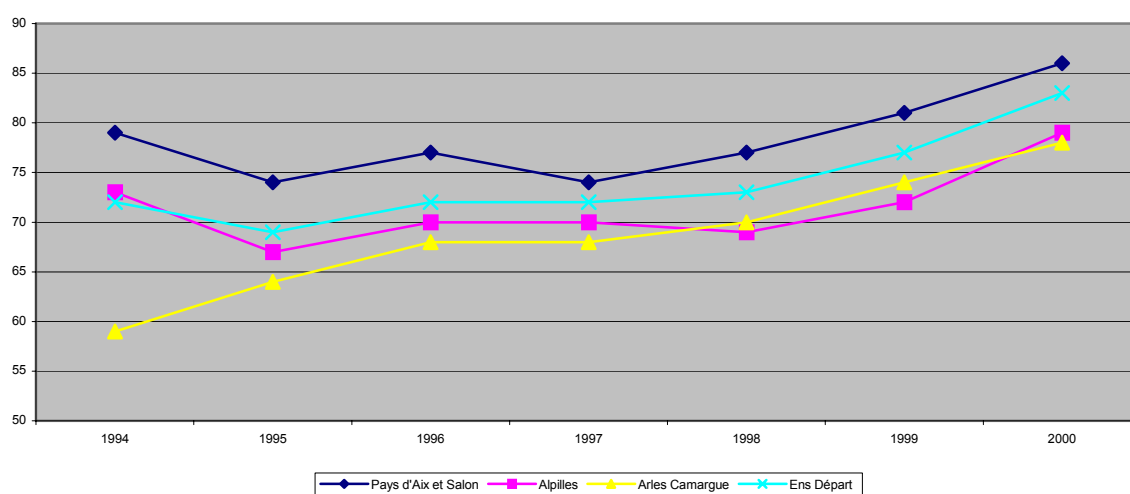
Evolution de la fréquentation annuelle département 13 (en milliers de nuitées)



Taux d'occupation des hôtels en été (en%)



Taux d'occupation des gîtes en été (en%)



C-3.9 Organisation spatiale (Tâche 12)

L'effet A54 :

- Une contribution importante à l'évolution du rayonnement spatial de l'aire urbaine Marseille – Aix.
- Une contribution au changement des habitudes de consommation des populations de l'ouest du tracé (Arles, St martin de Crau).

Les outils :

- Enquête image : réalisée par CODE sur un échantillon de 100 individus – méthode des quotas
- Entretiens transversaux : acteurs locaux et population locale
- Exploitations statistiques : INSEE, enquêtes déplacement DRE

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Flux de déplacements
 - En nombre de personnes (moyenne journalière)
 - En nombre de véhicules (VP) (moyenne journalière)
 - (Enquête déplacement – source DRE – CETE Méd: 1995 – 1999)
- Cartographies des migrations alternantes (INSEE)
- Cartographies des villes et bourgs attractifs (INSEE)
- Image des villes (enquête CODE)

● Remarques méthodologiques.

La thématique de l'organisation spatiale a été centrale dans l'approche de l'effet « autoroute », pour :

- d'une part appréhender le comportement des populations,
- d'autre part, permettre de distinguer, dans les évolutions, ce qui relevait d'une tendance générale, de ce qui constituait l'effet spécifiquement induit par la mise en service du tronçon St Martin de Crau – Salon de provence.

Dans cette optique, les entretiens réalisés dans le cadre de l'ensemble de la mission ont permis d'apporter une dimension qualitative essentielle pour interpréter les évolutions des indicateurs quantitatifs.

L'enquête d'image a été réalisée sur la même trame que celle réalisée en « Point zéro » sur un échantillon d'une centaine d'individus.

En complément des analyses prévues en phase de cadrage, les enquêtes « déplacement » réalisées en 1995 et 1999 par le CETE Méditerranée, pour la DRE PACA, ont été exploitées pour compléter l'approche relative aux migrations alternantes. Les sources utilisées pour l'analyse des relations concernant la zone d'influence directe ont été validées (enquêtes cordon et ménage dans le cadre de la métropole Marseillaise en 1999/ enquête Observatoire PACA 1999 / enquête sur la RN 568 en 2000)

---- Principaux constats ----

● Une contribution importante à l'évolution du rayonnement spatial de l'aire urbaine Marseille – Aix.

Le constat établi dans le cadre du thème « Démographie – emploi » relève également d'une approche « d'organisation spatiale ». L'amélioration de l'accessibilité induite par l'A54 (diminution des temps d'accès à partir des principaux bassins d'emploi) à des territoires proposant un cadre de vie agréable et un prix du foncier abordable, a conféré une réelle attractivité aux territoires du nord ouest du département, qui étaient jugés, avant mise en service de l'autoroute, comme trop éloignés des zones d'emploi.

L'effet A54 a été de raccrocher les communes de la Zone d'Influence Directe au fonctionnement métropolitain de l'aire urbaine Marseille – Aix, alors que l'extension de son périmètre d'influence depuis 1975 concernait principalement l'est du département des Bouches du Rhône.

L' A54 a permis aux actifs de l'agglomération Marseille – Aix, de se loger sur les communes de la ZID (excepté Arles) , pour bénéficier d'un cadre de vie recherché, avec des prix de foncier plus abordables que sur Aix.

● Une contribution au changement de mode de consommation des arlésiens.

Si l'ensemble des entretiens et de l'enquête d'image concordent sur le fait que les arlésiens se sentent encore très « éloigné » du territoire des Bouches du Rhône, les analyses montrent en revanche que leurs relations (déplacement de personnes, flux de véhicules) ont sensiblement progressé avec la commune d'Aix en Provence, comme le montre l'évolution du nombre de déplacements (moyenne journalière VL), qui a doublé entre 1995 et 1999.

Les relations entre Arles et Salon n'ont augmenté que de 15% environ, ce qui correspond à l'ordre de grandeur de la croissance naturelle du trafic dans cette zone (3% par an)

La part des relations entre Arles et Salon dans l'ensemble des relations que ces villes entretiennent avec l'extérieur est restée stable .

- 6% du total des déplacements pour Salon
- 10% du total des déplacements pour Arles

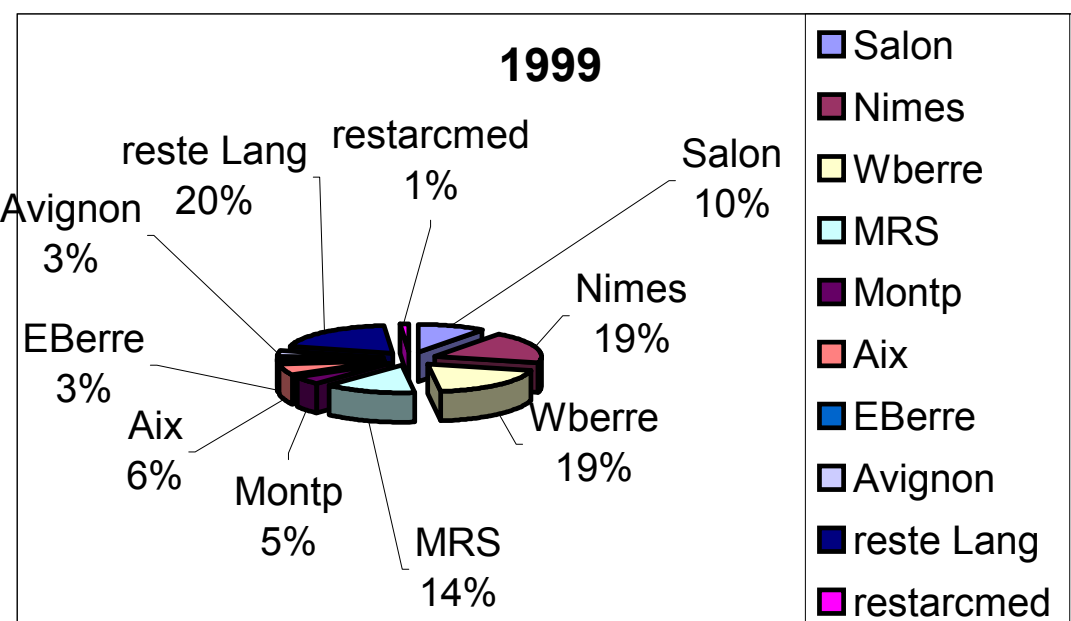
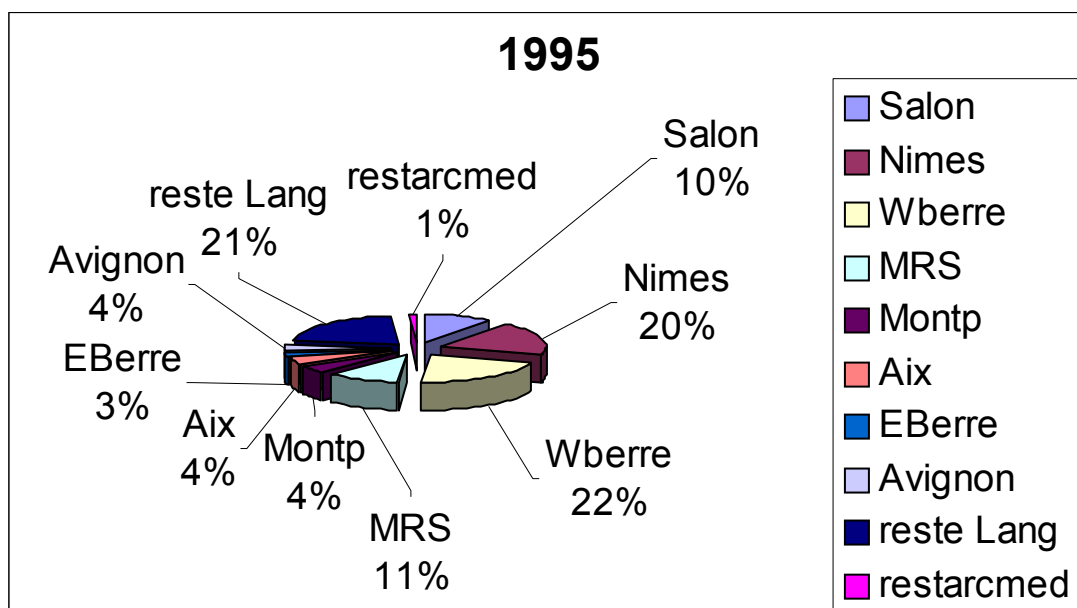
La stabilité de ces relations est par ailleurs confirmée par les cartes des rayons d'attractivité du communoscope de l'INSEE.

Les relations qu'entretient Arles avec l'extérieur a progressé vers :

- Aix (+ 100%) (en empruntant l'A54)
- Marseille (+44% de déplacements) (indépendamment de l'A54)
 - Montpellier (+24%) (indépendamment de l'A54)
- L'Est de l'Etang de Berre (en empruntant partiellement l'A 54)
 - Salon (+16%) (en empruntant l'A 54)
 - Nîmes (+9%)
- L'ouest de l'Etang de Berre (6%)

Les relations avec Avignon sont restées stables (-0.5%)

RELATIONS AVEC ARLES (Nb de personnes en moyenne journalière – hors été)
Source : Enquête déplacement DRE PACA – carte Code



Les entretiens montrent que si le quotidien des arlésiens s'organise toujours en priorité vers l'ouest, avec Nîmes, les déplacements liés à des motifs plus spécifiques, plus exceptionnels, s'organisent maintenant vers des destinations « nouvelles », aujourd'hui rendues plus accessibles par l'A54 comme Aix, - mais également Marignane, pour se rendre à l'aéroport, alors que les arlésiens partaient essentiellement par Nîmes Garons, avant l'A54 - et Vitrolles, pour se rendre au centre commercial Grand Vitrolles pour des achats spécifiques, alors qu'ils n'y allaient quasiment jamais avant l'A54.

Déplacement de personnes à destination et à partir d'Arles et de Salon

Source : Enquête déplacement 1995 et 1999 : DRE PACA

Flux double sens, tous itinéraires confondus.

Arles

Nb de personnes en moyenne journalière (hors Eté)

	Salon	Nimes	Wberre	MRS	Montp	Aix	EBerre	Avignon	reste Lang	restarcmed
1 995	2 421	4 631	4 940	2 607	1 049	860	596	955	5 010	275
1 999	2 800	5 050	5 250	3 750	1 300	1 750	700	950	5 350	350
evol %	16%	9%	6%	44%	24%	103%	17%	-1%	7%	27%

Nb de véhicules en moyenne journalière (hors Eté)

	Salon	Nimes	Wberre	MRS	Montp	Aix	EBerre	Avignon	reste Lang	restarcmed
1 995	1823	3035	3548	1828	610	641	486	608	3301	133
1 999	2100	3300	2800	2900	800	1350	500	750	3500	200
evol %	15%	9%	-21%	59%	31%	111%	3%	23%	6%	50%

Salon

Nb de personnes en moyenne journalière (hors Eté)

	Ouest Berre	Est Berre	MRS	Aix	Avignon	Arles
1 995	15 105	11 128	7 885	4 028	1 279	2 421
1 999	16 150	11 700	6 000	5 200	3 050	2 800
evol %	7%	5%	-24%	29%	138%	16%

Nb de véhicules en moyenne journalière (hors Eté)

	Ouest Berre	Est Berre	MRS	Aix	Avignon	Arles
1 995	11371	7651	5532	2988	1064	1823
1 999	12100	8050	5500	4650	2150	2100
evol %	6%	5%	-1%	56%	102%	15%

● Une forte progression du rayonnement de Salon, pourtant indépendant de l'A54

Le phénomène « marquant » de l'évolution spatiale à l'échelle de la zone d'influence directe concerne également la commune de Salon, qui a enregistré une progression très importante de son rayonnement économique (+ 3 075 personnes soit +9%, +3 024 emplois soit +24%) entre 1990 et 1999.

Cette évolution récente relève en fait d'un phénomène de « report » de l'agglomération aixoise, sur laquelle le prix du foncier est devenu très dissuasif, et reste indépendante de la mise en service de l'A54, en dehors des flux concernés.

L'enquête d'image réalisée confirme par ailleurs l'augmentation de la notoriété de la ville de Salon, qui était très mal localisée lors de l'enquête menée avant la mise en service, et qui est dorénavant mieux identifiée, comme commune proche d'Aix en Provence.

Carte : Ville la plus fréquentée

Source Inventaire communal 1998 – Carte INSEE – SCEES / IGN 1998



C-3.10 Fiscalité/ mesures d'accompagnement (tâches 13 et 14)

L'effet A54 :

- Un apport de Taxe professionnelle significatif pour Grans (+20%)
- Des actions d'accompagnement menées par les collectivités de façon très inégale.

Les outils :

- Entretiens spécifiques : Elus locaux

- Entretiens transversaux : acteurs locaux et population locale

- Exploitations statistiques : taxes foncières et professionnelles (source communes)

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

Taxe foncier bâti (source : Collectivités locales)

Taxe foncier non bâti (source : Collectivités locales)

Taxe professionnelle (source : Collectivités locales)

Taxe d'habitation (source : Collectivités locales)

Recensement des structures intercommunales (source : Préfecture de Région PACA)

● Remarques méthodologiques.

L'analyse de l'évolution des taux ne permet finalement pas de repérer un effet autoroute, les décisions en matière de politique fiscale dépendant d'un trop grand nombre de critères.

---- Principaux constats ----

● **Un apport de Taxe Professionnelle significatif pour Grans, commune sur laquelle sont localisés deux échangeurs du tronçon autoroutier.**

Le seul constat important en terme d'effet autoroute , en ce qui concerne la fiscalité est l'apport de taxe professionnelle sur la commune de Grans, disposant de deux gares de péage, et contribuant à un produit annuel de l'ordre de 90 000 Euros, sur un total de l'ordre de 0.6 MEuros. Cette somme est injectée dans le budget de la commune sans pré affectation spécifique.

● **Des actions d'accompagnement peu nombreuses**

Les entretiens auprès des élus locaux et des institutionnels ont montré l'absence quasi totale de mesures d'accompagnement mises en œuvre par les collectivités, en liaison avec la mise en service du tronçon d'autoroute entre St Martin de Crau et Salon de Provence, en dehors de travaux techniques liés directement à l'accessibilité.

Seule la commune de St Martin a développé une politique très volontariste pour attirer des entreprises, en valorisant avant tout son positionnement par rapport à l'autoroute.

La commune de Grans entend, pour sa part, maîtriser son volume de population, tout en bénéficiant de son accès autoroutier très favorable.

La RN 113 n'a fait l'objet d'aucune requalification significative, aucune réflexion sur l'aménagement du quartier Bel Air n'a été envisagée.

Le tracé de la RN 113 continue de constituer une limite, tant physique en termes de déplacement de personnes, qu'en termes de fonctionnement intercommunal.

Les élus locaux des communes de la Zone d'Influence directe sont unaniment satisfaits de leur proximité de l'A54 et espèrent encore des retombées économiques, sous forme d'implantations d'entreprises.

C-3.11 Foncier (tâche 15)

L'effet A54 :

- Une valorisation certaine du prix du foncier aux abords du tronçon, difficilement quantifiable précisément

Les outils :

- Entretiens spécifiques : agents immobiliers
- Entretiens transversaux : acteurs locaux et population locale
- Exploitations statistiques : logements mis en vente/logements vendus (Observatoire immobilier de Provence)- délai d'écoulement des stock (DRE)

---- Notes de méthode ----

● Principaux indicateurs utilisés

- Prix minimum et maximum des logements en location (source : Enquête professionnels immobiliers 1996-2001)
- Logements mis en vente / vendus (source : DRE / Observatoire immobilier de Provence)
- prix au m² (source : DRE)
- délai d'écoulement des stocks (source : DRE)

● Remarques méthodologiques.

Il s'agit d'un thème qui n'avait pas été traité lors du point zéro. Les données rétrospectives ont été obtenues auprès de deux sources principales :

Une enquête des loyers des logements, réalisée par la DDE, sur la base d'entretiens auprès de professionnels de l'immobilier. Ces indicateurs sont les seuls qui nous ont semblé suffisamment fiables et complets sur la période d'étude. Ils ne concernent que le secteur locatif.

En ce qui concerne la vente, les éléments recueillis concernent :

- L'échelle régionale PACA, avec des valeurs moyennes qui sont difficilement utilisables pour l'étude, car elles regroupent des territoires d'une très grande diversité en termes de prix du foncier : des Alpes de Haute Provence, aux zones de la Côte d'Azur, en passant par les quartiers populaires de Marseille....
- L'échelle de la Zone d'Influence Directe. Les seuls éléments existants en la matière sont ceux de l'observatoire Immobilier de Provence. Toutefois, les données concernant les prix de vente sont trop peu représentatives des secteurs étudiés (une à deux indications de prix par trimestre), avec, de plus, des secteurs géographiques trop étendus par rapport à notre ZID. L'analyse, par exemple de l'année 1998 montre une amplitude trop faible sur les secteurs étudiés, pour permettre d'identifier un éventuel effet autoroute.

La question du prix du foncier d'activités a été abordé, pour sa part, dans le thème « zone d'activités ».

Nota : Les entretiens réalisés auprès des agents immobiliers ne permettent pas d'obtenir de valeurs de prix suffisamment précises pour permettre une analyse pertinente de l'effet A54. A l'unanimité, ils pensent cependant que l'autoroute a participé à la valorisation du foncier, mais de façon difficilement quantifiable a posteriori.

---- Principaux constats ----

● Une valorisation certaine du prix du foncier dans la ZID, qu'on a pourtant du mal à quantifier précisément.

L'analyse des indicateurs montre, avec toutes les précautions énoncées, une augmentation des prix des loyers des appartements sur Salon, à partir de 1997, augmentation qu'on n'observe pas sur Arles, et qui permettrait de confirmer les dires d'experts, d'une valorisation des prix, due en partie à l'amélioration de l'accessibilité des territoires entre Salon et Saint Martin de Crau.

En termes de prix du foncier, les estimations « orales » des professionnels de l'immobilier convergent vers une valorisation de l'ordre de 30% entre 1996 et 2001, et qui correspond à une valeur plutôt plus élevée que dans des zones rurales plus éloignées du réseau autoroutier. Cette estimation qui reste non vérifiable, est donc à interpréter de façon très prudente.