

Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

LES OBJECTIFS DU PROJET



CONSTAT

- Il n'existe aucun pont permettant de traverser le Rhône excepté celui de Trinquetaille, situé à 37 km de Salin-de-Giraud.
- La liaison entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône s'effectue par un bac.
- Cette absence de franchissement permanent du Rhône accentue l'effet de coupure créé par le fleuve et l'impression d'isolement de Salin-de-Giraud, mais aussi de Port-Saint-Louis-du-Rhône en raison des attaches familiales et des activités sociales entre les deux communes.

Améliorer l'offre de service actuelle

- Assurer un niveau de service répondant aux besoins des habitants des deux communes riveraines et des acteurs économiques de Salin-de-Giraud.
- L'étude des pistes d'optimisation du système actuel n'indique pas de véritables marges de manœuvre pour améliorer l'offre existante.

ACTUELLEMENT

- Franchissement possible 22h/24, 7 jours/7.
- Fonctionnement interrompu :
 - ↳ Entre 2h et 4h20 du matin ;
 - ↳ À partir d'un certain niveau de crue du Rhône ou de conditions météo dangereuses ;
 - ↳ Au passage d'un transport fluvio-maritime sur le Rhône ;
 - ↳ En cas de ravitaillement, d'avarie ou de réparation, ...
- Temps d'attente moyen de 15 minutes (entre 5 et 45 minutes).
- La qualité de service est soumise à différents aléas (temps de traversée, priorité aux bateaux en transit, etc.) et événements imprévisibles (pannes, crues, etc.).
- Conflits ponctuels entre touristes et usagers locaux (priorité donnée aux abonnés et habitants).
- Isolement et perturbation de la vie du territoire en cas de crue ou de situation de crise : trajets domicile travail, approvisionnement des entreprises, transports scolaires, activités périscolaires, organisation des secours, distribution du courrier...

Désenclaver le territoire

- Améliorer les communications entre les deux rives.
- Faciliter l'accès aux emplois à Fos ou Marseille.
- Dynamiser la vie sociale.
- Renforcer les services publics (scolaires notamment).
- Permettre le maintien, la création et la diversification des emplois à Salin-de-Giraud.
- Permettre un développement économique et touristique raisonné, limité, de qualité, respectueux de l'environnement.
- Améliorer la sécurité des riverains (accès des secours et évacuation).

Optimiser le coût pour la collectivité

- Le coût de fonctionnement actuel très important augmente chaque année.
- Des difficultés pour assumer ce coût par les co-financiers (La Ville d'Arles et le Département des Bouches-du-Rhône) depuis le désengagement de la Région Paca.
- Une dépense publique mobilisable pour d'autres projets du territoire.

Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes »
puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont
entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

UNE DEMANDE FORTE ET RÉITÉRÉE DES HABITANTS

UN PONT DEMANDÉ DEPUIS 1904 Malgré les améliorations successives du bac



1904 : première pétition demandant la création d'un pont

- 1933 : Mise en service du premier bac (Barcarin 1).
- 1936 : Inauguration d'un bac à chaînes.
- 1944 : Destruction par fait de guerre.
- 1952 : Traversée en vedette réservée aux piétons et cyclistes.
- 1947 : Deuxième pétition des habitants en faveur d'un pont
- 1952 : Traversée en vedette réservée aux piétons et cyclistes.
- 1956 : Remplacement de la vedette par un nouveau bac (Barcarin 2).
- 1967 : Doublement du service : mise en service de Barcarin 3.
- 1987 : Renouvellement de la flotte : remplacement de Barcarin 2 par Barcarin 4.
- 1995-1996 : Suite aux grandes crues du Rhône de 1993 et 1994, l'État confie au Centre d'Études Techniques de l'Équipement une première étude.

2003 : Aménagements des horaires pour offrir un service 22 heures par jour

2003-2004 : Engorgement aux heures de pointe, déficit d'exploitation de près de 2M€/an → le Département commande une étude de diagnostic.
→ Ces études concluent que la meilleure solution est bien la construction d'un pont.

2005-2006 : Constitution d'un dispositif de suivi et de gouvernance du projet et recherche de financements.

2007-2010 : Le Département confie à un bureau d'études l'approfondissement des diagnostics réalisés, la recherche d'une faisabilité et la comparaison des fuseaux d'implantation possibles.

→ Ces études confirment l'intérêt et la faisabilité du projet.

2010 : Insatisfaction des riverains sur le service apporté

→ Référendum d'initiative locale en faveur du remplacement des bacs par un pont.

→ Suite aux craintes exprimées par certains acteurs, le Département concentre ses efforts sur l'amélioration du bac.

2011 : Renouvellement de la flotte

→ Mise en service de Barcarin 5 et maintien du service renforcé.

→ Malgré les améliorations de service, les riverains expriment toujours une forte insatisfaction.

2017 : RELANCE DU PROJET DE PONT

POSITIONNEMENT DU PROJET DE PONT

- Les précédentes études ont permis d'étudier les différents positionnements possibles pour l'implantation du pont.
- La comparaison de ces alternatives a permis d'identifier qu'un positionnement au niveau de l'emplacement du bac actuel est le plus pertinent :
 - Il réutilise les infrastructures existantes ;
 - Il a le moins d'impact foncier et paysager ;
 - Il impacte le moins les riverains et préserve le plus les enjeux environnementaux.
- Ce positionnement est proposé pour la poursuite du projet.

2017 : Campagne d'information de 2 semaines à Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles, Salins-de-Giraud et au Sambuc.

2019 : Lancement d'un marché de Maîtrise d'Œuvre préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Septembre 2021 : Concertation publique.

PROCHAINES ÉTAPES



Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes »
puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

LES ENJEUX PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Éviter, Réduire, Compenser les impacts (ERC)

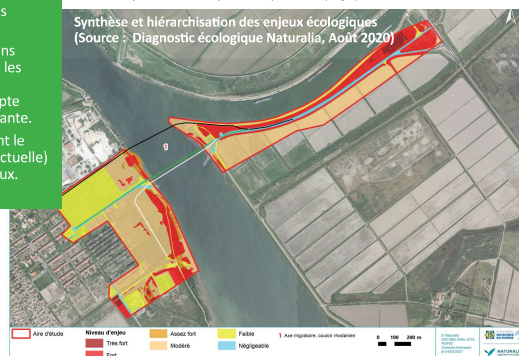
ÉVITER

- Le projet s'inscrit au sein de nombreux périmètres de préservation réglementaires ou contractuels.
- Un inventaire habitat faune flore 4 saisons a été réalisé de mai 2019 à mai 2020 pour les compartiments faune terrestre et flore : les enjeux aquatiques ont été pris en compte à travers l'analyse de la bibliographie existante.
- Il oriente la proposition d'un pont suivant le tracé central (tracé du bac et de la route actuelle) qui minimise les impacts environnementaux.

La démarche ERC consiste à identifier les enjeux présents sur le site du projet et à évaluer l'impact du projet sur les enjeux identifiés, puis à construire le projet en cherchant par ordre de priorité :

- Les solutions d'évitement (le projet est modifié pour ne pas impacter les zones à enjeux).
- Les solutions de réduction (le projet est modifié pour limiter les impacts).
- Les solutions de compensation (les impacts résiduels du projet sont compensés par des projets annexes visant à créer ou rétablir et sanctuariser des zones de qualité équivalente à celles impactées dans un périmètre proche du projet).

Synthèse et hiérarchisation des enjeux écologiques (Source : Diagnostic écologique Naturalia, Août 2020)



Éviter = supprimer les effets menant à une "perte nette de biodiversité" ou les effets créateurs de nuisances d'un aménagement.

Le diagnostic écologique est disponible dans les études préliminaires mises à disposition sur le site internet du Département dans le cadre de la concertation publique.

Especies à enjeu local de conservation fort et assez fort présentes sur le site

(Source : Diagnostic écologique Naturalia, Août 2020)



Cistude d'Europe Rousserolle turdoïde Fauvette à lunettes Grand rhinolophe Murin à oreilles échancrées Petit murin Grillon des jonchères



Limonium densissimum Limonium girardianum Asphodelus ayardii Elytrigia elongata Schoenoplectus triquetrum Limo cuspi

RÉDUIRE

- L'inventaire habitat faune flore 4 saisons apporte les précisions nécessaires pour permettre la définition, lors des phases d'étude suivantes, des éventuelles mesures de réduction des impacts environnementaux.

Réduire = limiter les effets menant à une "perte nette de biodiversité" ou les effets créateurs de nuisances d'un aménagement.

Exemples de mesures de réduction des impacts :

- L'adaptation de la structure du pont, du profil en long et/ou travers ;
- L'aménagement de passages à faune ;
- Des mesures d'exploitation de la route ;
- Adaptation des calendriers des périodes d'intervention...

COMPENSER

- S'il reste des impacts après avoir cherché à les éviter puis à les réduire, des compensations seront alors envisagées.
- Les phases d'étude suivantes permettront de définir précisément les éventuelles mesures de compensation nécessaires.

Compenser = contrebalancer les effets menant à une "perte nette de biodiversité" ou les effets créateurs de nuisances d'un aménagement.

Exemples de mesures de compensation des impacts :

- Travaux de restauration de milieux ou d'espèces ;
- Opérations de gestion (conservatoire et/ou restauratoire) ;
- Formation ou sensibilisation des usagers ou gestionnaires des sites ;
- Opérations de protection (ex : création d'une réserve naturelle)...

Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes »
puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont
entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

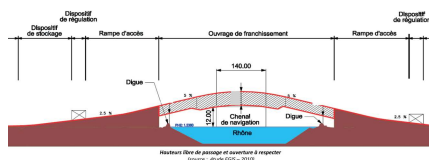
LES ENJEUX PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET

ENJEUX TECHNIQUES

Intégrer les contraintes techniques du site

→ Adapter le pont à l'activité maritime et fluviale

- Le Grand Rhône est une voie structurante pour l'acheminement des marchandises de Fos à Lyon et au-delà.
- Les dimensions à respecter ont été définies par le Service de Navigation Rhône-Saône pour garantir le passage des bateaux (Hauteur libre de passage : 12 mètres au-dessus du niveau des plus hautes eaux navigables. Ouverture : 140 mètres de large centrée sur le chenal de navigation).



→ Intégrer le risque inondation et les contraintes de maintenance des digues

- Les crues du Rhône sont contenues par des digues gérées par le SYMADREM.
- Ces digues sont en cours de renforcement (rehaussement et éloignement) pour retenir des niveaux de crues millénales.
- Le projet sera compatible avec le projet de digues conduit par le SYMADREM.

→ Limiter la création de nouvelles routes

- Raccordement au réseau routier actuel.

ENJEUX HUMAINS

Maintenir la qualité de vie sur le territoire

→ Garantir l'accessibilité tous modes

- Une traversée possible quel que soit le mode de déplacement utilisé :
 - ↳ Véhicules légers et deux roues ;
 - ↳ Piétons, cyclistes, cavaliers, personnes à mobilité réduite ;
 - ↳ Engins agricoles, transports en commun et poids lourds de desserte locale.
- Un partage de l'espace équilibré et un bon niveau de sécurité pour tous :
 - ↳ Une voie verte de 3m de large dédiée aux modes doux.
- Si la solution d'une circulation par alternat est choisie, la deuxième voie sera affectée à une voie de service et pour les secours.

→ Garantir la sécurité des populations

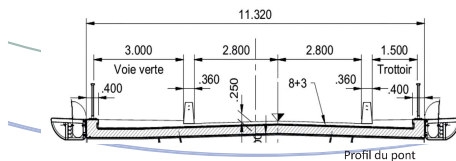
- En cas de catastrophe naturelle, technologique, etc., le pont pourra évacuer rapidement la population en toute sécurité.

→ Minimiser les impacts fonciers

- Il est proposé une implantation de l'ouvrage à proximité immédiate du Bac entre la RD35b et la RD36. Le bac sera maintenu en fonctionnement pendant toute la durée des travaux.
- Le projet aura donc un impact foncier (emprises à acquérir) très faible.

→ Maîtriser les nuisances pendant le chantier

- Des dispositions restrictives seront imposées en phase travaux pour minimiser les impacts et nuisances pour les riverains et l'environnement.



Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes »
puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

LES ENJEUX PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET

ENJEUX HUMAINS

Réguler le trafic automobile et poids lourds

- Favoriser les dessertes locales
- Dissuader les usages de transit (si besoin au moyen d'un contrôle de la traversée)
- Ne pas augmenter le nombre de véhicules entrant en Camargue

Une étude de trafic détaillée a été réalisée

- 4 scénarios ont été analysés à l'horizon 2035
Ces scénarios intègrent :
- Le développement du territoire ;
 - Le projet d'extension du port de Fos ;
 - Les projets routiers :
- ↳ L'aménagement du carrefour de la Fossette (terminé récemment) ;
 - ↳ Le réaménagement de la RD 268 (moyen terme) ;
 - ↳ Le contournement de Martigues/Port de Bouc (moyen terme) ;
 - ↳ La liaison Fos-Salon ;
 - ↳ La liaison sud-est d'Arles ;
 - ↳ Le contournement autoroutier d'Arles (les 4 scénarios modélisés ont été analysés avec et sans ce contournement routier).

Augmentation de trafic imperceptible pour les usagers

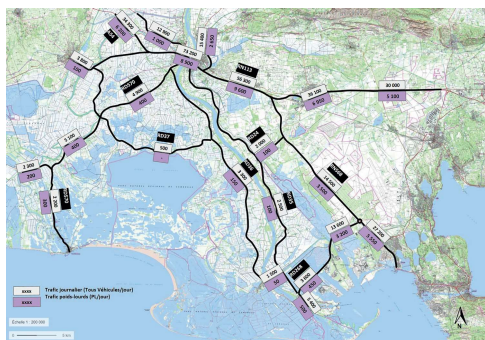
- + 30 à + 50 véhicules par heure, dont 1 à 3 poids lourds (Repère : une voie de circulation en campagne peut faire transiter 1800 véhicules par heure).
- Peu de différences observées entre scénarios, y compris l'été.
- Le trafic reste très local et ne capte pas de trafic de transit.

Origines de l'augmentation de trafic

- Augmentation du nombre de traversées réalisées chaque jour par les riverains :
 - ↳ Échanges locaux entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
 - ↳ Accroissement des trajets domicile-travail ou domicile-établissement scolaire.
- Report de trafic de l'intérieur (RD36) vers l'extérieur (RD35b) : la création d'un pont rendra la RD35b plus attractive que la RD36 pour les déplacements entre Salin-de-Giraud et Arles.

La poursuite des études et la prise en compte des avis issus de la concertation permettra d'affiner les conditions d'exploitation du pont (double-sens ou voie unique, alternat avec contrôle d'accès à feux tricolores et/ou barrière, abonnement...).

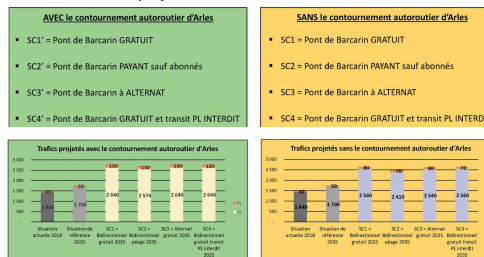
Situation actuelle du trafic en 2018
(Source : étude de trafic, Transmobilités, Novembre 2019)



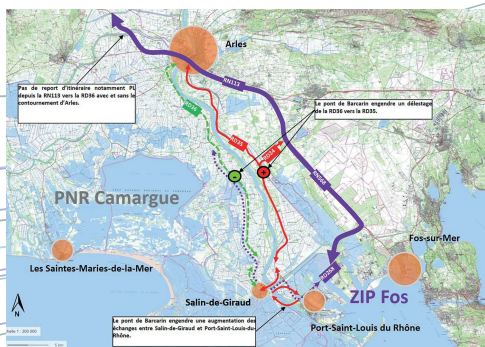
Synthèse des résultats de l'étude de trafic :

(Source : étude de trafic, Transmobilités, Novembre 2019)

Nombre de véhicules par jour traversant le Rhône à Barcarin :



VL = Véhicules Légers PL = Poids Lourds
Situation de référence 2035 = augmentation prévisible du trafic à 2035 en conservant un franchissement du Rhône par bac



L'étude de trafic est disponible dans son intégralité dans les études préliminaires mises à disposition sur le site internet du Département dans le cadre de la concertation publique

Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes » puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

PRÉSENTATION DU PROJET

HYPOTHÈSE D'AMÉLIORATION DU SERVICE

L'hypothèse du maintien d'une liaison par bac, y compris en envisageant des améliorations techniques du bac et de sa gestion, a été analysée. L'optimisation du bac pourrait passer sur le plan technique par le remplacement du matériel par un bac électrique, ou le cas échéant à hydrogène. L'amélioration de sa gestion, par l'augmentation des plages horaires de fonctionnement ou par une organisation différente de l'équipage, il s'agit que le fonctionnement actuel couvre déjà une plage horaire très large et que les fréquences de rotation des bacs sont déjà optimisées. Les bateaux alternatifs ne sont pour l'instant pas fiables pour le type de trajets effectués et nécessiteraient de plus des investissements initiaux plus périodiques lourds pour les bateaux et un coût de maintenance important. Outre la pollution liée à son mode d'alimentation, le bac engendre également la nécessité de dragages fréquents dans le lit du Rhône. Par ailleurs, le changement de fiscalité carbone en 2022 augmentera le coût de fonctionnement en cas de maintien d'un bac au fioul. Enfin, quelle que soit la performance du bac retenu, des interruptions de service liées aux crues du Rhône ou à des avaries continueront à exister. Pour toutes ces raisons, il ne paraît pas opportun de maintenir le bac.



LES VARIANTES DE TRACÉ



Après avoir étudié les alternatives possibles, c'est dans le fuseau « centre » que le tracé axé sur la voie d'accès au bac est clairement ressorti comme l'option la plus favorable :
→ il réutilise les emprises de la route déjà existante → limite les impacts fonciers, agricoles et environnementaux et l'impact sur le paysage. C'est le tracé le plus court → coût le plus faible.

Différents tracés ont été étudiés au sein de trois fuseaux

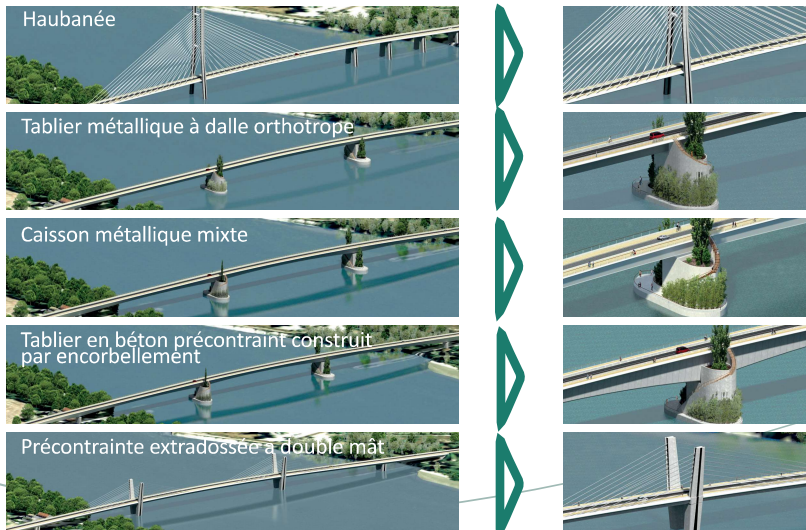
Fuseau nord : Moins efficace pour les déplacements vers Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos, plus d'infrastructures à créer, emprises importantes sur les zones naturelles ou agricoles.

Fuseau centre : Axé sur Salin → l'analyse des tracés en fonction des emprises foncières, de l'importance des infrastructures à créer, de l'impact sur le milieu naturel et agricole ou industriel a conduit à un tracé correspondant à l'ancienne traversée du bac.

Fuseau sud : De Port-Saint-Louis-du-Rhône à l'Estacade de l'Esquinou → trop d'enjeux écologiques et incidence sur la circulation dans le sud de Salin.

LES VARIANTES D'OUVRAGE D'ART

10 variantes étudiées au total
Après analyse de leur adéquation aux enjeux à prendre en compte
→ 5 variantes se dégagent



Comparaison multicritères des variantes d'ouvrage d'art

	Haubanée	Tablier métallique à dalle orthotrope	Caisson métallique mixte	Béton précontraint construit par encorbellement	Précontrainte extradossée à double mâts
Impact très faible					
Impact faible					
Impact moyen					
Impact important					
Neutre					
Construction (Facilité de mise en œuvre, sécurité au temps à construire)	+	++	++	-	+
Maintenance	+	--	--	++	+
Esthétique (Équilibre, cohérence, facilité de maintenance) (Éléments, couleur, matériaux, insertion dans le site et le paysage...)	++	+		-	+
Impact environnemental	-	+	+	-	-
Accès PMR (pente)	4%	6% avec paliers	6% avec paliers	6% avec paliers	4%
Montant des travaux	50,4 M€HT	42,6 M€HT	46,3 M€HT	39,2 M€HT	42,3 M€HT
Durée des travaux	Environ 30 mois				

Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes » puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



Franchissement du Rhône

RD35b/RD36 - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

CONCERTEZ TOUT AU LONG DU PROJET

LE GROUPE DE CONCERTATION

Le Département a souhaité la constitution d'un groupe de concertation regroupant des acteurs du territoire. Ce processus de démocratie participative permettra à chacun de s'exprimer au cours de réunions de travail.

Il aura vocation à se réunir périodiquement et pendant toute la durée du projet.

→ Ses objectifs

Impliquer des citoyens dans la construction du projet ; Favoriser, en petit comité, un échange direct entre les porteurs d'intérêts différents ;

Faire évoluer et trouver des compromis aux éventuels conflits d'intérêt sur le territoire.

→ Sa composition

- 4 groupes d'acteurs :
- Des associations environnementales ;
 - Des acteurs économiques ;
 - Des collectifs de riverains ;
 - Des usagers du fleuve.

Les membres seront nominatifs et désignés par les associations.

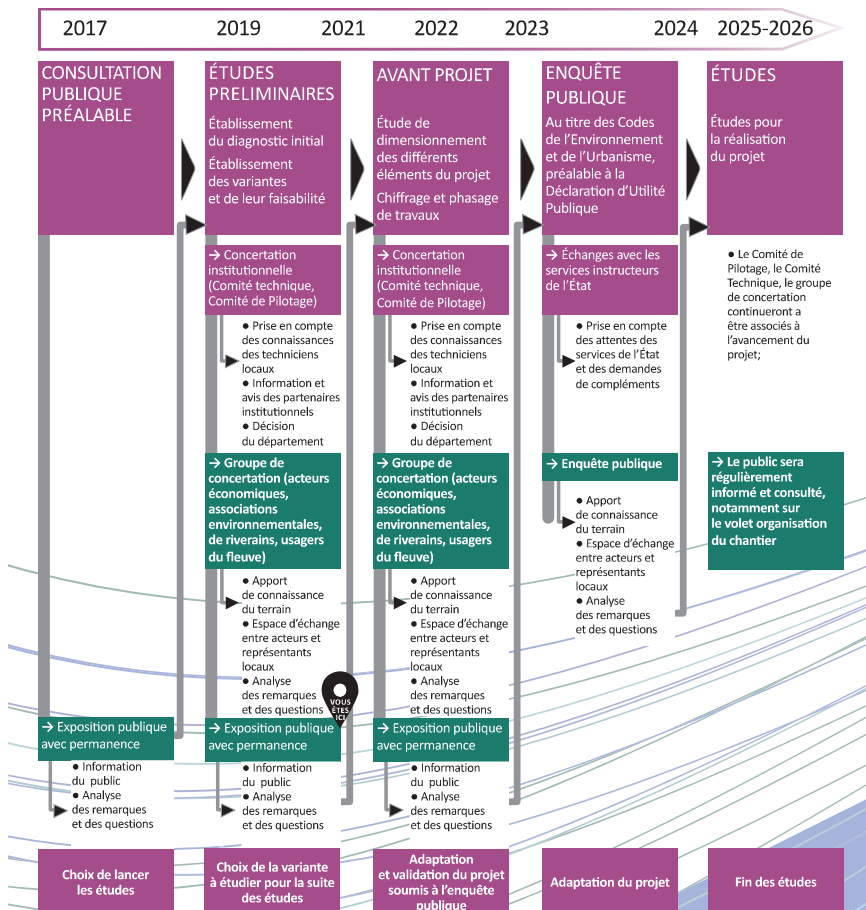
Les représentants devront s'engager à participer à la démarche durant tout le projet. Il est important pour la continuité de la démarche d'avoir des interlocuteurs stables autant que possible.

→ Ses productions

Les travaux du groupe de concertation feront l'objet de compte-rendus qui seront restitués aux comités techniques et aux comités de pilotage.

LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION AVANT LA DUP

LES PHASES DE DIALOGUE AVEC LE PUBLIC



Site internet : www.departement13.fr
(rubrique « nos actions » puis « routes » puis « Projet de pont au niveau de Barcarin »)

Posez vos questions : barcarin@departement13.fr

