

# Pont de Barcarin

## Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage : Etude de trafic

**Septembre 2019**



16 Route de la Gavotte - 13015 Marseille  
Tél : 04 91 03 68 59 – Email : [contact@transmobilities.com](mailto:contact@transmobilities.com)



Numéro d'affaire : A1216  
Etude réalisée par : Romain SUEL  
Vérifiée par : Benoît JOGUET  
Version du 20 septembre 2019

**SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<i>Préambule</i>	4
<i>Contexte de l'étude</i>	4
<b>EVOLUTION RECENTE DU TERRITOIRE</b>	<b>5</b>
Evolution démographique .....	5
Evolution de l'emploi et de la population active .....	5
Evolution des trafics sur les principaux axes du secteur d'étude .....	6
<i>Sur réseau national</i>	6
<i>Sur réseau départemental</i>	6
Evolution de la fréquentation du bac de Barcarin .....	7
<i>Evolution globale de la fréquentation du bac</i>	7
<i>Evolution saisonnière de la fréquentation du bac</i>	8
<b>MODELISATION DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	<b>9</b>
Caractéristiques du modèle statique .....	9
<i>Périmètre de modélisation</i>	9
<i>Périodes modélisées</i>	9
<i>Les entrants utilisés pour la modélisation</i>	9
<i>Fonctionnement du modèle statique</i>	9
Modélisation de la situation actuelle .....	10
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	10
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	11
<b>PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TERRITOIRE A L'HORIZON 2035</b>	<b>12</b>
Evolution démographique et du nombre d'emploi .....	12
Aménagements viaires intégrés à la situation de référence en 2035 .....	13
<b>MODELISATION DE LA SITUATION DE REFERENCE EN 2035</b>	<b>14</b>
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	14
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	15
<i>Charges-décharges par rapport à la situation actuelle</i>	15
<b>PRESENTATION DES SCENARIOS VIAIRES PROJETES EN 2035</b>	<b>16</b>
<b>MODELISATION DES SCENARIOS VIAIRES PROJETES A L'HORIZON 2035 – SANS LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES</b>	<b>17</b>
Scénario 1 – Pont gratuit .....	17
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	17
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	18
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	18
Scénario 2 – Pont payant sauf abonnés .....	19
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	19
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	20
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	20
Scénario 3 – Pont à alternant .....	21
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	21
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	22
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	22
Scénario 4 – Pont gratuit et transit PL interdit .....	23
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	23
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	24
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	24
<b>MODELISATION DES SCENARIOS VIAIRES PROJETES A L'HORIZON 2035 – AVEC LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES</b>	<b>25</b>
Scénario 1 – Pont gratuit .....	25
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	25
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	26
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	26
Scénario 2 – Pont payant sauf abonnés .....	27
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	27
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	28
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	28
Scénario 3 – Pont à alternant .....	29
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	29
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	30
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	30
Scénario 4 – Pont gratuit et transit PL interdit .....	31
<i>Trafics journaliers modélisés</i>	31
<i>Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer</i>	32
<i>Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035</i>	32
<b>SYNTHESE DES RESULTATS</b>	<b>33</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>34</b>

**INTRODUCTION**

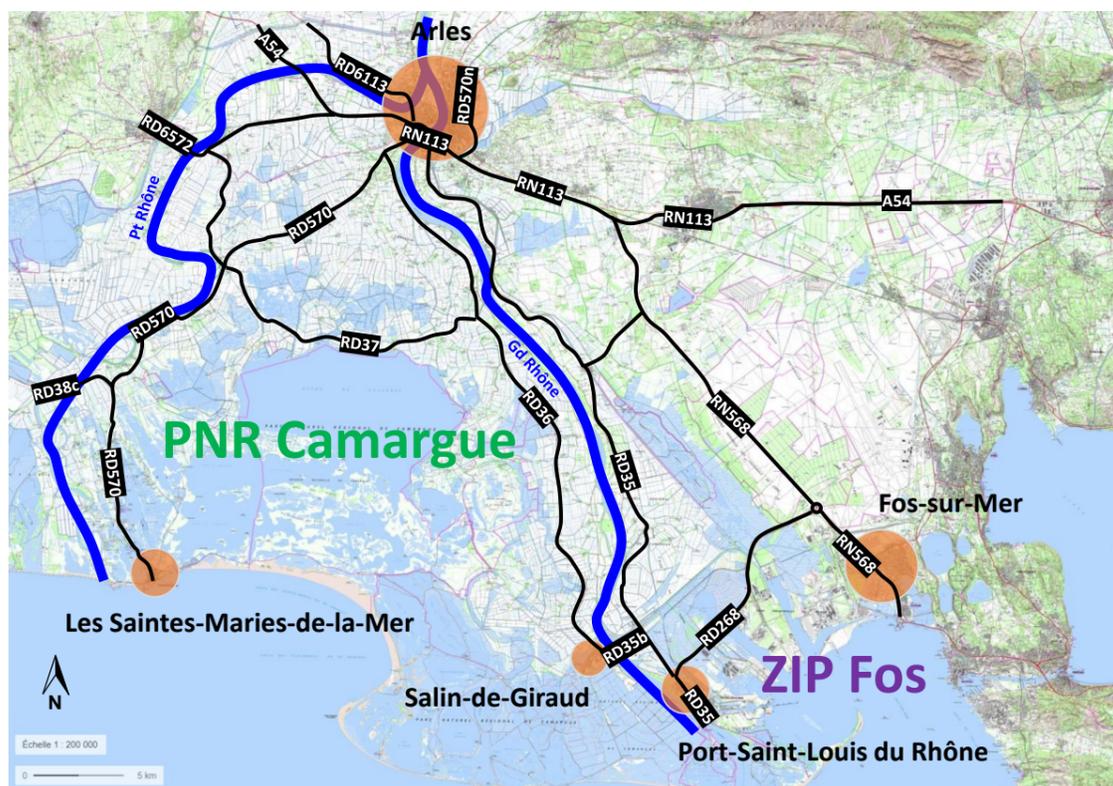
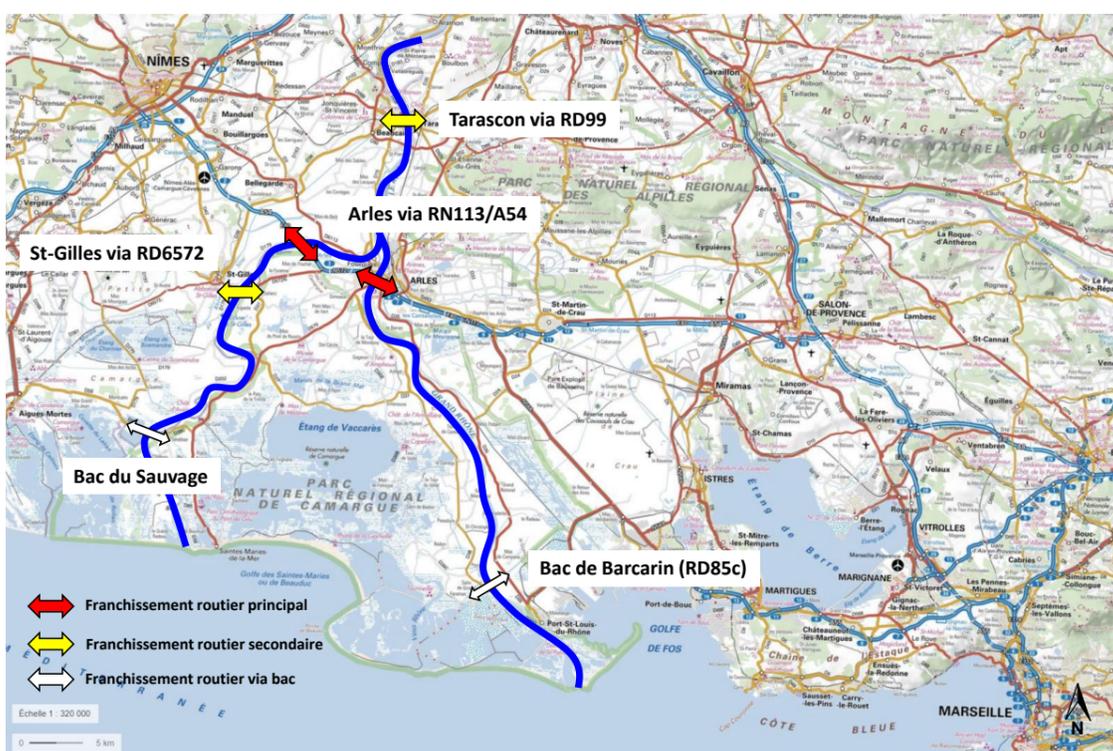
Préambule

L’objectif de l’étude est de quantifier le trafic projeté en aménageant un pont routier au droit de l’actuel bac de Barcarin. Le projet de création d’un pont entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis du Rhône intervient dans un milieu environnemental très sensible. Les éléments de trafics revêtent donc une grande importance. Aussi le Département a souhaité s’appuyer sur l’expertise d’un AMO afin d’élaborer les études de trafic du secteur devant être communiqué à l’équipe de Maîtrise d’Œuvre. Ces éléments serviront à l’équipe de Maitrise d’œuvre pour finaliser son analyse sur les conditions de déplacement.

Contexte de l’étude

Le bac de Barcarin permet la desserte de Salin-de-Giraud (2 000 habitants), quartier d’Arles situé à l’embouchure du Grand Rhône. Actuellement, le franchissement routier du Rhône s’effectue principalement à Arles via la RN113/A54, axe autoroutier reliant la Métropole Aix-Marseille-Provence au Languedoc emprunté par environ 70 000 véhicules/jour.

L’aménagement d’un pont sur le Rhône à la place du bac de Barcarin créerait un second accès routier à Salin-de-Giraud et ainsi remédierait à la situation d’impasse du quartier par rapport à Arles et au reste du département des Bouches-du-Rhône. Toutefois, le pont pourrait engendrer une induction de trafic en été pour rejoindre la Camargue depuis l’Est des Bouches-du-Rhône. De plus, l’aménagement d’un pont à la place du bac à Barcarin créerait un itinéraire alternatif à l’itinéraire classique RD268/RN113 pour rallier la ZIP de Fos depuis/vers le Languedoc. Le nouvel itinéraire ainsi créer emprunterait le pont de Barcarin puis la RD36 pour rejoindre la RN113 à Arles Vitrier.

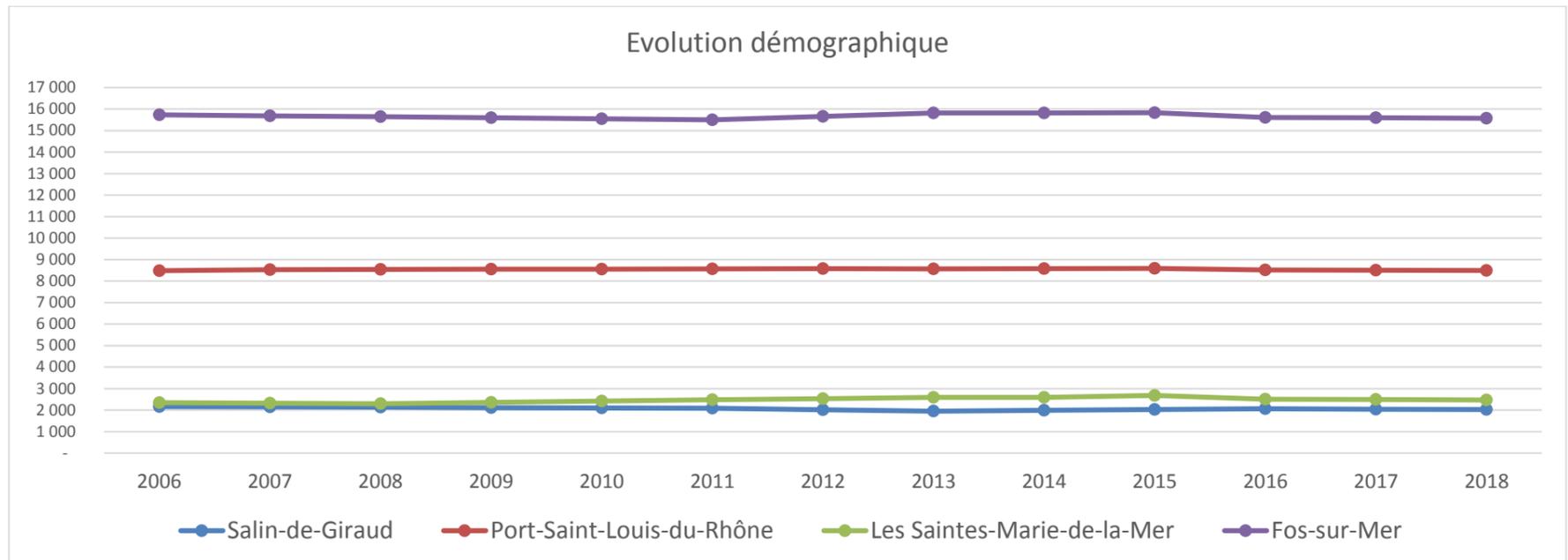


L’analyse de l’impact du projet de pont de Barcarin est réalisée à l’aide du modèle de trafic des Bouches-du-Rhône construit par TransMobilités. L’analyse est effectuée à l’horizon 2035 en prenant en compte les aménagements viaires projetés dans le secteur d’étude (contournement autoroutier d’Arles notamment) et le développement du territoire prévu par le SCoT de la Métropole Aix Marseille Provence.

## EVOLUTION RECENTE DU TERRITOIRE

**Evolution démographique**

Le graphique suivant présente l'évolution démographique entre 2006 et 2018 pour les 3 communes du secteur d'étude (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Les-Saintes-Maries-de-la-Mer, Fos-sur-Mer), et le quartier de Salin-de-Giraud appartenant à la commune d'Arles.



⇒ **Sur la période 2006-2018, la tendance est à la stabilité pour toutes les communes étudiées. Les courbes sont très similaires d'une commune à l'autre et présentent toutes une évolution à  $\pm 0\%$ .**

**Evolution de l'emploi et de la population active**

Les tableaux suivants présentent l'évolution de l'offre d'emploi (en haut) et l'évolution de la population active occupée (en bas) par commune entre 2011 et 2016 :

NB emploi par commune	2011	2016	Evo annuelle
Arles	20 520	19 304	-1.2%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	3 180	3 318	0.9%
Les Saintes-Maries-de-la-Mer	951	911	-0.8%
Fos-sur-Mer	13 366	13 305	-0.1%
Total	38 017	36 838	-0.6%

NB actifs ayant un emploi	2011	2016	Evo annuelle
Arles	19 097	17 974	-1.2%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	3 048	3 005	-0.3%
Les Saintes-Maries-de-la-Mer	861	766	-2.2%
Fos-sur-Mer	6 567	6 534	-0.1%
Total	29 573	28 279	-0.9%

**Données INSEE**

Soit les évolutions globales suivantes :

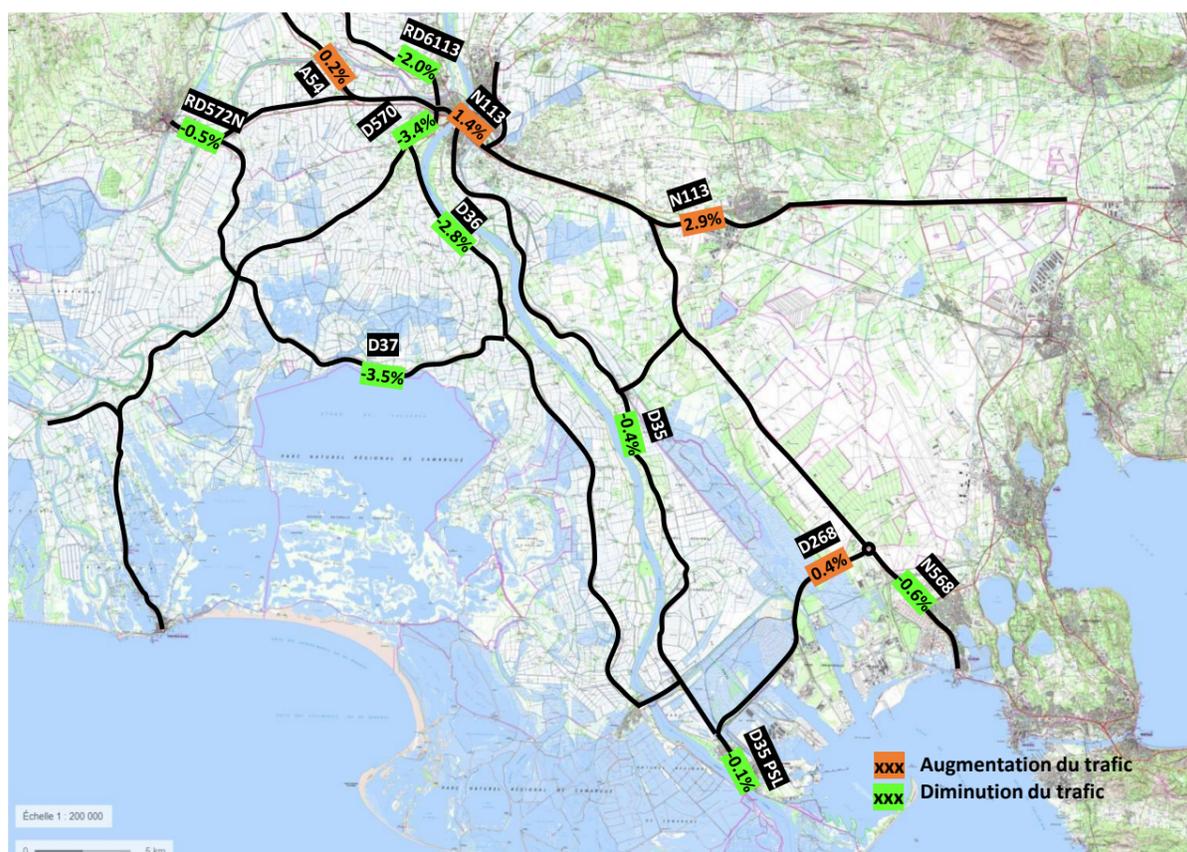
Evolution de l'emploi	
Evo annuelle 2011-2016	-0.6%

Evolution du nombre d'actif ayant un emploi	
Evo annuelle 2011-2016	-0.9%

⇒ **Il ressort une diminution du nombre d'emploi dans le secteur d'étude entre 2011 et 2016 (-1 180 emplois soit -0.6%/an) couplé à une baisse du nombre d'actifs occupés (-1 300, soit -0.9%/an).**

**Evolution des trafics sur les principaux axes du secteur d’étude**

La carte suivante présente les évolutions de trafics relevés par les gestionnaires de voiries dans les Bouches-du-Rhône :



Sur réseau national

Le tableau suivant présente les évolutions indiquées sur la carte précédente uniquement pour les routes nationales :

TMJA (véh/jour)	RN 568	RN 113	RN572	RN 113
2011	27 849	61 708	37 962	34 044
2012	27 667	61 292	37 805	33 863
2013	27 667	61 292	37 805	33 863
2014	28 127	62 324	38 340	34 384
2015	24 893	66 628	38 340	36 683
2016	25 560	65 941	53 697	35 232
2017	26 837	74 723	54 878	39 926
Evolution	- 1 012 -0.6%	4 233 1.4%	378 0.2%	5 882 2.9%

Source : DIRMED

En gris: valeur anormale

⇒ **Hormis sur la RN568, il ressort une augmentation des trafics sur le réseau national. La baisse de trafic sur la RN568 peut s’expliquer par les travaux engagés sur la période au droit du Pont de Martigues et sur le linéaire en traversée de la Crau.**

Sur réseau départemental

Le tableau suivant présente les évolutions indiquées sur la carte précédente uniquement pour les routes départementales :

TMJA (véh/jour)	D35 PSL	D268	D35	D36	D37	D570	RD6113	RD572N
2011	3 396	12 462	2 445	2 367	1 297	11 728	16 282	
2012	3 397	12 731	2 445	2 368	1 229	11 729	15 426	
2013	3 533	12 969	2 515	2 463	1 224	7 882	15 374	
2014								
2015								
2016	3 578	13 589	2 504	2 021	1 075	9 027	14 138	6 046
2017								
2018	3 383	12 850	2 368	1 911	980	8 944	14 007	5 990
Evolution	- 13 -0.1%	388 0.4%	- 77 -0.4%	- 456 -2.8%	- 317 -3.5%	- 2 784 -3.4%	- 2 275 -2.0%	- 56 -0.5%

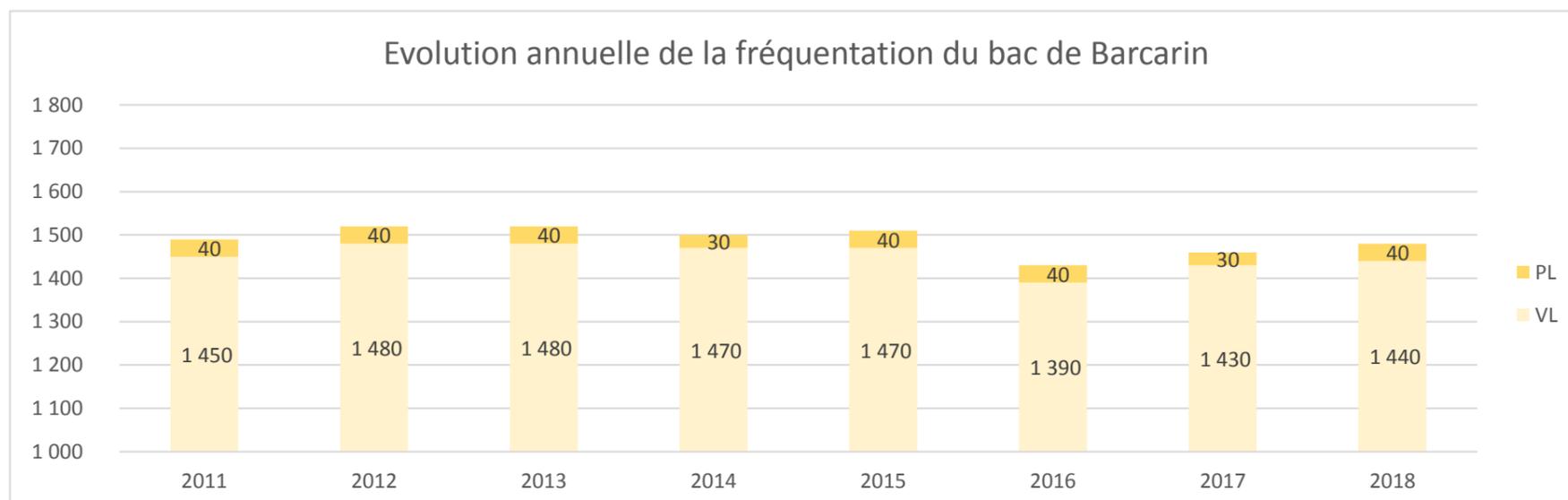
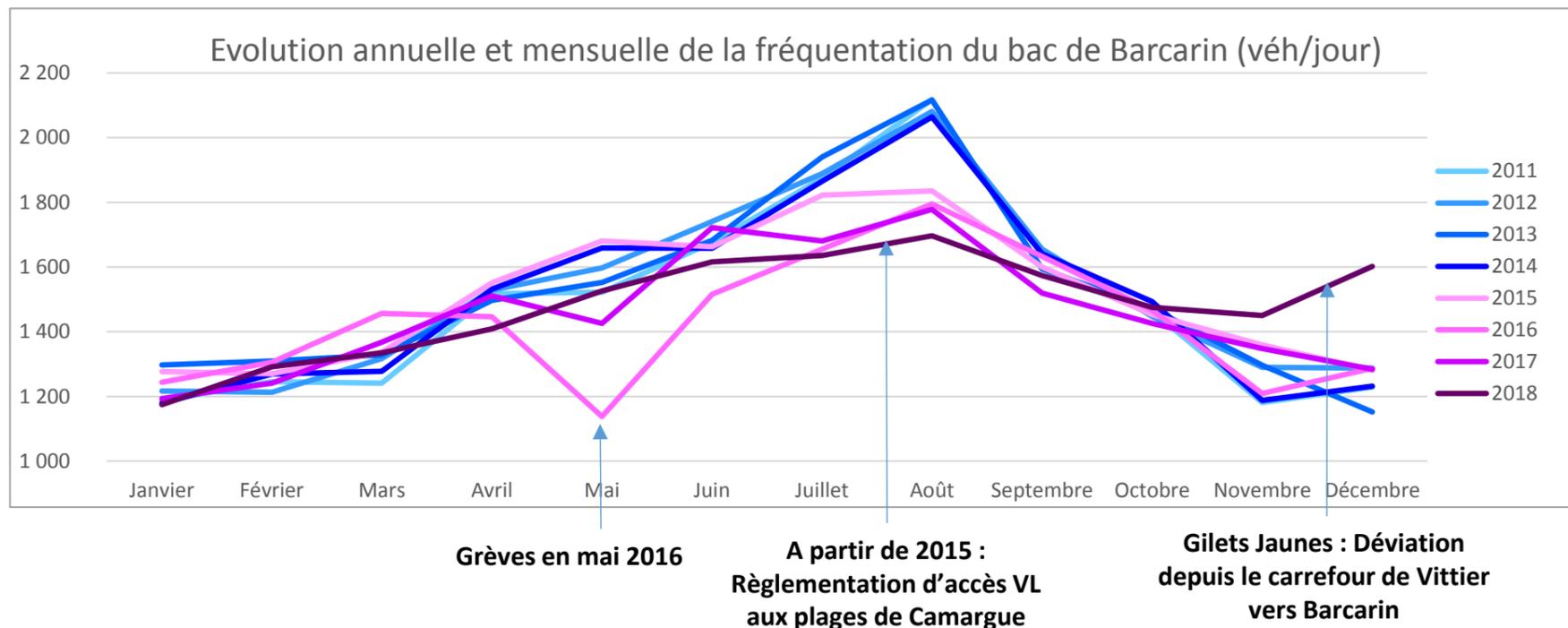
Source : CD13

⇒ **Il ressort une diminution des trafics sur le réseau départemental sauf pour la RD268 (desserte de la ZIP). Cette diminution de trafic est cohérente avec la stagnation démographique et la baisse du nombre d’actifs occupés relevées sur le secteur d’étude.**

### Evolution de la fréquentation du bac de Barcarin

#### Evolution globale de la fréquentation du bac

Les graphiques suivants présentent l'évolution de la fréquentation annuelle et mensuelle du bac de Barcarin entre 2011 et 2018 :

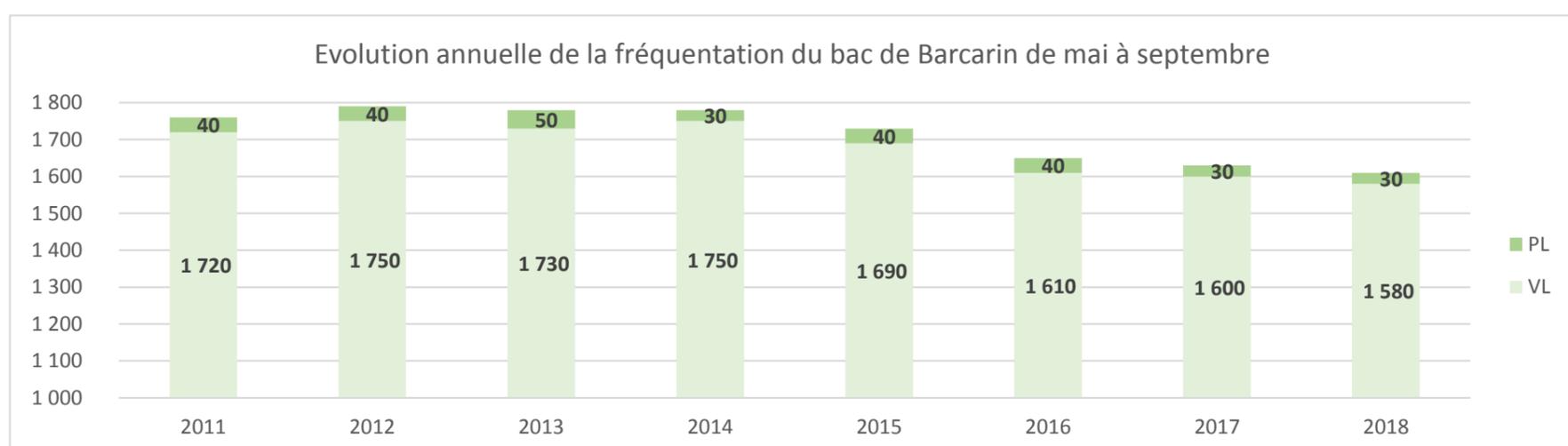
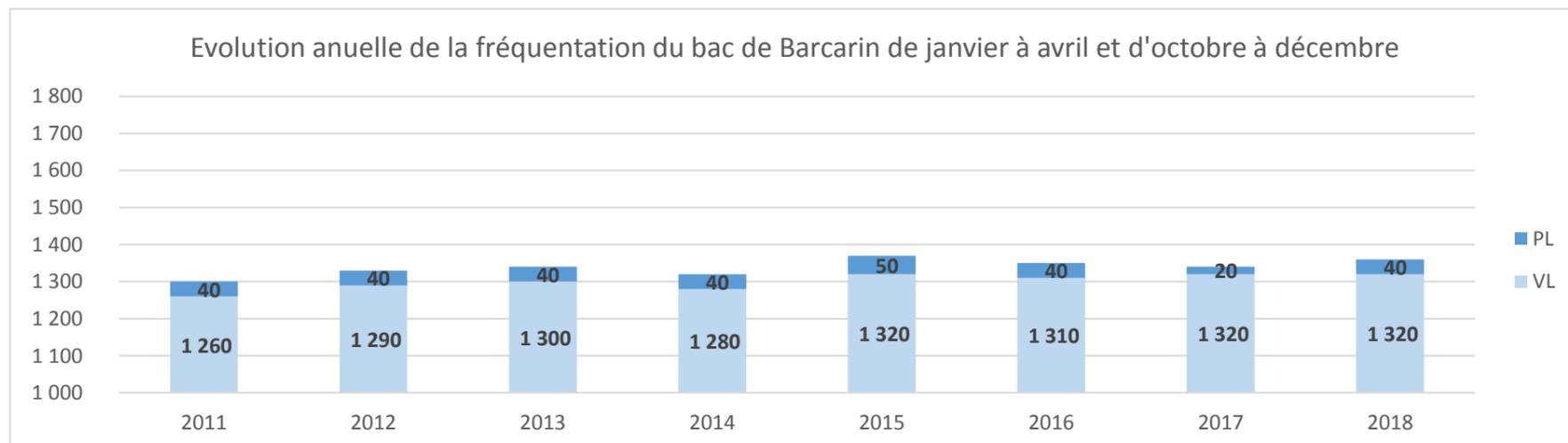


Il ressort les enseignements suivants :

- ⇒ **En 2018, le bac de Barcarin est emprunté par 1 440 VL et 40 PL, soit 1 480 véhicules/jour en moyenne.**
- ⇒ **La fréquentation annuelle du bac tend à légèrement diminuer avec -0.1%/an entre 2011 et 2018.**
- ⇒ **La fréquentation du bac de Barcarin est plus élevée en période estivale (de mai à septembre).**
- ⇒ **La fréquentation estivale (de mai à septembre) a diminué à partir de 2015 en raison de la réglementation plus stricte d'accès aux plages de Camargue pour les VL.**
- ⇒ **La valeur anormalement basse constatée en mai 2016 s'explique par la grève générale qui s'est déroulée sur cette période en France.**
- ⇒ **La valeur anormalement élevée constatée en novembre-décembre 2018 correspond à un report d'itinéraire engendré par le blocage récurrent de la RN113 à Vittier par les Gilets Jaunes sur cette période.**

Evolution saisonnière de la fréquentation du bac

Il a été évalué les évolutions saisonnières du trafic empruntant le bac de Barcarin. Les graphiques ci-dessous présentent les évolutions hors période estivale (en haut) et en période estivale (en bas) :



Il ressort les enseignements suivants :

- ⇒ **Entre 2011 et 2015, le trafic en période estivale est supérieur de +35% par rapport au trafic hors période estivale,**
- ⇒ **Entre 2015 et 2018, le trafic en période estivale est supérieur de +23% par rapport au trafic hors période estivale,**
- ⇒ **Entre 2011 et 2018, le trafic hors période estivale a augmenté de +0.7%/an,**
- ⇒ **Entre 2011 et 2018, le trafic en période estivale a diminué de -1.2%/an.**

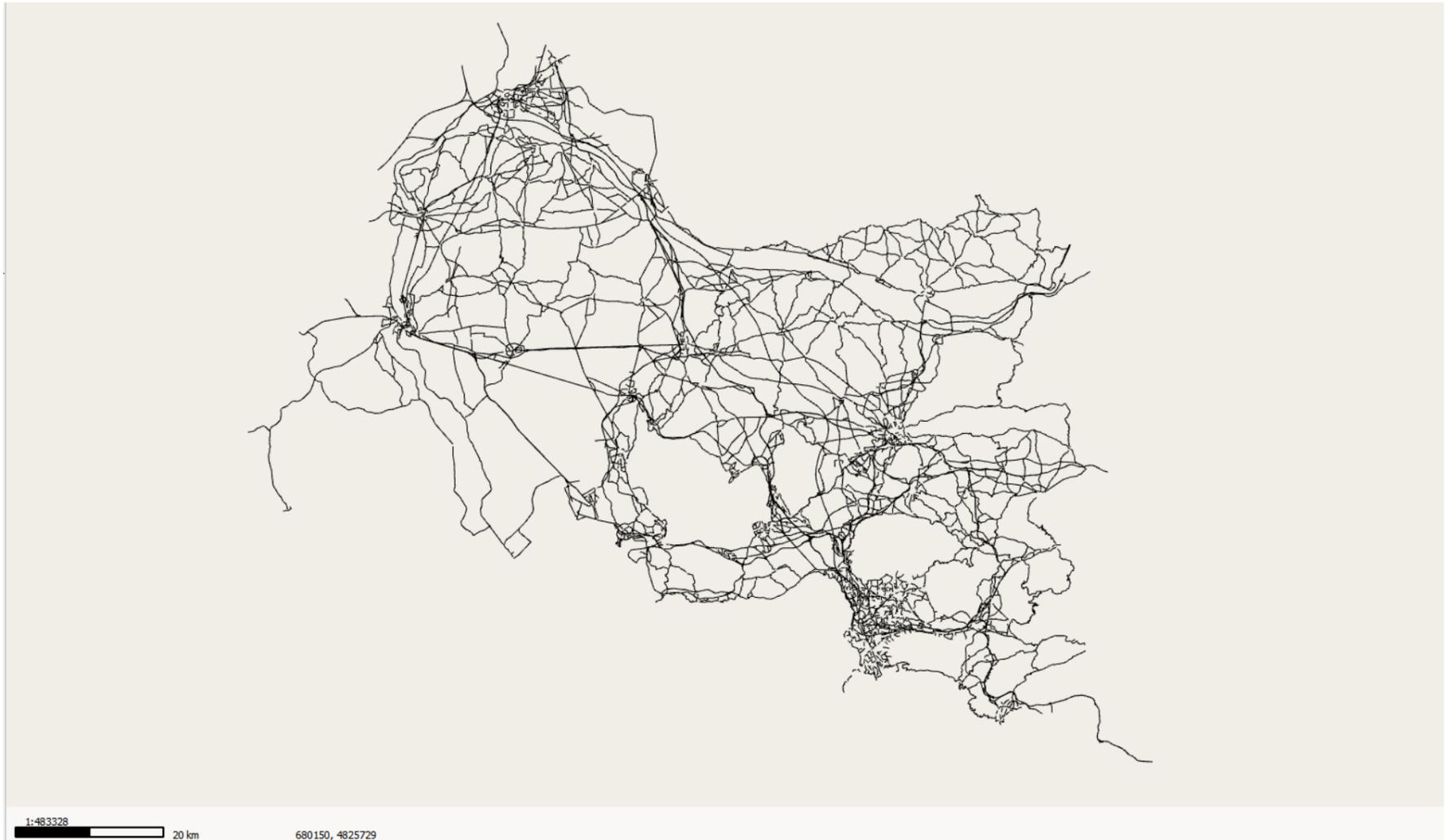
**En dépit d’une tendance générale à la baisse, la fréquentation du bac augmente hors période estivale ce qui révèle une légère augmentation des déplacements quotidiens pour les habitants de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Salin-de-Giraud.**

## MODELISATION DE LA SITUATION ACTUELLE

### Caractéristiques du modèle statique

#### Périmètre de modélisation

Le réseau routier est modélisé à l'aide du logiciel Aimsun (TSS) v8. La carte ci-dessous présente l'ensemble du réseau modélisé :



#### Périodes modélisées

Il a été modélisé les heures de pointe du matin et du soir en jour ouvré :

- Heure de Pointe du Matin (HPM) = 8h00-9h00,
- Heure de Pointe du Soir (HPS) = 17h00-18h00.

Les résultats sont ensuite extrapolés pour obtenir les trafics journaliers VL et PL.

#### Les entrants utilisés pour la modélisation

Le calage du modèle en trafic s'appuie sur différents points de comptages recueillis auprès des différents gestionnaires de voiries : Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, DIRMED, Métropole Aix Marseille Provence...

Les points de calage peuvent être issus de :

- Compteurs automatiques,
- Recensements lors d'enquêtes par interviews,
- Recensements lors de comptages directionnels,
- Recensements lors d'enquêtes Origine-Destination.

Tous les points de calage sont postérieurs à 2010.

#### Fonctionnement du modèle statique

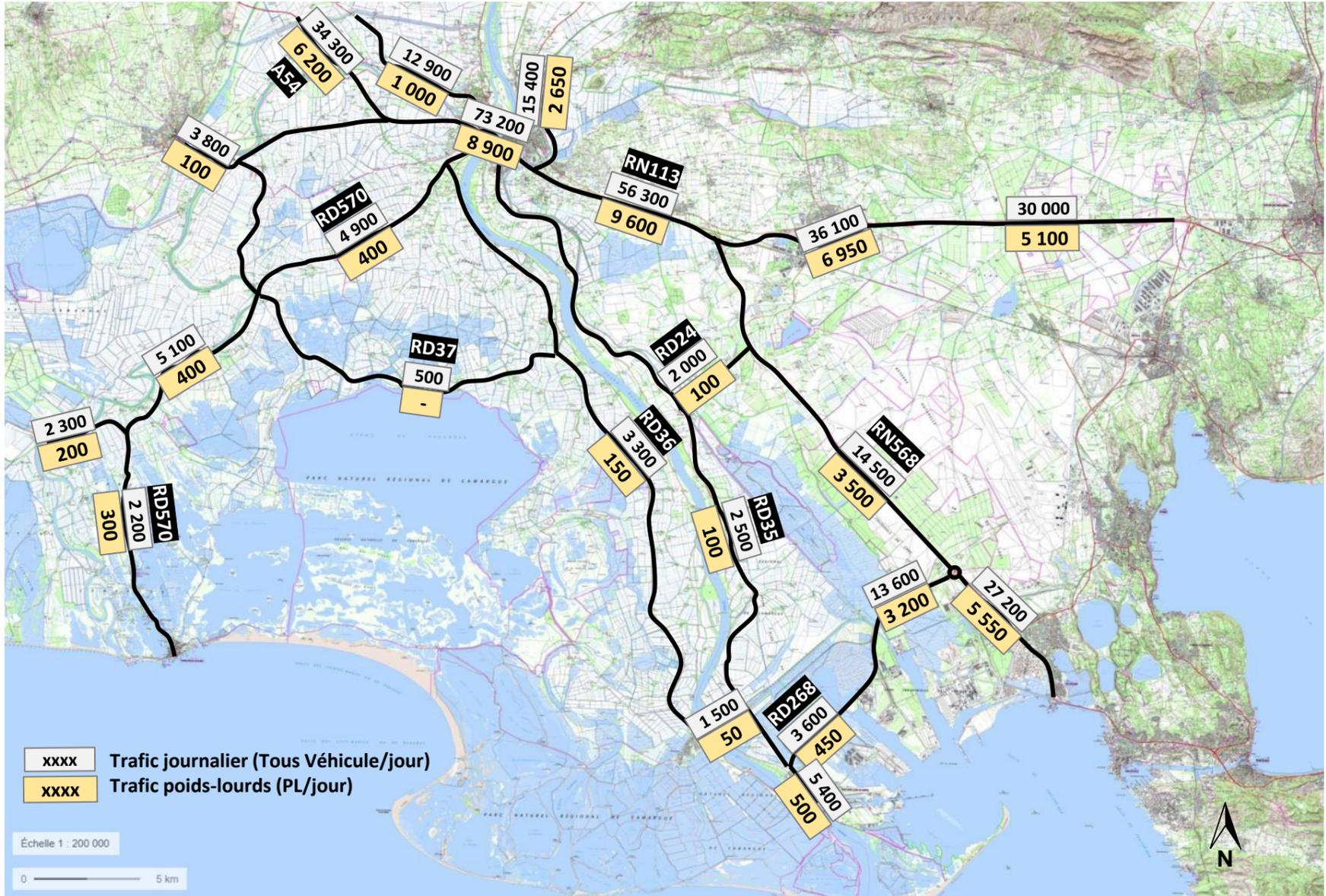
Le modèle statique de trafic fonctionne selon 3 paramètres fondamentaux :

- **Le réseau viaire est construit sous forme de tronçons**, pour lesquels il a été défini un type de route, une vitesse et une capacité maximale, **et de nœuds**, pour lesquels il a été défini les mouvements prioritaires.
- **La demande de trafic**, qui est retranscrite en plusieurs matrices O/D VL et PL en HPM et de même en HPS **est injectée dans le modèle via des générateurs** qui correspondent aux IRIS (INSEE).
- **Le coût de déplacement par tronçon.**

**Modélisation de la situation actuelle**

Trafics journaliers modélisés

La carte ci-dessous présente les trafics journaliers VL et PL actuels extraits du modèle statique des Bouches-du-Rhône :



Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

Il ressort :

- ⇒ **1 500 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 50 PL/jour.**
- ⇒ **73 200 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 8 600 PL/jour.**
- ⇒ **3 300 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 150 PL/jour,**
- ⇒ **2 500 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont PL/jour.**

### Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

La carte ci-dessous présente l'affectation des flux PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer :



Il ressort les enseignements suivant :

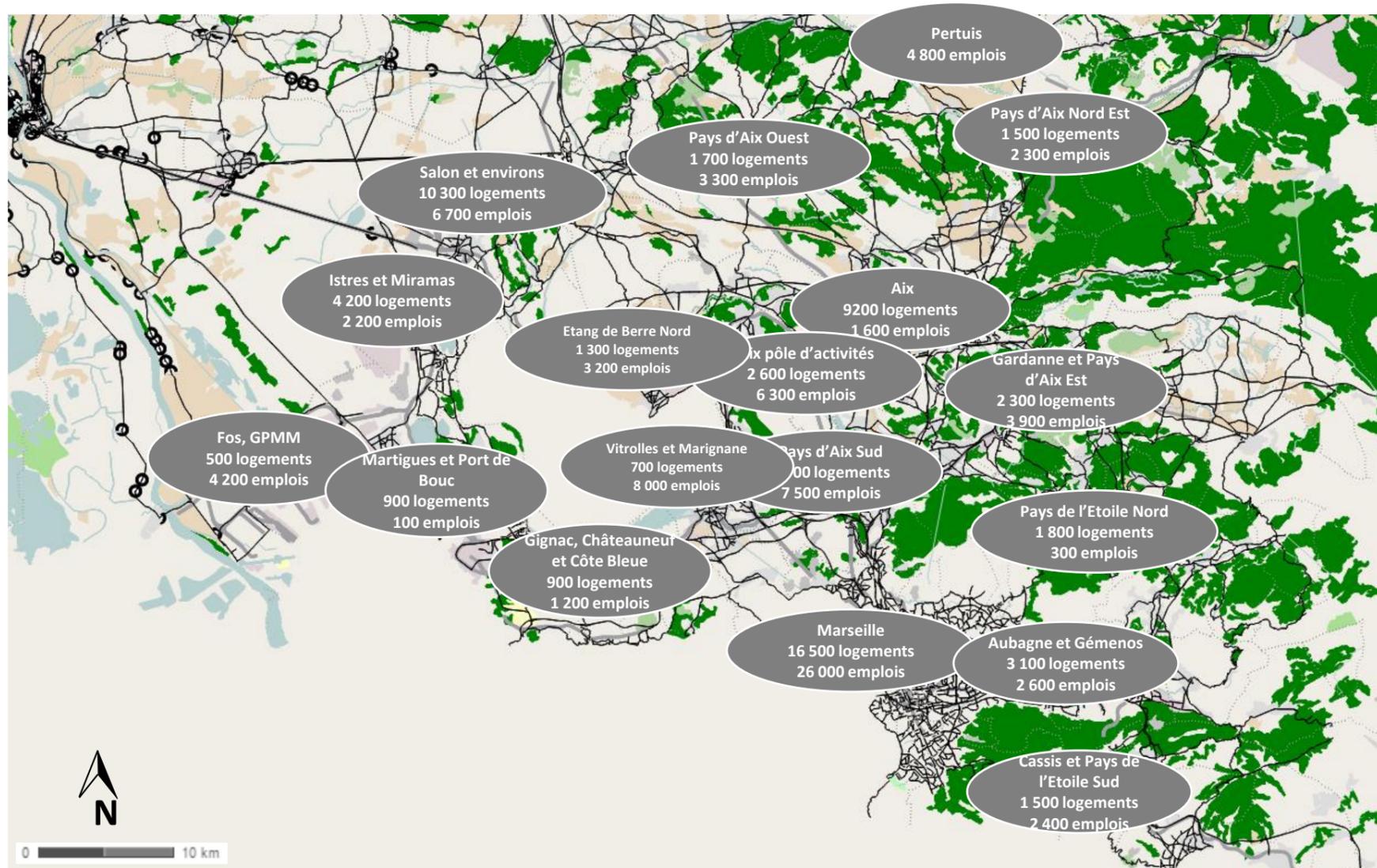
- ⇒ **La ZIP de Fos-sur-Mer génère 3 200 PL/jour.**
- ⇒ **Ces derniers proviennent et se dirigent en majorité vers l'A7 et l'A55 (2 200 PL/jour, soit 69% du trafic PL émis par la ZIP).**
- ⇒ **Le trafic en échange avec le Languedoc représente 400 PL/jour. Ces derniers empruntent actuellement l'itinéraire RD268<>RN568<>RD113.**

## PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TERRITOIRE A L'HORIZON 2035

Le projet de pont de Barcarin est évalué à l'horizon 2035. Dans ce cadre, il a été inventorié les différents projets de développement urbains, économiques et les différents projets d'aménagements viaires sur l'ensemble des Bouches-du-Rhône dont la programmation est envisagée d'ici 2035. Ces différents projets sont explicités dans les pages suivantes.

**Evolution démographique et du nombre d'emploi**

La carte ci-dessous présente les objectifs du SCoT de la Métropole Aix Marseille Provence à l'horizon 2030 :



Dans un premier temps, ces différents projets connus à l'échelle de la métropole Aix-Marseille à l'horizon 2030 sont intégrés dans le modèle de trafic.

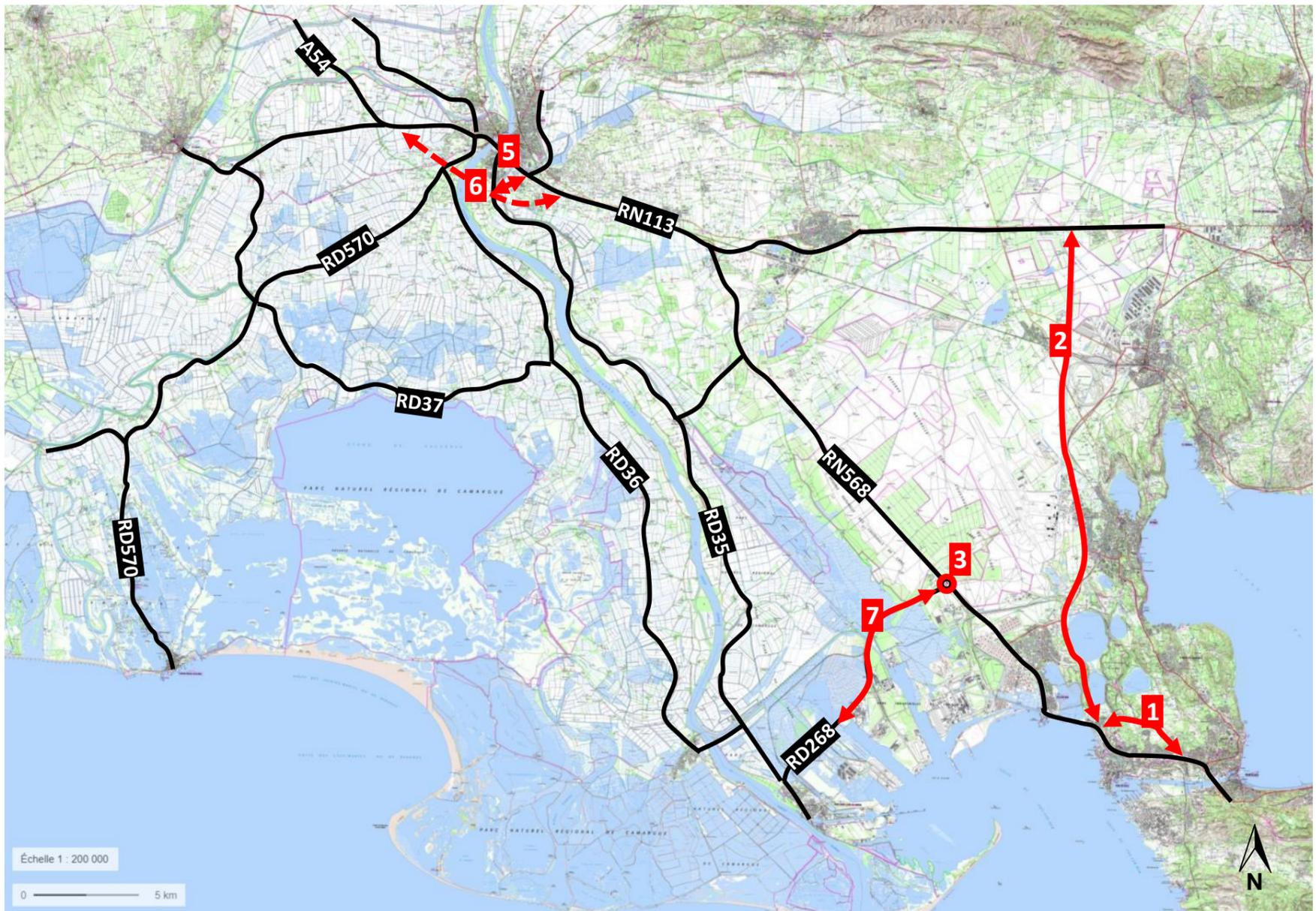
Dans un second temps, il est ajouté +0.6%/an de croissance démographique sur la période 2030-2035 pour les communes de la Métropole Aix-Marseille, ce qui correspond à la poursuite de l'augmentation démographique prévue par le SCoT sur la période 2018-2030.

Enfin, pour les communes de l'arrondissement d'Arles non concernées par le SCoT de la Métropole Aix-Marseille Provence, il est pris en compte une augmentation démographique de +0.7%/an sur la période 2018-2035, soit la poursuite de la croissance observée entre 2011 et 2016.

Ainsi, pour la commune de Fos-sur-Mer, le SCoT prévoit la création de 500 logements et de 4 200 emplois à l'horizon 2030, le nombre d'emploi à Fos-sur-Mer passerait de 13 300 emplois en 2016 à 17 500 emplois en 2030, soit une augmentation de +32%.

### Aménagements viaires intégrés à la situation de référence en 2035

La carte suivante présente les projets viaires intégrés dans le modèle à l'horizon 2035 :

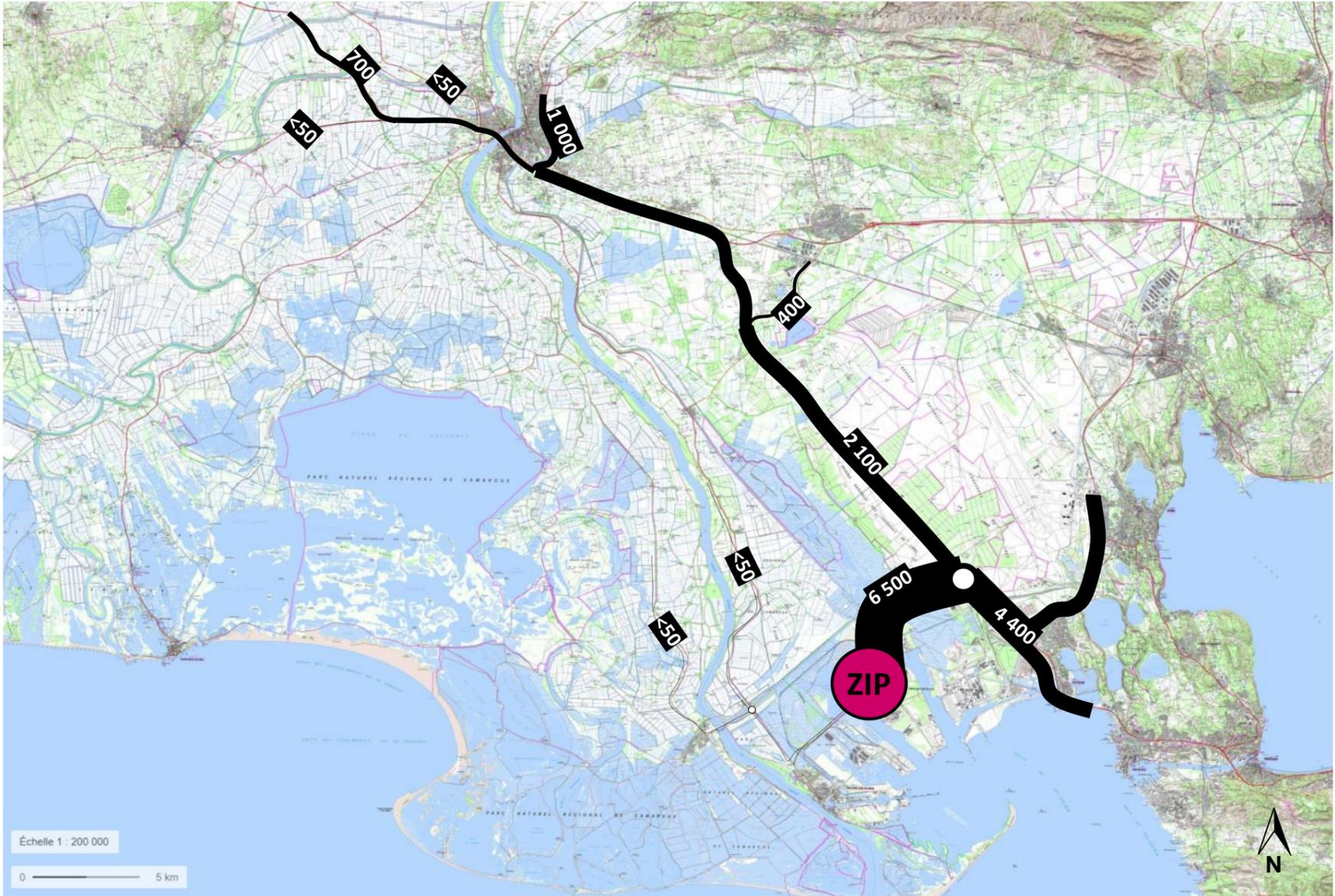


Il s'agit des aménagements suivants :

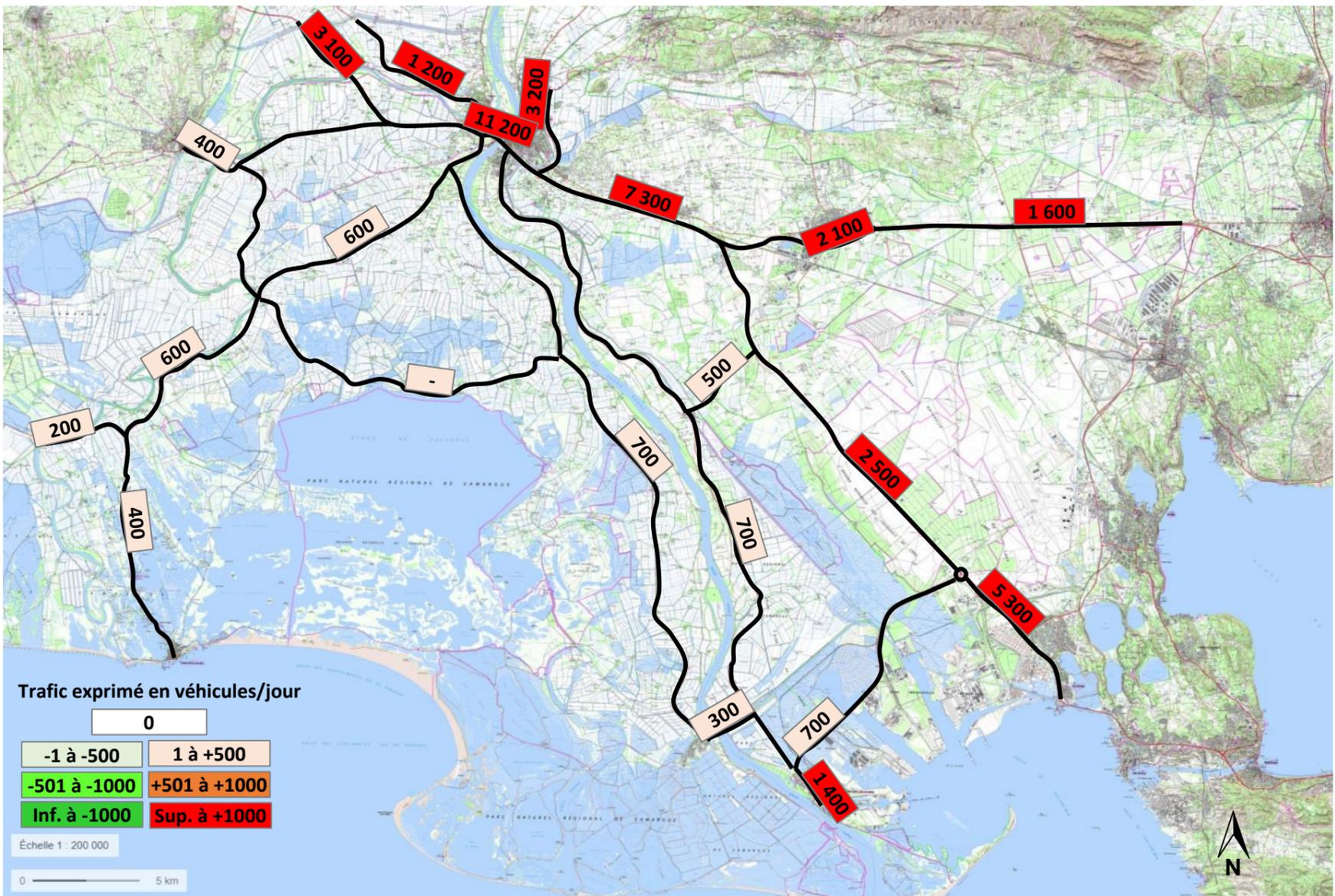
- 1 = Contournement de Port-de-Bouc,
- 2 = Liaison autoroutière Fos-Salon,
- 3 – Réaménagement de la Fossette,
- 4 – Mise à 2x2 voies de la RD268,
- 5 – Liaison Sud-Est d'Arles,
- 6 – Contournement autoroutier d'Arles.



Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer



Charges-décharges par rapport à la situation actuelle



## PRESENTATION DES SCENARIOS VIAIRES PROJETES EN 2035

Il a été analysé 4 partis d'aménagement du pont de Barcarin :

- **Scénario 1 : Pont de Barcarin gratuit,**
- **Scénario 2 : Pont de Barcarin payant sauf abonnés,**
- **Scénario 3 : Pont de Barcarin à alternat,**
- **Scénario 4 : Pont de Barcarin gratuit avec transit PL interdit.**

Ces 4 scénarios ont été analysés AVEC et SANS la réalisation du contournement autoroutier d'Arles, soit au total, 8 scénarios modélisés :

### **SANS le contournement autoroutier d'Arles**

- SC1 = Pont de Barcarin GRATUIT
- SC2 = Pont de Barcarin PAYANT sauf abonnés
- SC3 = Pont de Barcarin à ALTERNAT
- SC4 = Pont de Barcarin GRATUIT et transit PL INTERDIT

### **AVEC le contournement autoroutier d'Arles**

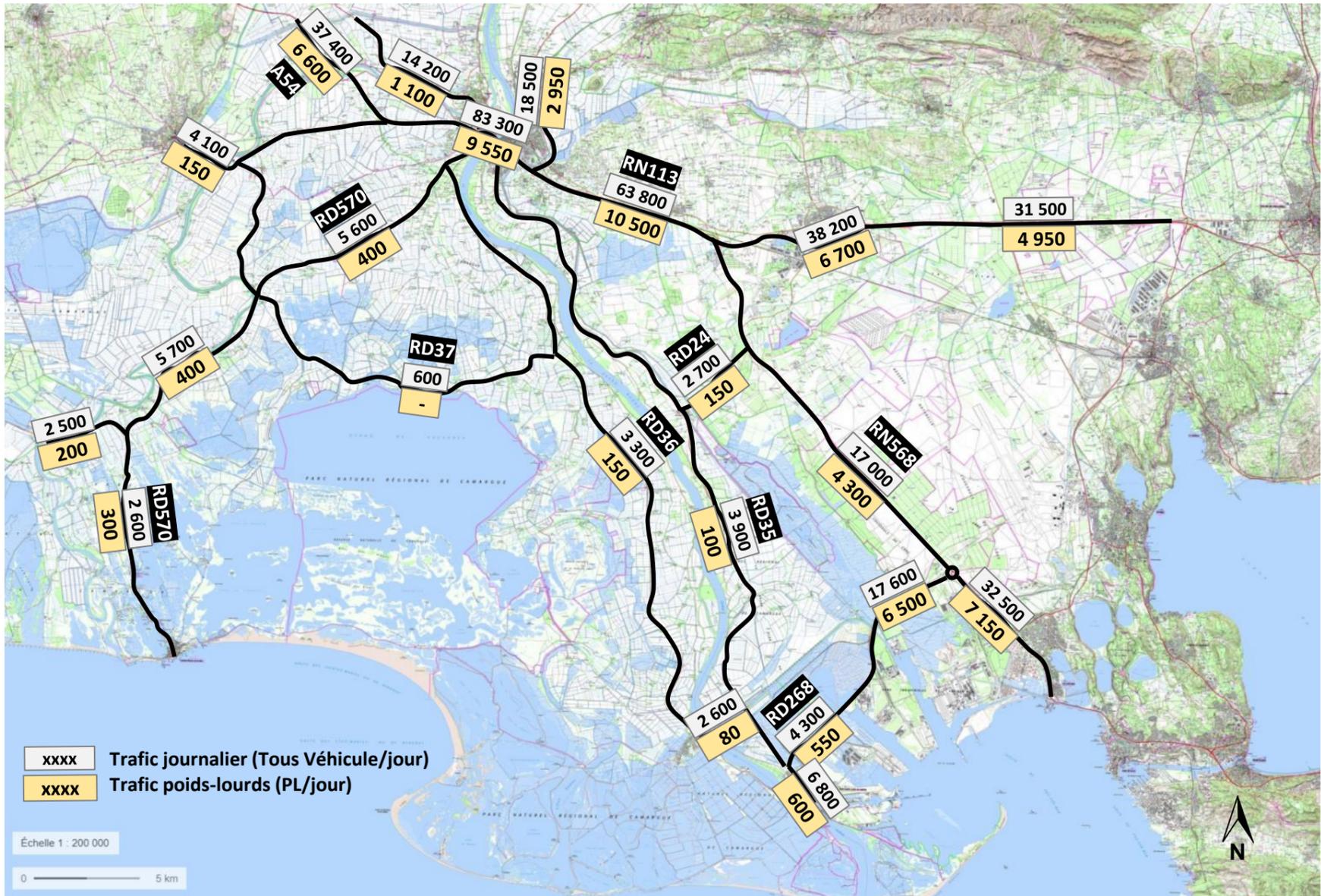
- SC1' = Pont de Barcarin GRATUIT
- SC2' = Pont de Barcarin PAYANT sauf abonnés
- SC3' = Pont de Barcarin à ALTERNAT
- SC4' = Pont de Barcarin GRATUIT et transit PL INTERDIT

Les résultats sont présentés dans les pages suivantes. Sont présentés :

- Les trafics journaliers TV et PL sur les axes du secteur d'étude,
- L'affectation des trafics générés par la ZIP de Fos-sur-Mer,
- Les charges-décharges sur les axes du secteur d'étude par rapport à la situation de référence en 2035.

**Scénario 1 – Pont gratuit**

Trafics journaliers modélisés



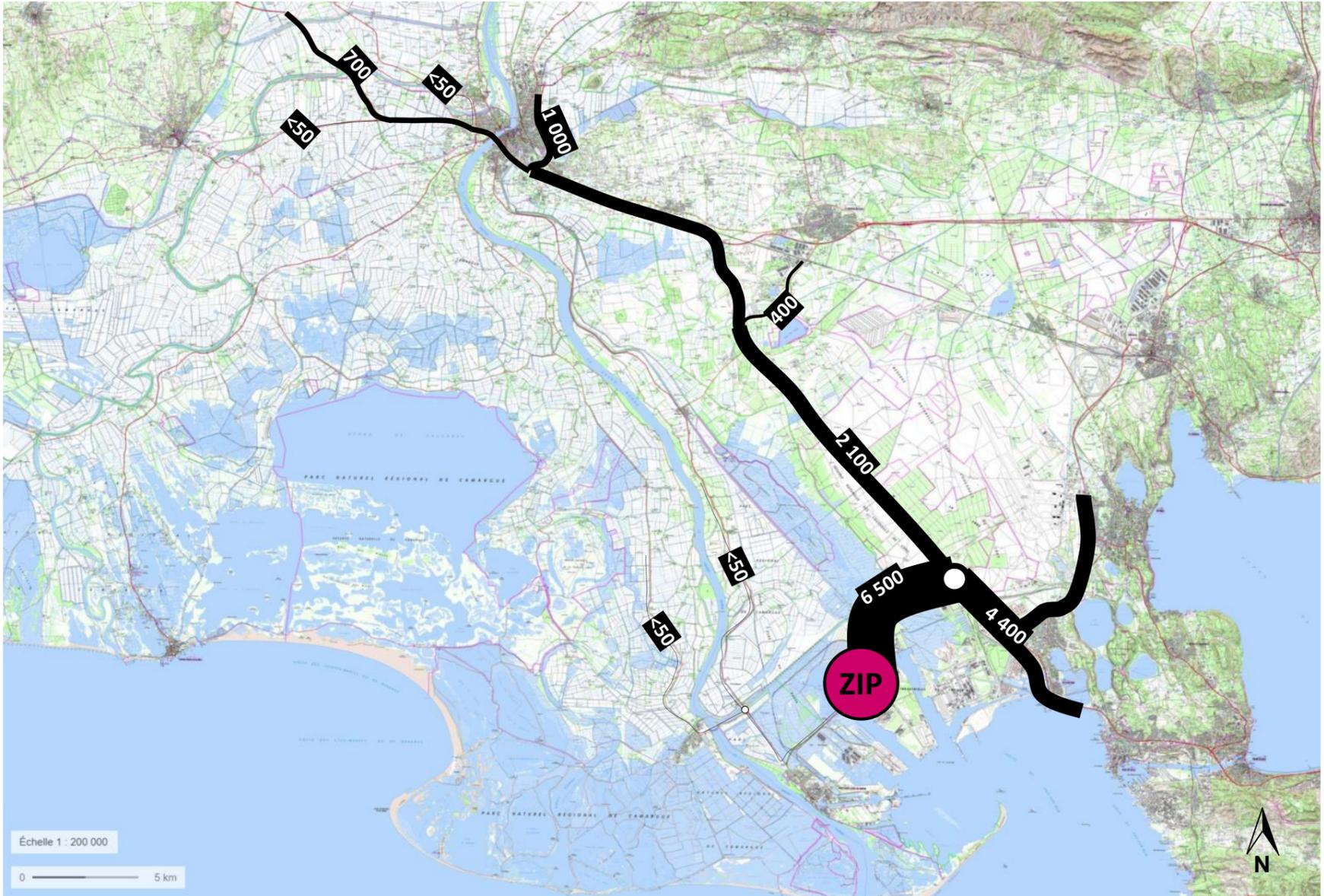
Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

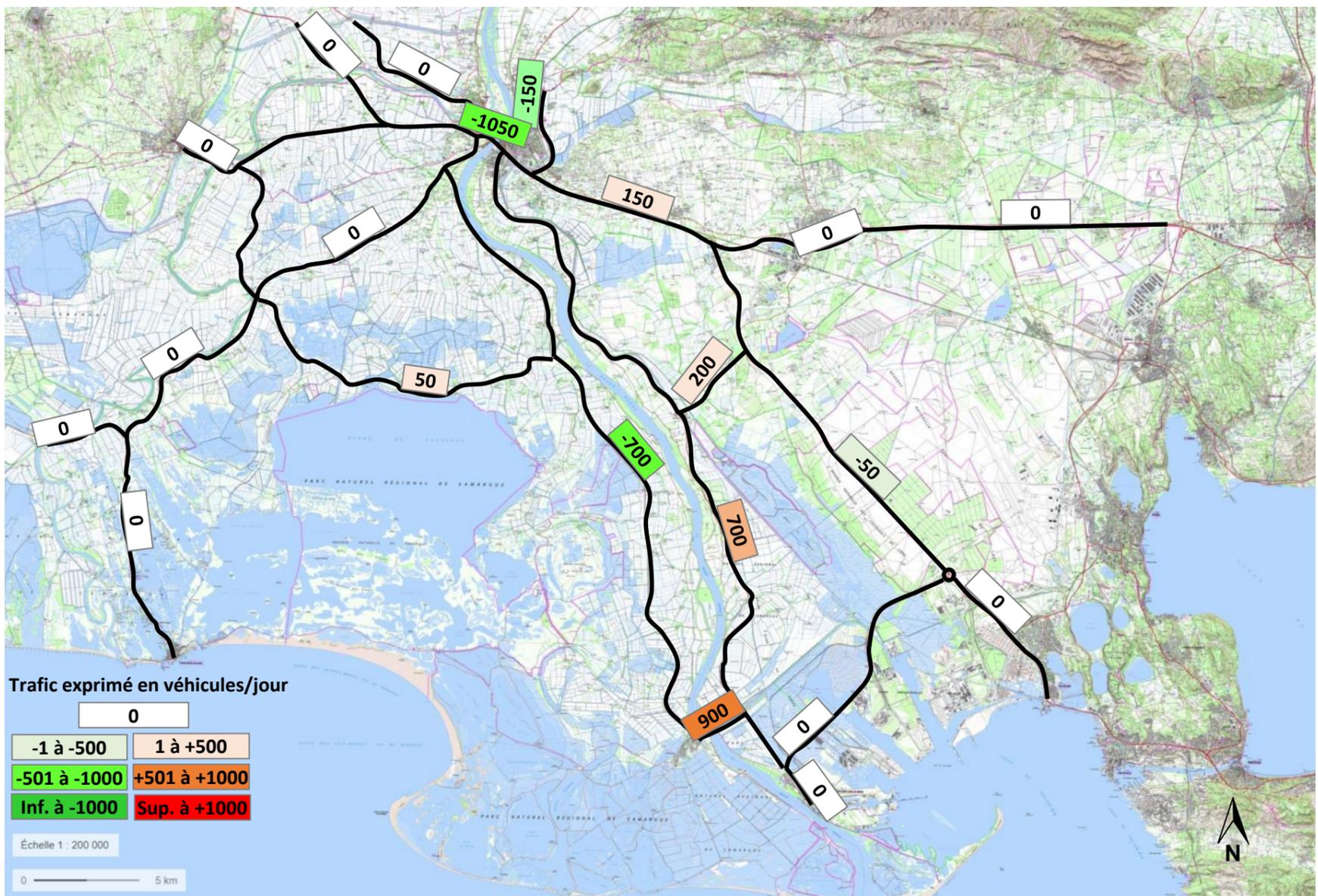
Il ressortirait :

- ⇒ 2 600 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 80 PL/jour.
- ⇒ 83 300 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 9 550 PL/jour.
- ⇒ 3 300 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 150 PL/jour,
- ⇒ 3 900 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont 100 PL/jour.

Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

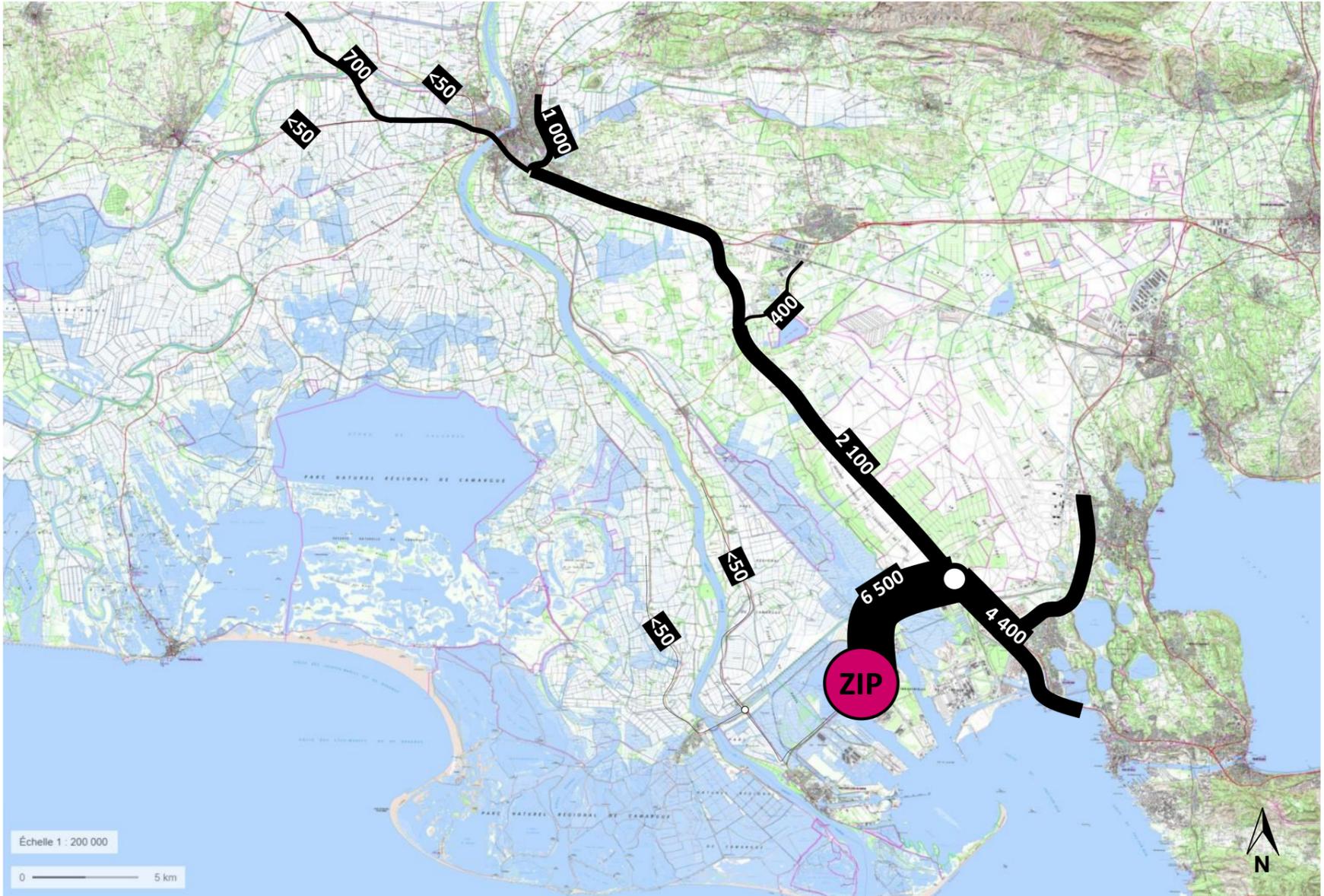


Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035

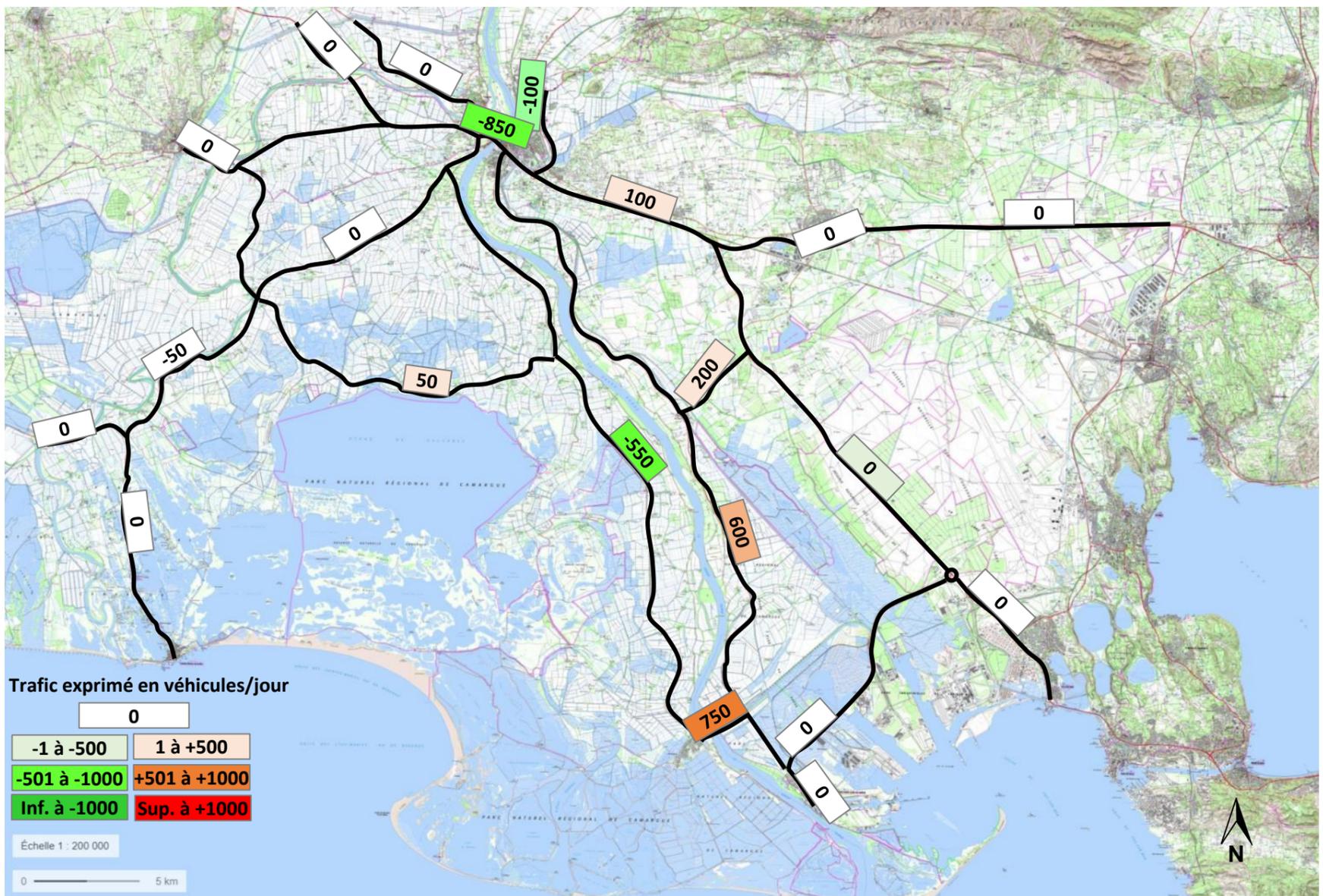




Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer



Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035

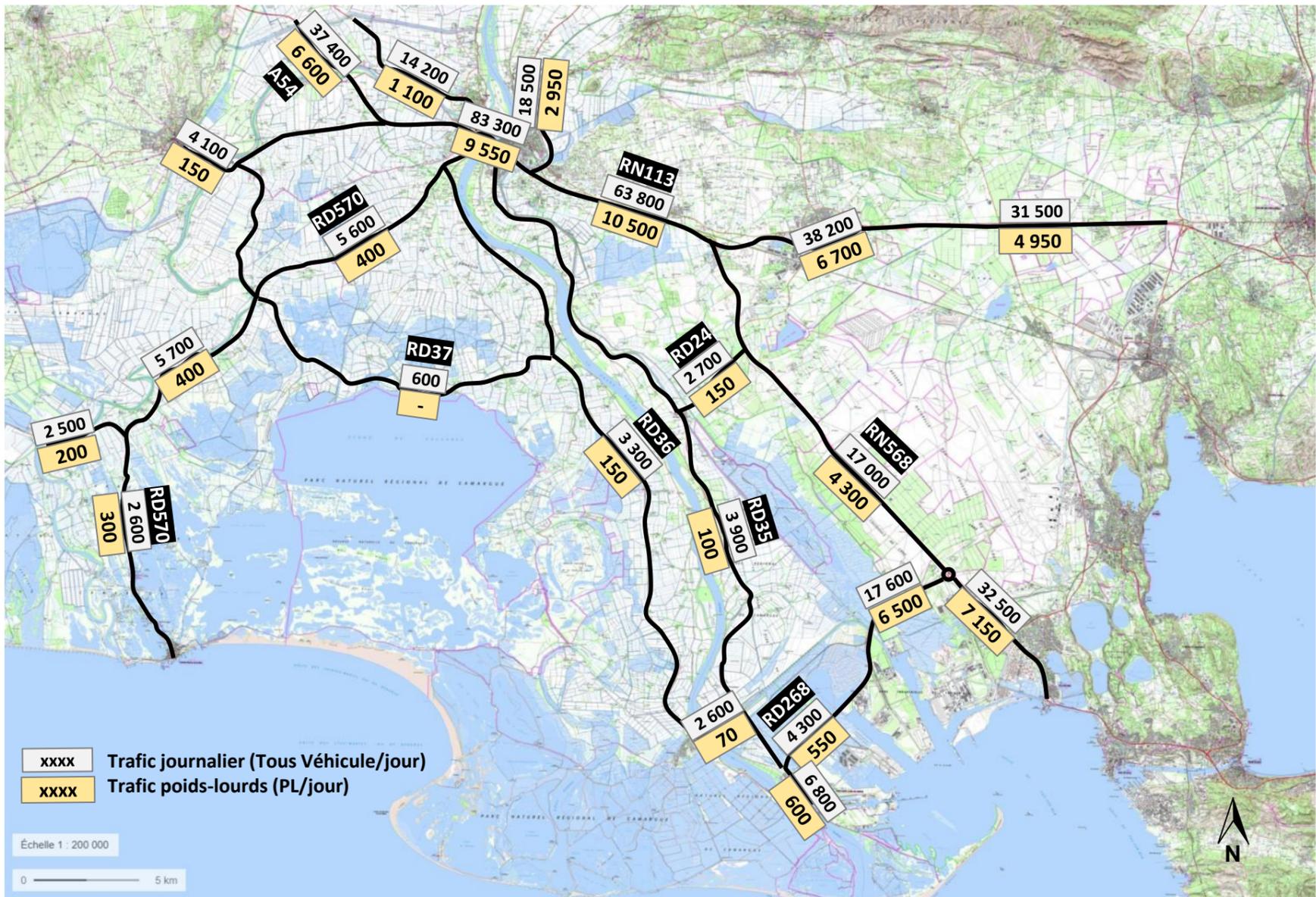






**Scénario 4 – Pont gratuit et transit PL interdit**

Trafics journaliers modélisés



Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

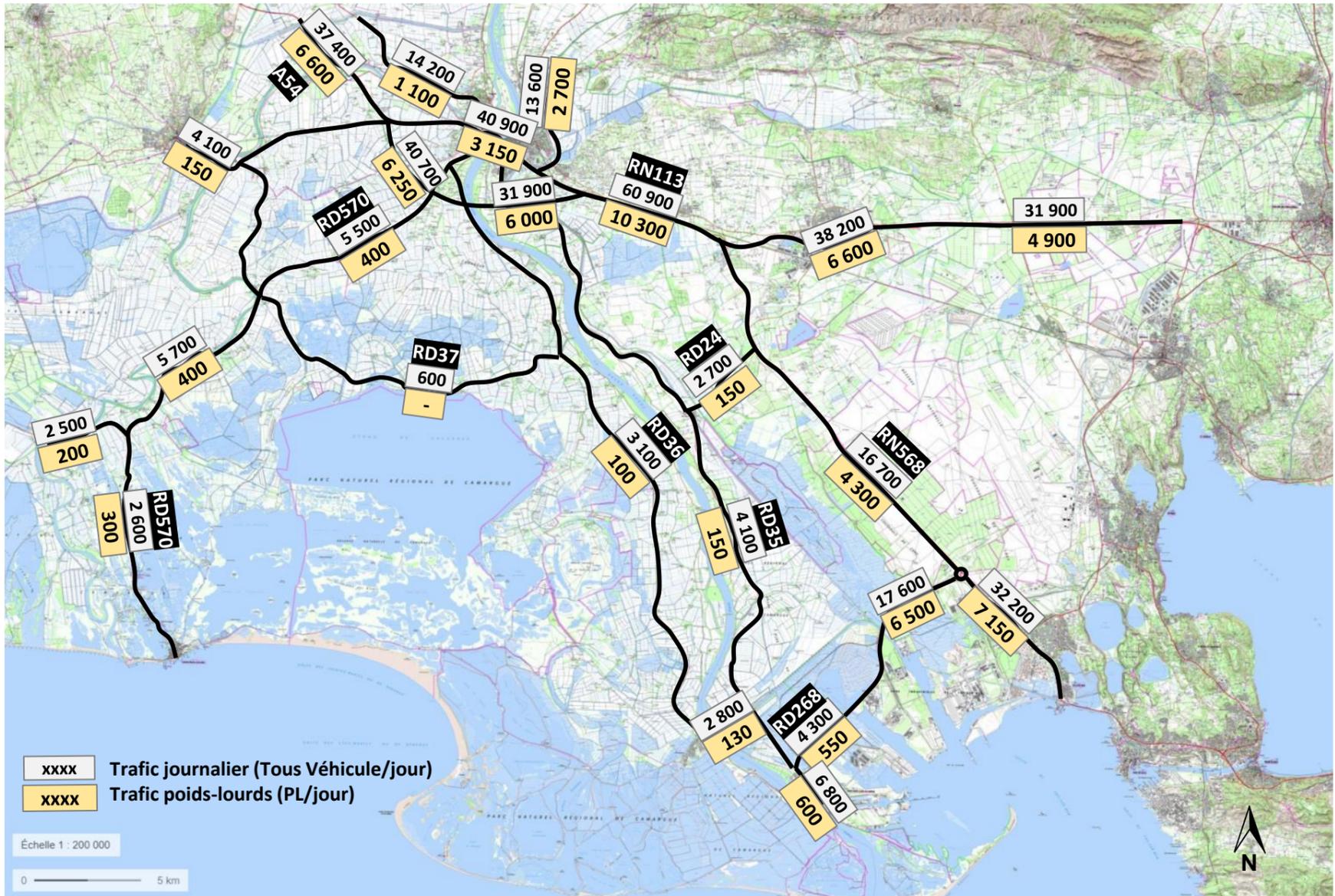
Il ressortirait :

- ⇒ **2 600 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 70 PL/jour.**
- ⇒ **83 300 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 9 550 PL/jour.**
- ⇒ **3 300 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 150 PL/jour,**
- ⇒ **3 900 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont 100 PL/jour.**



**Scénario 1 – Pont gratuit**

Traffic journaliers modélisés



Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

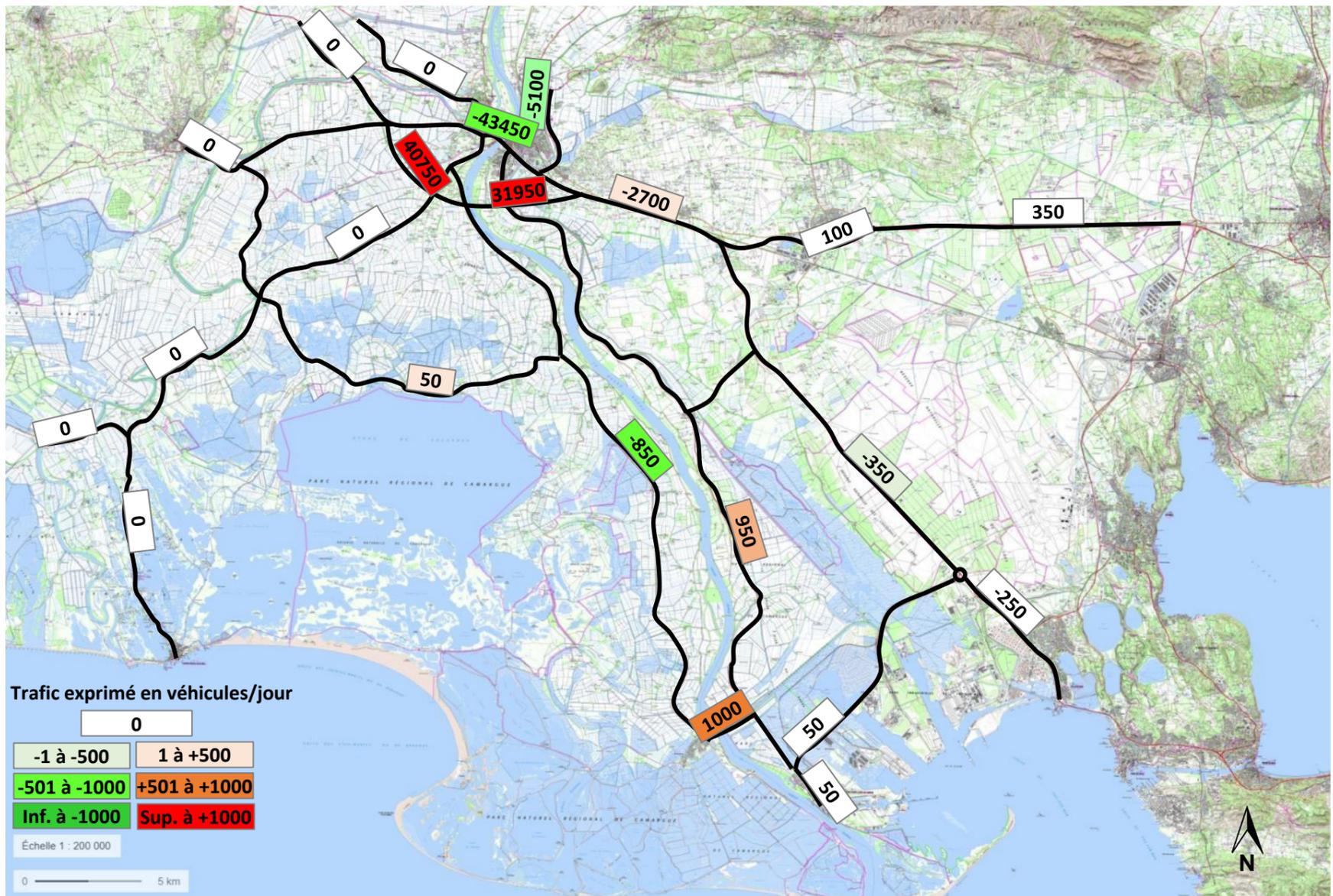
Il ressortirait :

- ⇒ **2 800 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 130 PL/jour.**
- ⇒ **40 900 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 3 150 PL/jour.**
- ⇒ **40 700 véhicules/jour sur le contournement autoroutier d'Arles, dont 6 250 PL/jour.**
- ⇒ **3 100 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 100 PL/jour,**
- ⇒ **4 100 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont 150 PL/jour.**

Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

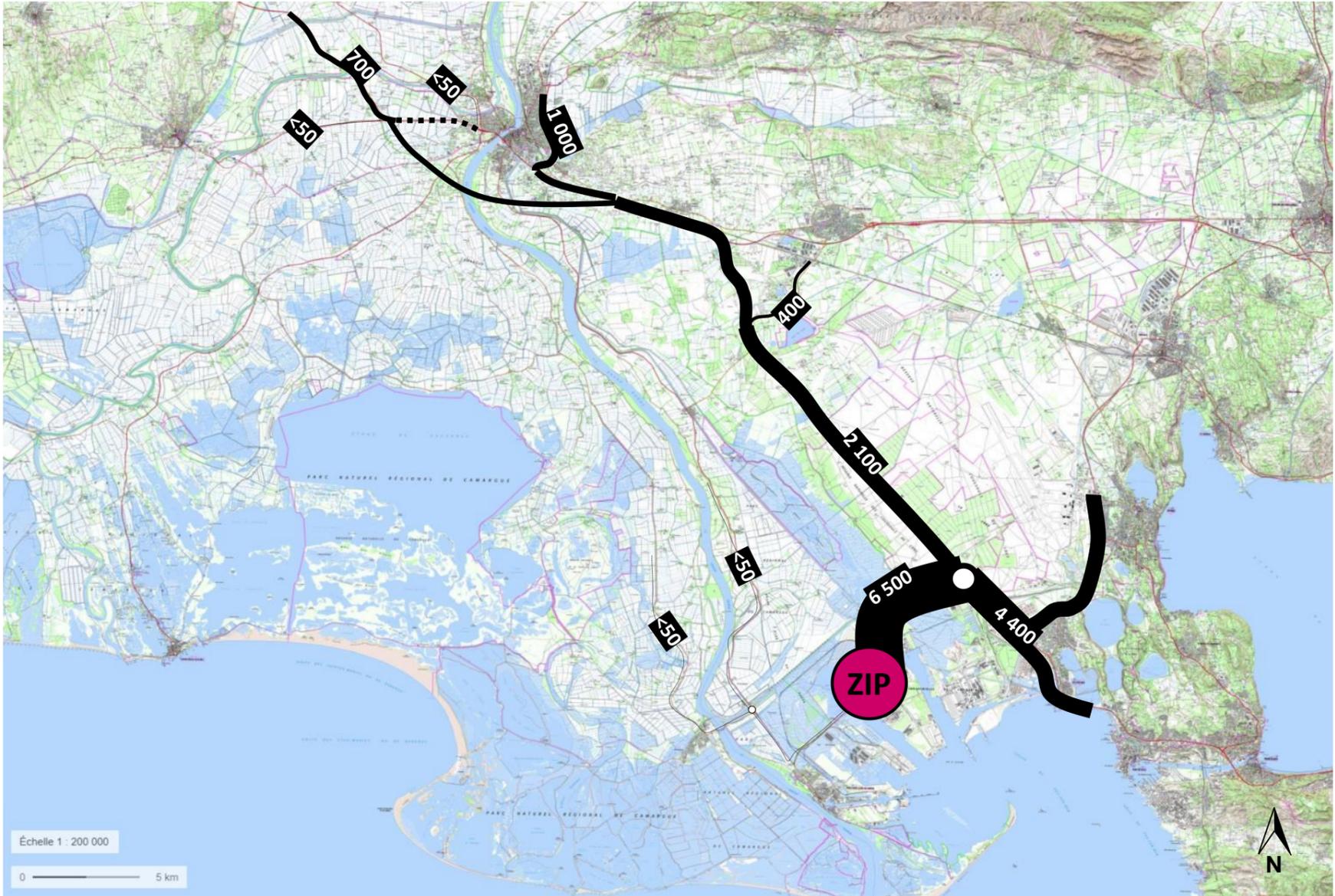


Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035

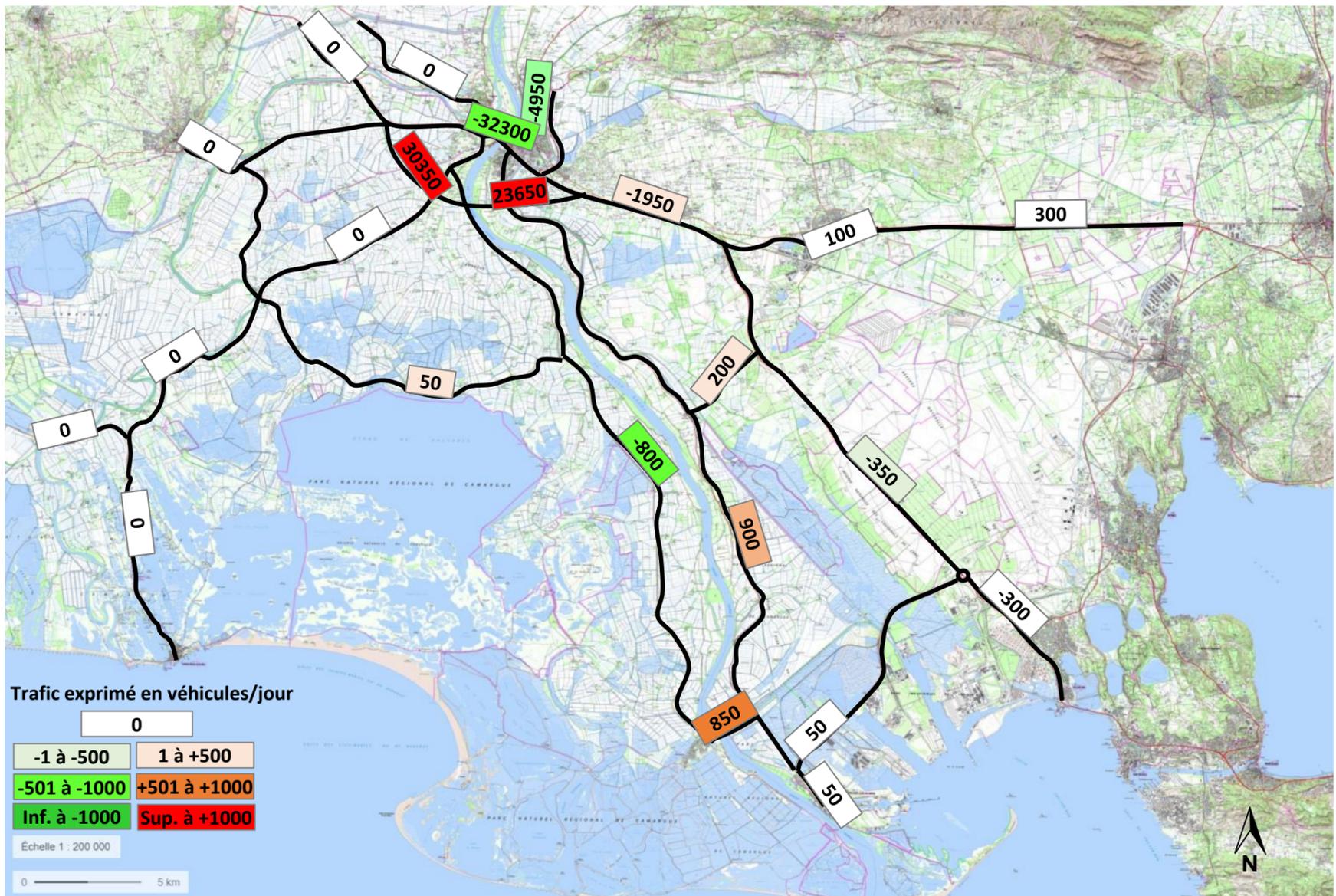




Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

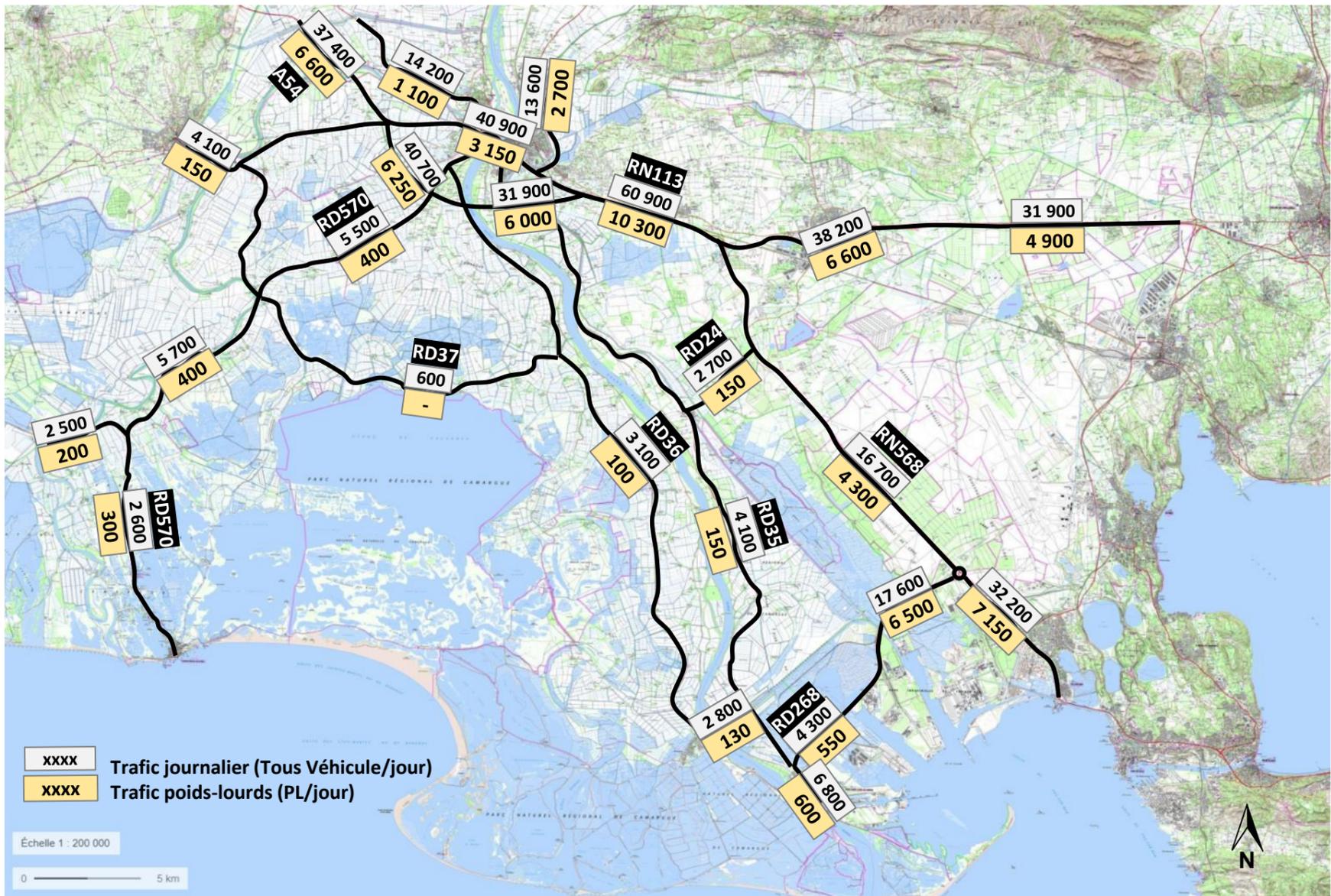


Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035



**Scénario 3 – Pont à alternant**

Trafics journaliers modélisés



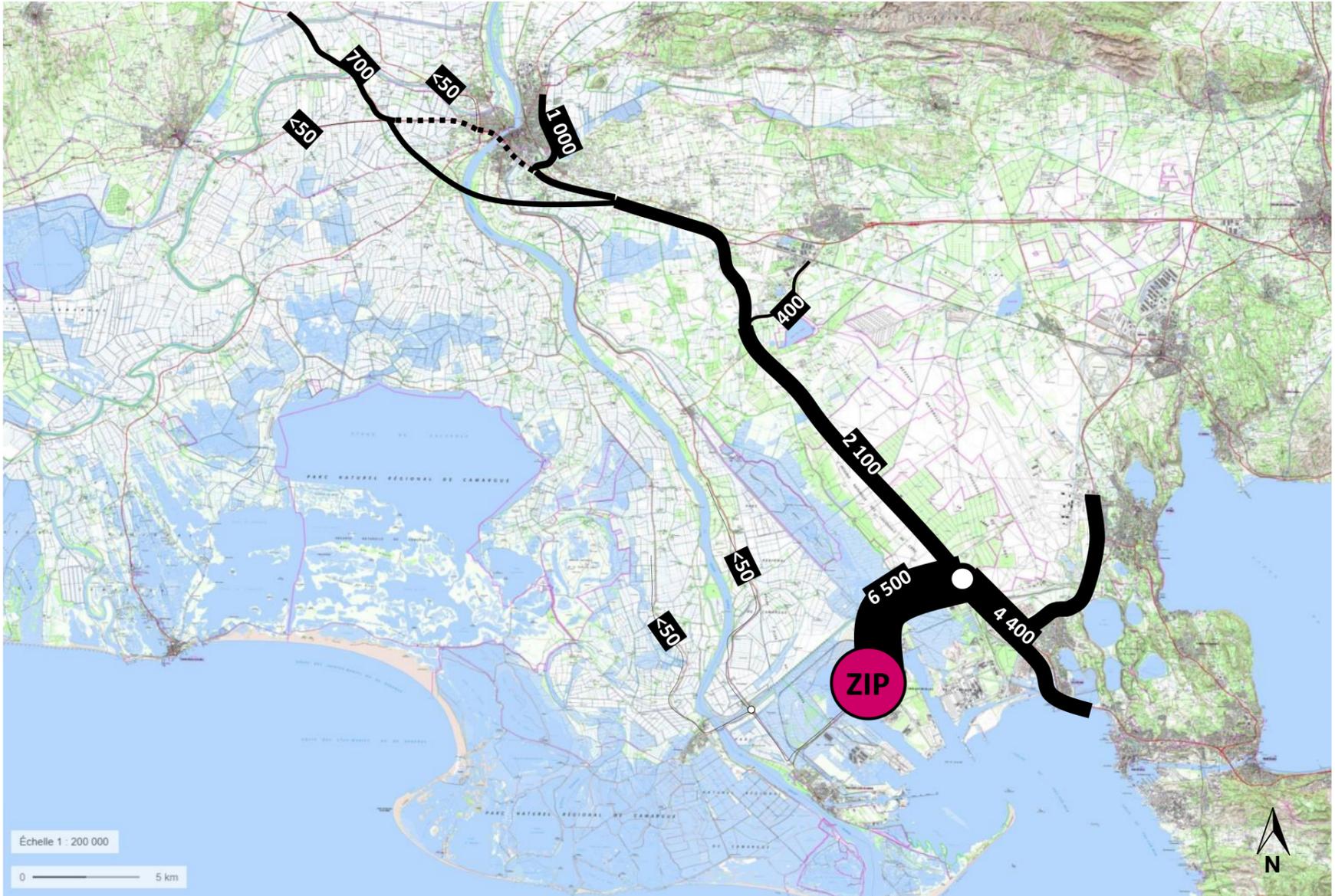
Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

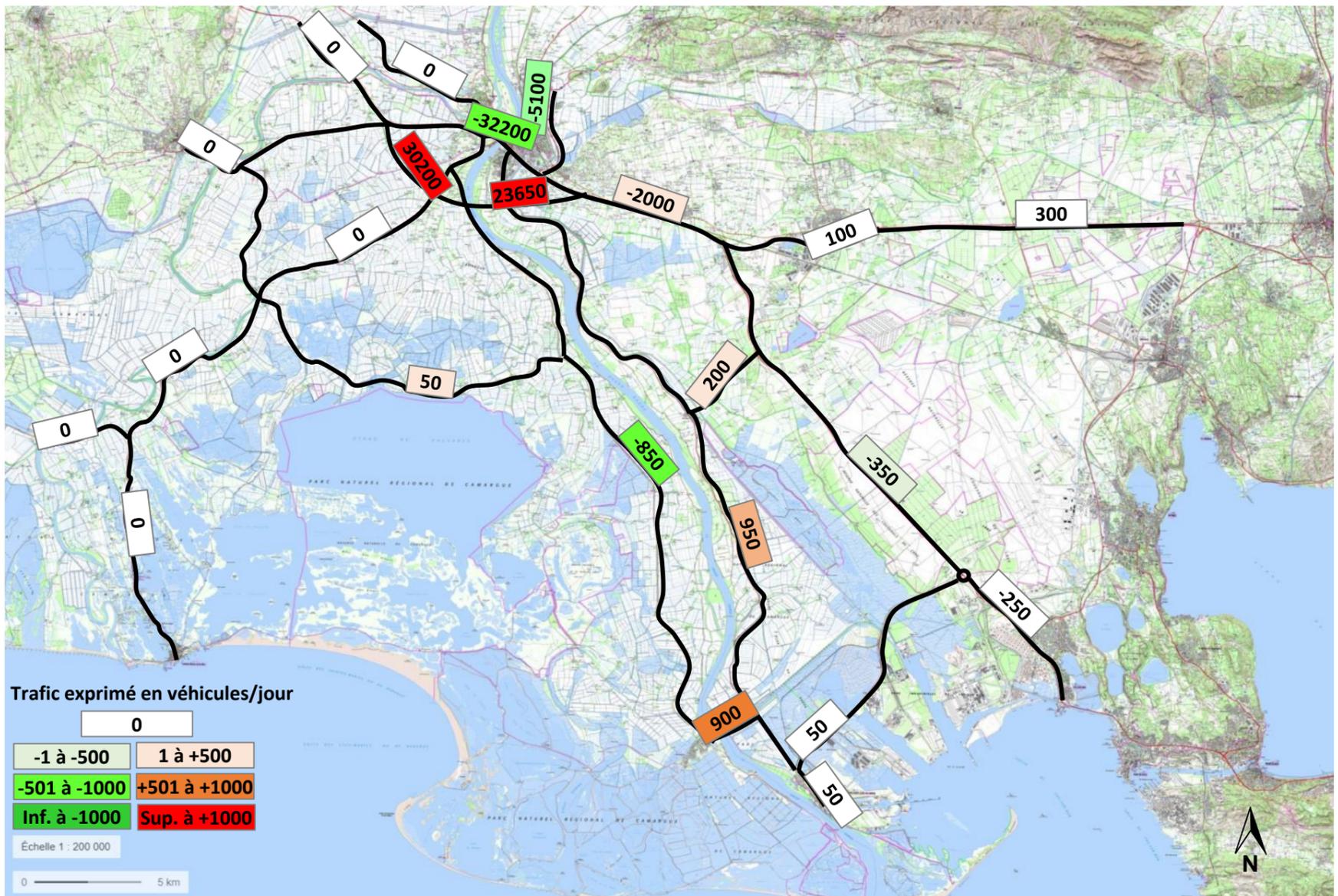
Il ressortirait :

- ⇒ **2 800 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 130 PL/jour.**
- ⇒ **40 900 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 3 150 PL/jour.**
- ⇒ **40 700 véhicules/jour sur le contournement autoroutier d'Arles, dont 6 250 PL/jour.**
- ⇒ **3 100 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 100 PL/jour,**
- ⇒ **4 100 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont 150 PL/jour.**

Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

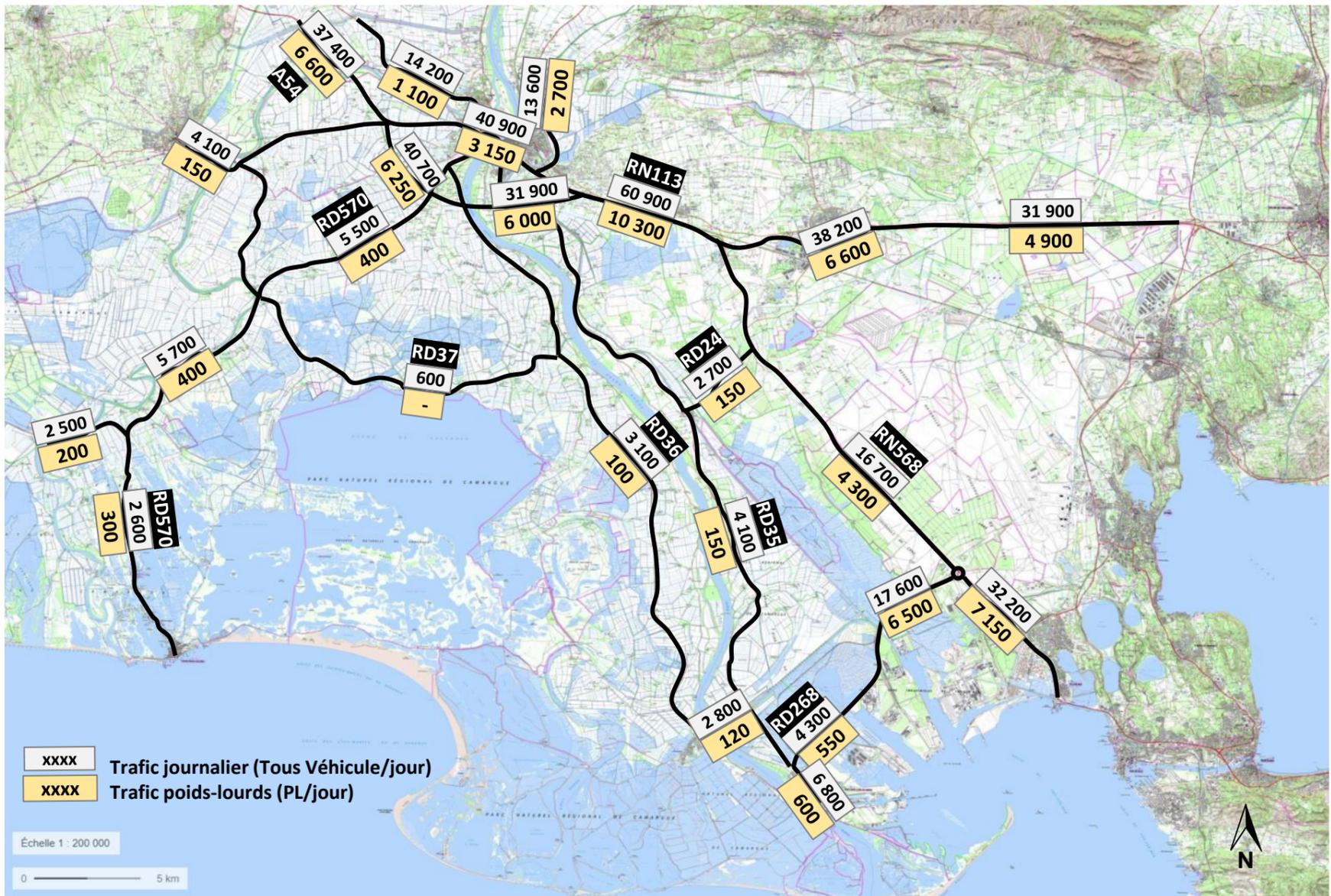


Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035



**Scénario 4 – Pont gratuit et transit PL interdit**

Trafics journaliers modélisés



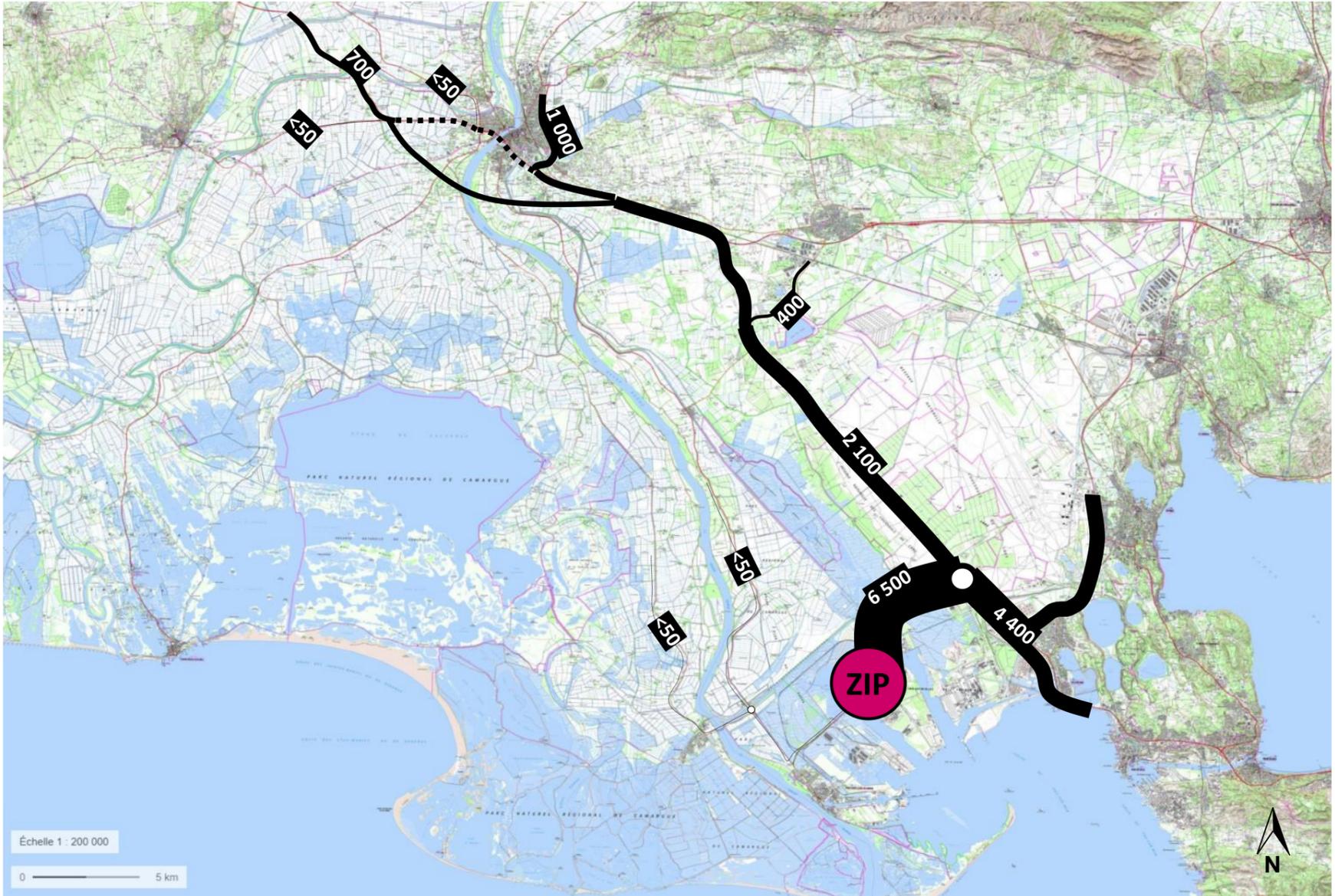
Les trafics journaliers tous véhicules (TV) sont arrondis à 100 véhicules/jour près.

Les trafics journaliers poids-lourds (PL) sont arrondis à 50 PL/jour près.

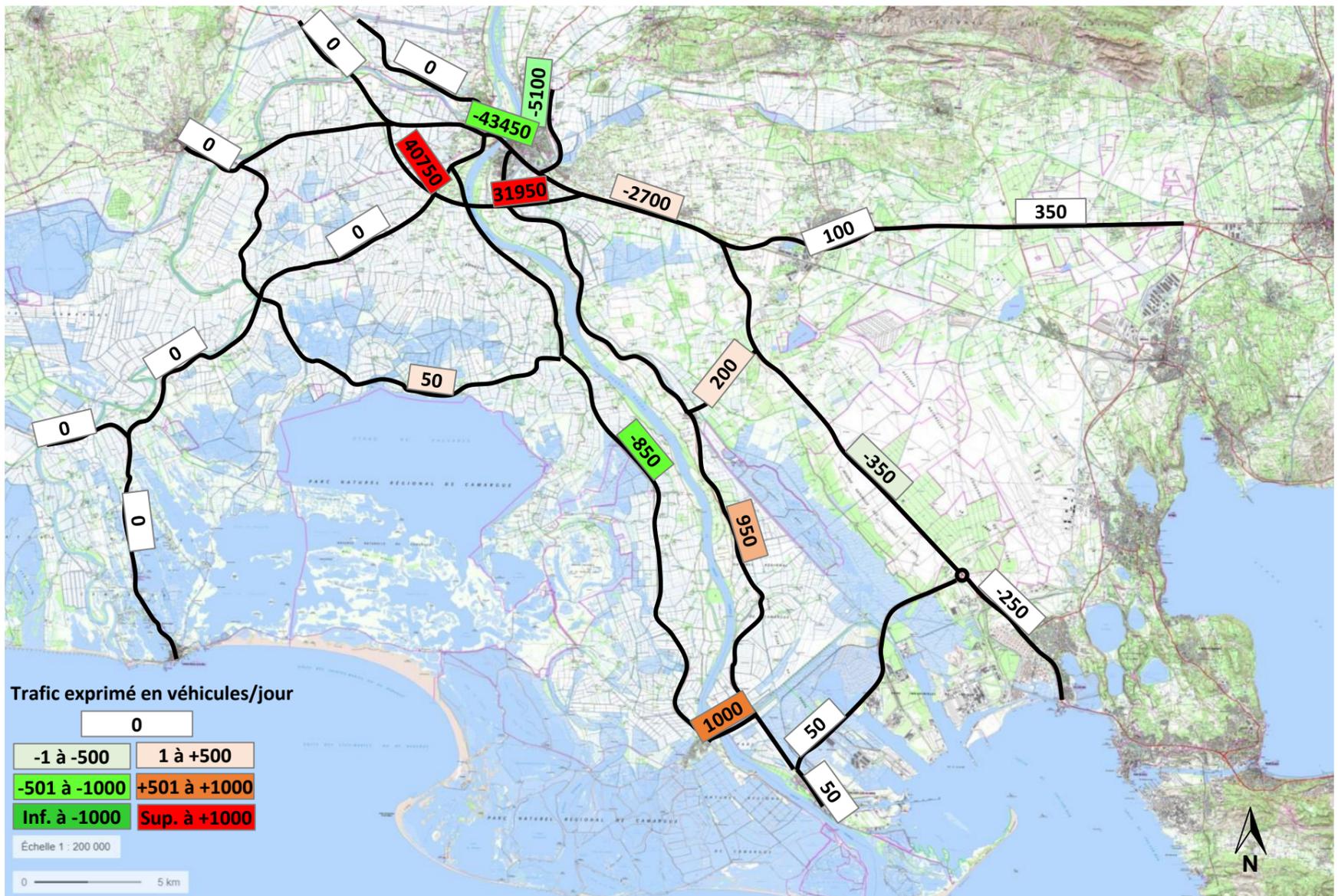
Il ressortirait :

- ⇒ **2 800 véhicules/jour empruntant le bac de Barcarin, dont 120 PL/jour.**
- ⇒ **40 900 véhicules/jour sur la RN113 à Arles, dont 3 150 PL/jour.**
- ⇒ **40 700 véhicules/jour sur le contournement autoroutier d'Arles, dont 6 250 PL/jour.**
- ⇒ **3 100 véhicules/jour sur la RD36 en rive droite du Rhône, dont 100 PL/jour,**
- ⇒ **4 100 véhicules/jour sur la RD35 en rive gauche du Rhône, dont 150 PL/jour.**

Affectation des PL générés par la ZIP de Fos-sur-Mer

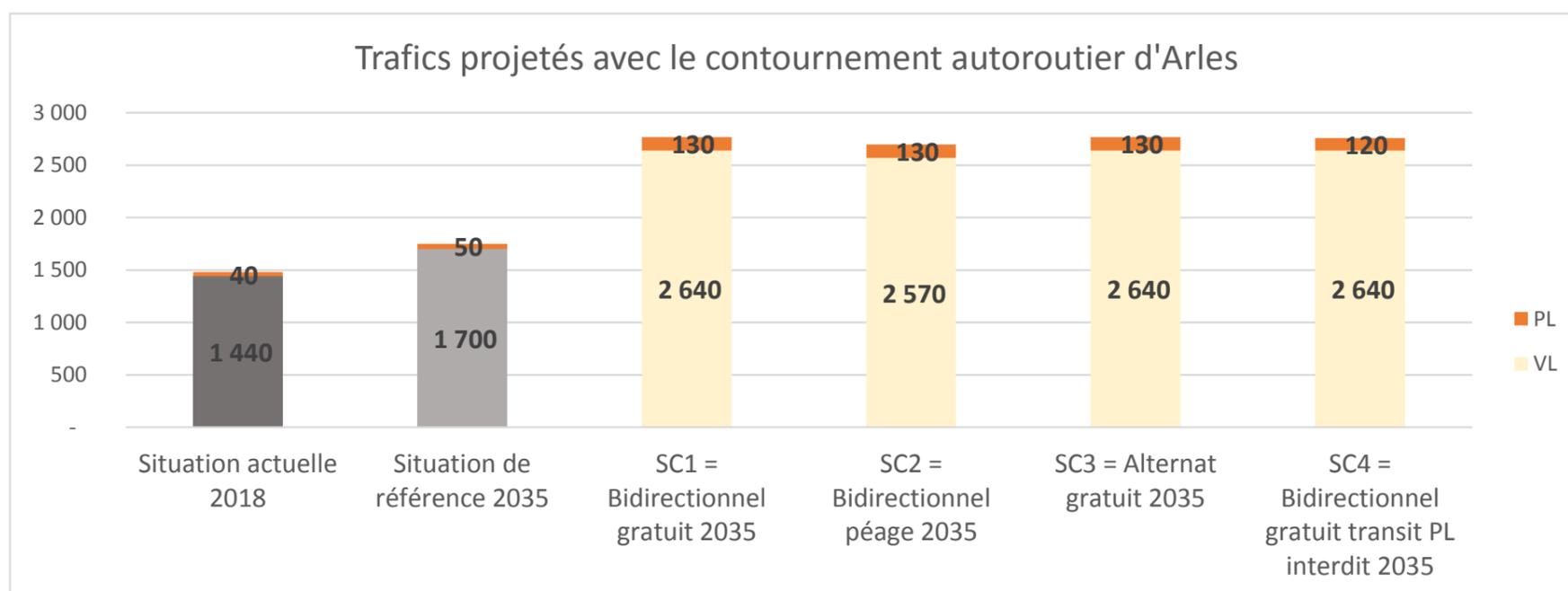
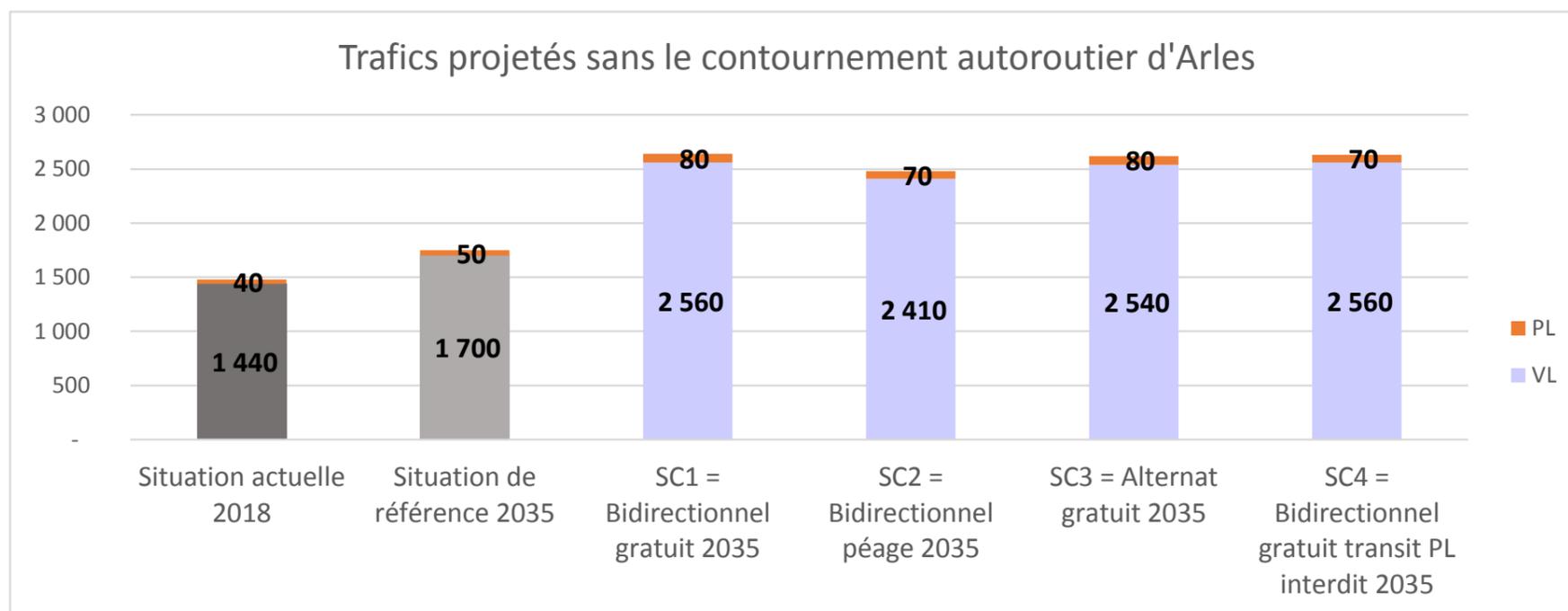


Charges-décharges par rapport à la situation de référence en 2035



## SYNTHESE DES RESULTATS

Les graphiques suivants présentent les trafics projetés en traversée du Rhône à Barcarin en fonction des différents scénarios d'aménagement :



- ⇒ **Les différents modes de gestion du pont auraient un impact faible sur le trafic capté par l'ouvrage. Le trafic oscillerait entre 2 600 et 2 800 véhicules/jour. Cela s'explique par un usage quasi exclusif du pont par des abonnés.**
- ⇒ **Par rapport à la situation de référence en 2035, le projet de pont à Barcarin impliquerait une augmentation de trafic en traversée du Rhône de +800 à +1 000 véh/jour. Il s'agirait en très grande majorité d'un report d'itinéraire entre Salin-de-Giraud et Arles. Sans le pont de Barcarin, les échanges entre Salin-de-Giraud et Arles s'effectuent par la RD36. Avec le pont, les échanges entre Salin-de-Giraud et Arles basculeraient depuis la RD36 vers la RD35 car la RD35 est plus attractive.**
- ⇒ **Par rapport à la situation sans contournement, le contournement autoroutier d'Arles impliquerait une augmentation de trafic de +100 véh/jour sur le pont de Barcarin engendrée par un report d'itinéraire plus important depuis la RD36 vers la RD35 en échange avec Salin-de-Giraud. La RD35 serait connectée au contournement d'Arles donc d'autant plus attractive par rapport à la RD36 pour effectuer les échanges entre Salin-de-Giraud et Arles.**
- ⇒ **En période estivale, l'ouvrage capterait +300 véhicules/jour en se basant sur les variations saisonnières actuelle relevées sur le bac de Barcarin.**
- ⇒ **Les trafics estimés sur le pont de Barcarin ne tiennent pas compte de la probable augmentation des échanges locaux entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône engendrés par l'aménagement du pont. Ainsi avec l'ouvrage réalisé, les habitants des deux centres urbains pourront bénéficier plus facilement des équipements publics et commerces de chacun. Les valeurs mentionnées ci-dessus peuvent donc être qualifiées de valeurs « basses » car elles n'intègrent pas l'augmentation des échanges internes entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône engendrés par le pont.**

## CONCLUSION

- ⇒ Le principal report de trafic s'effectuerait depuis la RD36 vers la RD35 car cette dernière serait plus attractive pour les échanges entre Salin-de-Giraud et Arles, et notamment avec la réalisation du contournement d'Arles et la liaison Sud-Est d'Arles.
- ⇒ Le risque de report de trafic PL en échange entre la ZIP et l'A54 depuis la RN113 vers le pont de Barcarin serait très faible. L'itinéraire classique serait toujours plus performant en 2035, et d'autant plus avec le contournement d'Arles à long terme.

