

A54

ST-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE

BILAN LOTI

Effets
socio-économiques
et environnementaux
Avril 2011





plus de **24 km**
répartis en **2** sections

LE MAILLON MANQUANT

L'A54 Saint-Martin-de-Crau / Salon-de-Provence a été mise en service en mars 1996, après 1 an et demi de travaux.

La section Saint-Martin-de-Crau / Salon-de-Provence de l'A54, longue de 24,6 km, est située dans les Bouches-du-Rhône. Cette section autoroutière constitue le maillon manquant à 2x2 voies entre les autoroutes A9 (Nîmes) et A7 (Salon), via la section Nîmes / Arles de l'autoroute A54, et la RN113 aménagée en voie rapide entre Arles et Saint-Martin-de-Crau.

Elle comporte deux sections.

La première, entre Saint-Martin-de-Crau / diffuseur de Salon-Ouest, se développe essentiellement en rase campagne. La seconde, qui comprend les diffuseurs de Salon-Ouest, de Grans, de Salon-Sud et la bifurcation avec A7, constitue sur environ 8 km une déviation périurbaine par le sud de l'agglomération salonnaise.

L'antenne autoroutière existante entre A7 et Salon a été intégrée à la nouvelle infrastructure.



RÉPONDRE AUX EXIGENCES DE LA LOI

Le présent bilan a été réalisé pour répondre aux exigences de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). Ce texte prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation prévisionnelle de leurs effets sur le plan économique et social, puis, après réalisation, d'un bilan de leurs effets réels.

La circulaire sur les grands projets du Ministère de l'équipement du 15 décembre 1992, dite circulaire "Bianco", a élargi la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

LES EFFETS DE L'A54 - ST-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE SUR LES DÉPLACEMENTS

Les déplacements ont fait l'objet d'une étude qui montre que les objectifs fixés sont très largement atteints. Ainsi l'A54 constitue le dernier maillon de l'itinéraire autoroutier reliant l'Espagne et l'Italie, et au plan local elle a permis un nouveau développement économique, par l'amélioration des conditions de circulation entre Saint-Martin-de-Crau et Salon-de-Provence.

UN AXE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Décharger le réseau routier national du trafic de transit dans l'ouest des Bouches-du-Rhône, en assurant une continuité de l'itinéraire entre l'Espagne et l'Italie; améliorer les conditions de circulation du trafic local et régional entre Salon-de-Provence et Saint-Martin-de-Crau, et plus largement entre les régions PACA et Languedoc-Roussillon en délestant la RN113 en particulier: tels étaient les principaux objectifs assignés à l'A54 lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

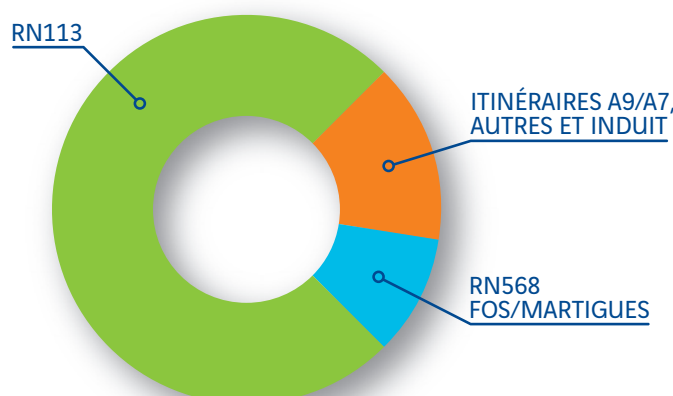
En outre l'A54 a conféré une réelle attractivité aux territoires du nord ouest du département, en améliorant leur accessibilité grâce à une diminution des temps d'accès à partir des principaux bassins d'emploi.



DES TRAFICS EN FORTE HAUSSE

Cinq ans après sa mise en service, avec 16 000 véhicules par jour, l'A54 avait capté près des deux tiers du trafic du corridor Salon – Saint-Martin-de-Crau. Alors que celui de l'autoroute augmentait rapidement, le trafic de la RN113, après avoir chuté, est resté globalement stable pendant plusieurs années. Par ailleurs, les poids lourds se sont encore mieux reportés sur l'autoroute que les voitures, ce qui confirme la vocation de transit d'A54. En 2009, le trafic atteint près de 30 000 véhicules par jour dont 20 % de poids lourds.

ORIGINE DES TRAFICS D'A54 ST-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE



Près de 75% du trafic de l'A54 Saint-Martin-de-Crau / Salon-de-Provence est issu d'un report de trafic de la RN 113. Ce report s'avère plus important que les prévisions d'origine, en particulier en ce qui concerne les poids lourds. Par ailleurs, la nouvelle section autoroutière a également détourné des trafics depuis des itinéraires alternatifs plus éloignés : l'axe Arles – Fos – Martigues – A7/A55 et probablement l'axe A9 – Avignon sud – A7.

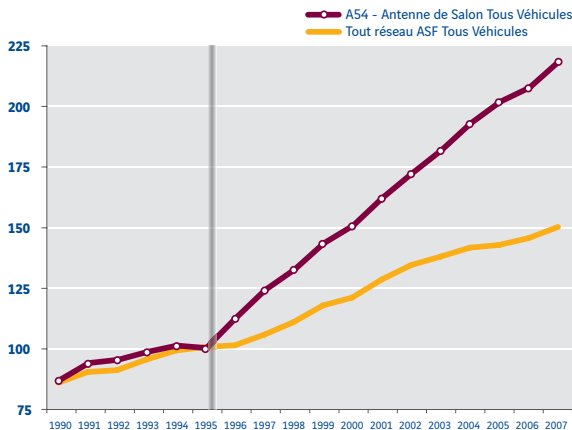
Sur la section ouest de l'autoroute, les trafics observés sont fortement plus élevés que les prévisions : + 50% en 2000 et d'environ, et + 75% en 2005. Et, ce, alors même qu'à la veille de la mise en service de l'autoroute, les trafics de la RN113 étaient inférieurs aux prévisions.

Plusieurs facteurs expliquent cet écart entre les prévisions et la réalisation pour le trafic de l'A54 :

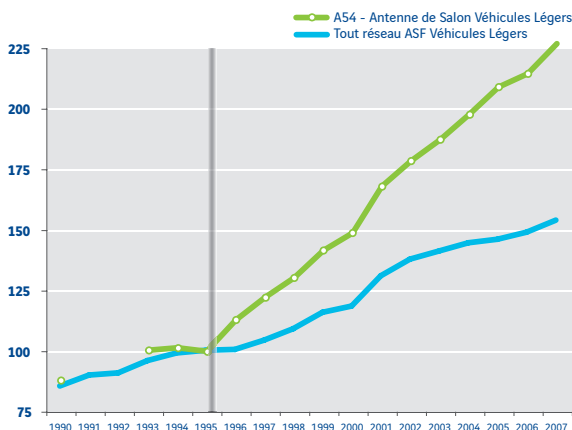
- les trafics de la RN113 se sont reportés vers l'autoroute dans des proportions nettement plus élevées que prévu,
- les reports depuis l'itinéraire A9 / Avignon Sud / A7, ainsi que l'induction de trafic ont été plus importants que prévu,

- les trafics routiers de poids lourds entre la Péninsule Ibérique et l'Italie ont connu une très forte croissance à partir du milieu des années 1990 (effet de l'intégration de l'Espagne dans l'Union Européenne) : à Vintimille, le trafic de poids lourds a crû de +40% entre 1995 et 2000 puis encore de +25% entre 2000 et 2005.

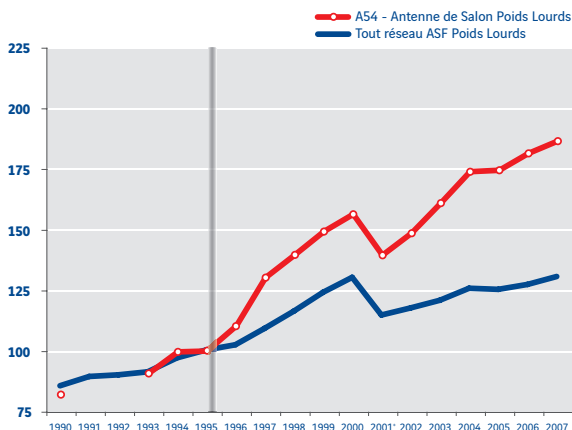
PROFILS COMPARÉS DES CROISSANCES DE TRAFIC **Tous VÉHICULES** : A54 ANTENNE DE SALON-DE-PROVENCE ET ENSEMBLE DU RÉSEAU ASF



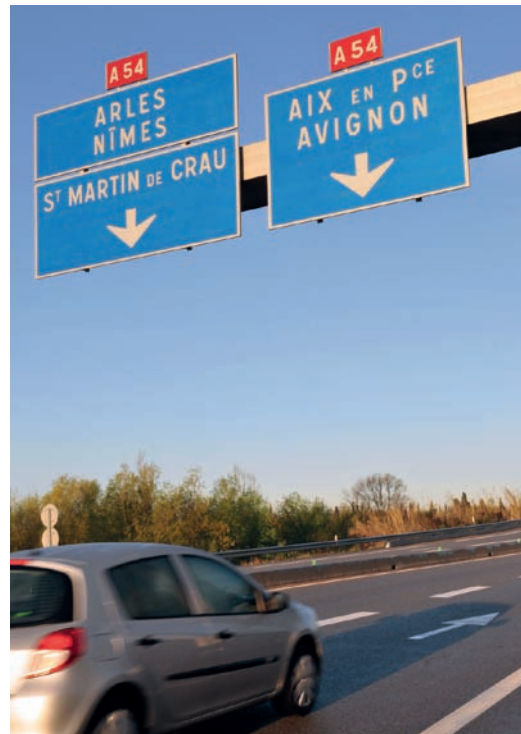
PROFILS COMPARÉS DES CROISSANCES DE TRAFIC **VÉHICULES LÉGERS** : A54 ANTENNE DE SALON-DE-PROVENCE ET ENSEMBLE DU RÉSEAU ASF



PROFILS COMPARÉS DES CROISSANCES DE TRAFIC **POIDS LOURDS** : A54 ANTENNE DE SALON-DE-PROVENCE ET ENSEMBLE DU RÉSEAU ASF



* En 2001, changement de classification des poids lourds.



DES TEMPS DE PARCOURS OPTIMISÉS

L'autoroute a réduit les temps de parcours, tant pour les trafics de transit (gain d'au moins 8 minutes) que pour les trafics locaux entre Saint-Martin-de-Crau et Salon-de-Provence (gain de 6 min). Les automobilistes qui continuent à utiliser la RN113 ont également gagné du temps, la circulation ayant sensiblement diminué sur cet axe après l'ouverture de l'autoroute.

La nouvelle autoroute a aussi amélioré la fiabilité du temps de déplacement dans le corridor, y compris sur la route nationale parallèle où l'essentiel des encombrements a disparu.

Cependant, la traversée d'Arles par la RN113 reste le point faible de cet itinéraire et le dernier maillon à réaliser entre les deux tronçons autoroutiers de l'A54.

DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ AMÉLIORÉES

L'A54 a significativement amélioré la sécurité routière dans le corridor Saint-Martin-de-Crau / Salon. En effet, l'autoroute est nettement plus sûre que la route nationale qu'elle double : en se reportant depuis la RN113 vers l'autoroute, la probabilité d'être tué dans un accident est divisée par plus de 20 et celle d'y être gravement blessé est divisée par 3. Ces ratios sont plus favorables que ceux qui étaient envisagés dans le dossier DUP, surtout en ce qui concerne le risque d'accident mortel.

De fait, l'A54 est environ deux fois plus sûre que la moyenne des autoroutes du réseau concédé : sa conception a bénéficié de l'expérience d'ASF en matière de sécurité routière, capitalisée pendant de nombreuses années.

L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'A54 - SAINT-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE

Malgré un coût de construction plus élevé que le coût prévisionnel, l'A54 s'avère finalement rentable et ses retombées socio-économiques sont indéniables et démontrent une réelle utilité de l'infrastructure.

UNE AUTOROUTE CRÉATRICE D'EMPLOIS

Pendant près de trois ans, l'effectif mobilisé sur le chantier A54 était d'environ 300 personnes en moyenne.

A ces emplois, se sont ajoutés les effectifs des fournisseurs et prestataires de service qui n'étaient pas présents sur le chantier.

Au-delà de la phase provisoire de construction, l'autoroute a créé des emplois permanents dans le département des Bouches-du-Rhône : 50 salariés d'ASF et 35 gendarmes.

L'entretien de l'autoroute nécessite également l'intervention d'entreprises locales, qui sont autant de contributions à l'économie locale.

UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'accessibilité directe à l'A54, et donc au réseau autoroutier auquel elle est connectée, a conféré aux territoires compris entre Salon et Saint-Martin-de-Crau un positionnement stratégique particulièrement favorable au développement économique.

La nouvelle infrastructure a ainsi été un atout décisif pour l'implantation d'entreprises, notamment dans le secteur de la logistique.

L'A54 a eu localement un effet de levier majeur sur l'emploi, qui a enregistré une progression importante et continue. Par exemple, sur les zones d'activités du territoire directement desservi par l'autoroute, l'emploi a connu une croissance de 60% entre 1996 et 2000.

85 emplois permanents
directs dans le département



une croissance
de **60 %**
de l'emploi
sur le territoire
desservi par
l'autoroute



DES EFFETS DIFFÉRENCIÉS SUR LES COMMERCES

En raison du report de trafic de la RN113 vers l'autoroute, les commerces situés en bord de la route nationale ont connu une baisse significative de leur activité dans la période qui a immédiatement suivi l'ouverture de l'A54. Les plus dynamiques ont pu faire évoluer leur offre pour pallier cet inconvénient, les autres ont soit fermé, soit cédé leur fonds.

A l'inverse, l'A54 a renforcé l'aire de chalandise des centres commerciaux de l'est de l'Étang de Berre en direction d'Arles.

DES TERRITOIRES PLUS ATTRACTIFS

L'A54 a conféré une réelle attractivité aux territoires du nord-ouest des Bouches-du-Rhône, qui proposent un cadre de vie agréable et de plus en plus recherché. L'infrastructure a dynamisé la construction de logements neufs dans ces secteurs et a contribué à une valorisation certaine du prix du foncier.

En outre, en rapprochant l'aéroport de Marseille-Provence de la zone d'Arles et de Saint-Martin de Crau, l'autoroute A54 a renforcé son attractivité dans l'ouest des Bouches-du-Rhône. Elle a favorisé des reports de voyageurs depuis l'aéroport de Nîmes sur celui de Marseille.



LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'A54 - SAINT-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE

L'autoroute A54 s'inscrit dans un site sensible sur le plan de l'environnement, la plaine de La Crau, qui constitue en effet une zone unique en France dont la richesse du milieu naturel est reconnue au niveau européen, la zone étant désormais classée Réserve Naturelle Nationale.

UN IMPACT MINIMISÉ SUR LA FAUNE ET LA FLORE

Afin de préserver ce site, ASF, aux côtés de l'Union Européenne et de l'Etat, a acquis auprès de la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural) plus de 2 000 ha de Coussouls* inscrits en Zone de Protection Spéciale. Ces terrains ont été rétrocédés au Conservatoire Etude des Ecosystèmes de Provence (CEEP) ainsi qu'à des exploitants agricoles engagés dans des pratiques extensives, favorables à la conservation de la biodiversité. La protection est assurée grâce à l'engagement de l'ensemble des acteurs qui se traduit par un cahier des charges dont l'objectif est la protection du biotope, la remise en place de l'activité pastoralisme traditionnelle et la demande de classement en réserve naturelle volontaire.

En ce qui concerne la faune, trois passages ont été réalisés afin de permettre le déplacement de la grande faune. Un de ces passages franchit également la RN113, ce qui correspond à une amélioration de la situation antérieure.

Des plantations spécifiques et modelages de terrain ont été mis en place aux abords des passages à animaux sauvages pour en améliorer l'attractivité vis-à-vis des grands mammifères susceptibles de les emprunter. Des clôtures en entonnoir ont également été mises en place aux abords de ces passages.

Le suivi de la mortalité de la faune mammifère n'indique que peu d'animaux morts sur l'A54. On peut donc conclure que les passages à faune et les clôtures jouent bien leur rôle.

3 passages
à faune réalisés

UNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE RÉUSSIE

Les aménagements paysagers ont tenu compte non seulement des éléments structurants du paysage mais également des différents aspects tels que le vent, l'agriculture et l'avifaune, avec notamment la reconstruction ou la préservation de haies.

Ce sont 40 hectares en section courante (et gares) et 19 hectares au niveau des aires de repos qui ont été plantés auxquels s'ajoutent 175 hectares de surface terrassée revégétalisée par enherbement. Au total, ce sont environ 200 000 végétaux qui ont été plantés sur l'ensemble du tracé.

La qualité architecturale a été particulièrement soignée lors de la construction des bâtiments et des ouvrages d'arts de l'autoroute grâce à l'utilisation de matériaux rappelant l'architecture locale. Le galet de Crau a été utilisé sur la majorité des constructions (murs de soutènement, gares de péage, écrans acoustiques). La canne de Provence, végétation traditionnelle de la région a été utilisée pour la décoration des ouvrages d'arts.



* Les « coussouls » sont des zones steppiques de la Crau, voués depuis l'Antiquité au pastoralisme extensif. Ils constituent un écosystème steppique exceptionnel et abritent un patrimoine naturel fragile (insectes et oiseaux uniques en France). L'élevage ovin joue un rôle essentiel comme garant de l'équilibre de cet écosystème steppique.

LA QUALITÉ DE L'EAU SOUS SURVEILLANCE

L'A54 constitue l'un des premiers chantiers autoroutiers en France soumis à la réglementation Loi sur l'Eau de 1992. De plus, la nappe de la Crau a nécessité une attention toute particulière vis-à-vis de la protection de la ressource en eau. Aussi, plusieurs réflexions ont été engagées sur ce projet afin de réaliser les bassins et ouvrages de protection nécessaires, sans toutefois pouvoir bénéficier de retours d'expérience sur ces solutions. Plusieurs systèmes d'assainissement ont donc été mis en place sur cette autoroute (bassins de décantation, bassins d'infiltration, fossés décanteurs...). Certains ouvrages nécessitent une modernisation qui doit tenir compte des enseignements tirés de l'expertise à ce jour dans ce domaine. ASF a entrepris de faire l'état des lieux des travaux à réaliser sur l'ensemble de la section.

LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

Dans sa partie la plus urbaine, au droit de Salon, la situation des riverains a été prise en compte, et c'est environ 6 km d'écrans qui ont été mis en œuvre, de même que des isolations de façade. Cependant, le trafic de l'autoroute étant plus important que prévu, des protections complémentaires sont programmées.



**6 km d'écrans pour lutter
contre les nuisances sonores**



200 000 végétaux plantés sur l'ensemble du tracé

L'A54 - SAINT-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE : UNE ATTRACTIVITÉ CONFIRMÉE

LES COÛTS DE L'OPÉRATION

Le coût final de construction s'élève à 205 M€ TTC (valeur 2000, soit 1 044 MF TTC valeur 1990). Il est supérieur d'environ 20% à l'estimation prévisionnelle de 860 MF qui reposait sur les études d'avant-projet sommaire (APS).

En effet, suite aux études plus détaillées qu'elle a exécutées avant d'engager les travaux, ASF a sollicité de l'autorité concédante une réévaluation du coût de l'investissement sur la base d'une meilleure connaissance du sol. Le coût de construction final est resté inférieur de 8,5% à cette réévaluation.

Plusieurs facteurs expliquent l'écart entre le coût final et l'estimation du dossier DUP : la sous-estimation dans les études d'avant-projet des mesures de protection de l'environnement (protections phoniques, passages à faune...), la sous-évaluation de l'ampleur des acquisitions foncières nécessaires pour protéger du bruit les riverains ou acquérir les maisons trop exposées, la sous-estimation des investissements en équipements d'exploitation et de péage, et enfin la sous-évaluation des travaux hydrauliques et de drainage, en particulier pour rétablir les systèmes d'irrigation des exploitants agricoles riverains.

Malgré les économies résultant de dispositions constructives retenues par ASF qui sont globalement moins coûteuses que celles envisagées dans l'avant-projet, l'effet de ces facteurs n'a pas pu être compensé.

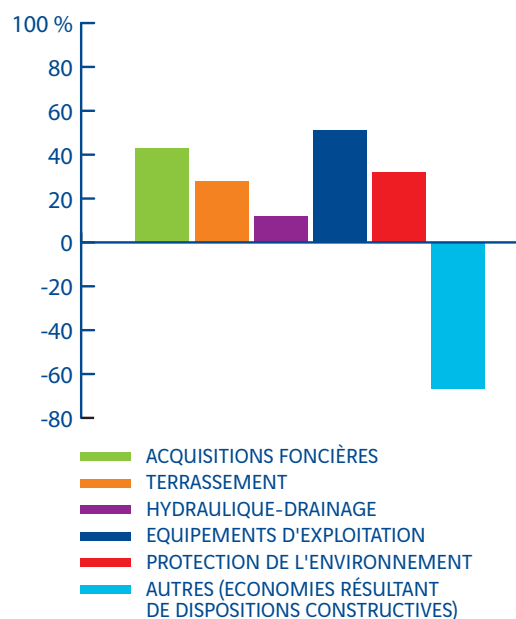
Les coûts effectifs d'entretien courant et d'exploitation sont inférieurs aux coûts prévisionnels.

Malgré un coût de construction plus élevé que le coût prévisionnel, les avantages qu'apporte l'A54 notamment en termes de gains de temps et de sécurité, confirment

la rentabilité socio-économique de l'opération pour la collectivité.

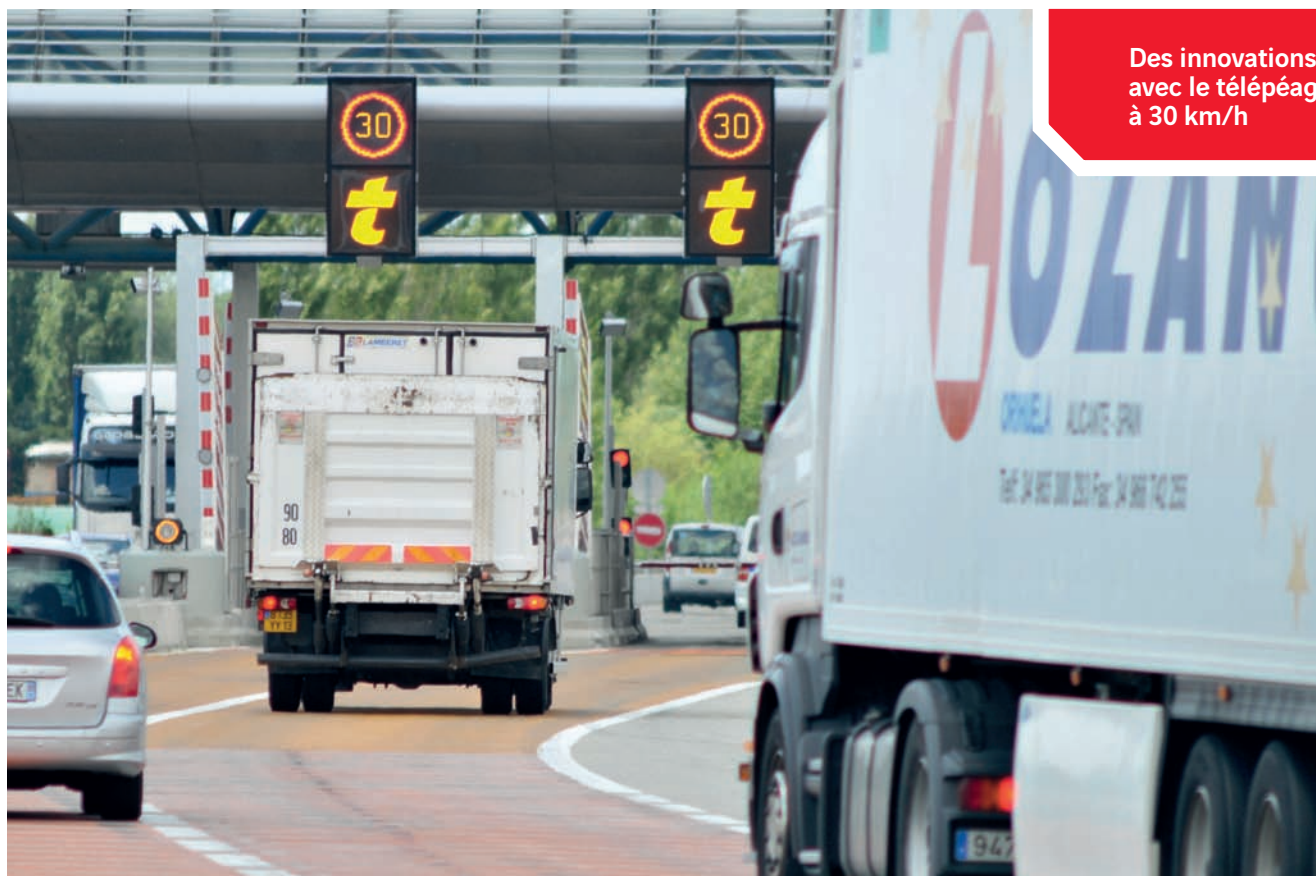
Cet important bénéfice est en particulier le résultat de l'attractivité d'A54, qui connaît des trafics plus élevés que les prévisions. Il était donc justifié et souhaitable de réaliser cette autoroute.

A54 - SAINT-MARTIN-DE-CRAU / SALON-DE-PROVENCE : FACTEURS D'AUGMENTATION DU COÛT DE LA CONSTRUCTION



Un coût élevé mais une rentabilité socio-économique significative





Des innovations
avec le télépéage
à 30 km/h

Malgré un coût de construction plus important, l'autoroute A54 s'avère finalement équilibrée au plan financier compte tenu d'un trafic bien supérieur aux prévisions.

L'autoroute A54 s'inscrit dans un environnement sensible et techniquement délicat. La réussite de son insertion, tant sur le plan écologique qu'humain, résulte des mesures de protection appropriées mises en œuvre par ASF. Ces dispositions et les contraintes techniques locales particulières expliquent l'essentiel du renchérissement du coût de construction.

Pour autant, ces surcoûts n'ont pas remis en cause l'utilité de la nouvelle infrastructure : elle assure bien les fonctionnalités qui lui étaient assignées, et les calculs a posteriori confirment sa rentabilité économique pour la collectivité.

Les entretiens conduits avec les acteurs locaux reflètent leur satisfaction globale vis-à-vis d'A54 en termes de qualité d'insertion, de contribution au développement local et d'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN113 (sécurité, tranquillité).

Par ailleurs, l'autoroute A54 - St-Martin-de-Crau / Salon-de-Provence a bénéficié d'innovations technologiques récentes avec la mise en service du télépéage à 30 km/h sur la barrière de péage de St-Martin-de-Crau qui améliore encore le service pour la clientèle de l'autoroute.



ASF

District de Salon-de-Provence,
986 avenue du 18 juin 1940
13300 SALON-DE-PROVENCE
Tél. : 04 90 17 05 00

L'intégralité du Bilan LOTI de l'A54
est disponible sur www.asf.fr et consultable
au District ASF de Salon-de-Provence

