



DGA de l'Équipement du Territoire
Direction des Routes et des Ports
Service Maitrise d'Ouvrages
0413312206

**RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU 25 MARS 2022
SOUS LA PRÉSIDENCE DE MME MARTINE VASSAL
RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET**

OBJET : RD 35b - Franchissement du Rhône entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bilan de la concertation publique préalable pour la phase études préliminaires.

Madame la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, sur proposition de Madame la déléguée aux Routes, soumet à la Commission permanente le rapport suivant :

L'Opération « RD35b-Franchissement du Rhône par un pont entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône » a été prise en considération lors du vote du budget primitif 2007.

Par délibération du 30 juin 2017, la Commission permanente du Conseil départemental a autorisé le lancement de la concertation publique pour la réalisation d'un pont au niveau de Barcarin.

Cette concertation, dont le principe est issu de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, se déroulera pendant toute la durée du projet, en fonction des phases d'avancement selon les modalités prévues par la délibération précitée.

La première phase de concertation, faisant l'objet du présent rapport, a concerné les études préliminaires du projet, notamment sur les enjeux et les contraintes du site ainsi que sur les variantes d'aménagement dont notamment :

- Les variantes de tracé étudiées ;
- Le profil en travers proposé ;
- Les types d'ouvrages étudiés.

La concertation a fait l'objet de deux dispositifs complémentaires organisés sur les mois d'octobre et novembre 2021:

- La concertation publique préalable du 18 octobre au 2 novembre 2021

Exposition publique et permanences sur les communes (Arles au centre-ville, Arles à Salin de Giraud, Port-Saint-Louis-du-Rhône et sur le site Internet du Département),

- Les travaux du groupe de concertation du 5 octobre au 23 novembre 2021

Ce processus de démocratie participative n'est pas obligatoire. Le Département a souhaité le mettre en place car il permet à des acteurs du territoire de s'exprimer au cours de réunions de travail, favorisant, en petit comité, un échange direct entre les porteurs d'intérêts différents.

Au regard des nombreux avis et observations formulés sur le registre, lors des permanences et des réunions du groupe de concertation, durant la période de consultation, ainsi que des courriels et mails qui sont parvenus au Département à la suite de la concertation, les personnes et les associations ont valablement pu exprimer leurs préoccupations vis-à-vis des différentes variantes présentées.

Le bilan complet de cette concertation est annexé au présent rapport. Il détaille la totalité des 170 contributions recueillies auxquelles s'ajoute celles du groupe de concertation, et l'ensemble des réponses détaillées apportées par le Département.

Le comité de pilotage qui s'est tenu le 9 décembre 2021 a émis un avis favorable pour soumettre le bilan de la concertation à l'assemblée délibérante du Département.

La deuxième session de concertation publique portera sur l'avant-projet-sommaire dont la production est programmée pour le début de l'année 2023.

Il est proposé d'approuver le bilan de la concertation publique concernant la phase « Études préliminaires du projet RD35b-Franchissement du Rhône par un pont entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône ».

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer à la Commission permanente de prendre la délibération ci-après.

La Présidente
du Conseil départemental
des Bouches-du-Rhône



Martine VASSAL

Accusé de réception en préfecture
013-221300015-20220325-33795-DE-1-1
Date de télétransmission : 29/03/2022
Date de réception préfecture : 29/03/2022

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU 25 MARS 2022**

RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET

OBJET : RD 35b - Franchissement du Rhône entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bilan de la concertation publique préalable pour la phase études préliminaires.

L'an deux mille vingt-deux, le vendredi vingt cinq mars à onze heures quinze, la Commission permanente s'est réunie à l'Hôtel du Département, sous la présidence de Mme Martine VASSAL.

Présent(s) :

Mme Martine VASSAL, M. Martial ALVAREZ, Mme Agnès AMIEL, Mme Martine AMSELEM, Mme Laurence ANGELETTI, Mme Sabine BERNASCONI, M. Cyrille BLINT, Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Marie-Pierre CALLET, Mme Sophie CAMARD, Mme Laure-Agnès CARADEC, Mme Corinne CHABAUD, M. Frédéric COLLART, Mme Sandrine D'ANGIO, M. Lionel DE CALA, Mme Alison DEVAUX, Mme Nouriati DJAMBAE, Mme Judith DOSSEMONT, M. Cédric DUDIEUZERE, M. Gérard FRAU, Mme Audrey GARINO, M. Gérard GAZAY, Mme Hélène GENTE-CEAGLIO, M. Jacky GERARD, Mme Samia GHALI, M. Patrick GHIGONETTO, Mme Magali GIORGETTI, Mme Mandy GRAILLON, M. Hervé GRANIER, Mme Valérie GUARINO, M. Yannick GUERIN, M. Jean HETSCH, M. Sébastien JIBRAYEL, M. Azad KAZANDJIAN, M. Anthony KREHMEIER, M. Eric LE DISSES, M. Lucien LIMOUSIN, M. Richard MALLIE, M. Arnaud MERCIER, Mme Danielle MILON, M. Yves MORAINÉ, Mme Véronique MIQUELLY, M. Yannick OHANESSIAN, M. Benoît PAYAN, M. Jean-Marc PERRIN, M. Henri PONS, Mme Nora PREZIOSI, Mme Marine PUSTORINO, M. Didier REAULT, M. Denis ROSSI, M. Lionel ROYER-PERREAUT, Mme Anne RUDISUHLI, M. Thierry SANTELLI, M. Yves VIDAL.

Donne(nt) pouvoir :

Mme Julie ARIAS à M. Yannick GUERIN, Mme Nicole JOULIA à Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Josette SPORTIELLO à M. Anthony KREHMEIER, Mme Amapola VENTRON à M. Richard MALLIE.

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU 25 MARS 2022**

RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET

OBJET : RD 35b - Franchissement du Rhône entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bilan de la concertation publique préalable pour la phase études préliminaires.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération n°4 du 1er juillet 2021 donnant délégations de compétences à la Commission permanente,
La Commission permanente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, réunie à l'Hôtel du Département le 25 mars 2022, le quorum étant atteint,
Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération n°4 du 1^{er} juillet 2021 donnant délégations de compétences à la Commission permanente,
Vu la délibération n° 118 du 30 juin 2017 relative à la concertation publique du projet « RD 35b-Franchissement du Rhône entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône ».
La Commission permanente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, réunie à l'Hôtel du Département le 25 mars 2022, le quorum étant atteint,
Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

A décidé :

d'approuver le bilan de la concertation publique sur les études préliminaires de l'opération RD35b-Franchissement du Rhône par un pont entre Salin de Giraud (commune d'Arles) et Port-Saint-Louis-du-Rhône, conformément au bilan annexé au rapport.

Adopte à la majorité

Pour : 45

Mme Martine VASSAL, M. Martial ALVAREZ, Mme Agnès AMIEL, Mme Martine AMSELEM, Mme Laurence ANGELETTI, Mme Julie ARIAS, Mme Sabine BERNASCONI, M. Cyrille BLINT, Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Marie-Pierre CALLET, Mme Laure-Agnès CARADEC, Mme Corinne CHABAUD, M. Frédéric COLLART, Mme Sandrine D'ANGIO, M. Lionel DE CALA, Mme Alison DEVAUX, Mme Judith DOSSEMONT, M. Cédric DUDIEUZERE, M. Gérard GAZAY, Mme Hélène GENTE-CEAGLIO, M. Jacky GERARD, M. Patrick GHIGONETTO, Mme Mandy GRAILLON, M. Hervé GRANIER, Mme Valérie GUARINO, M. Yannick GUERIN, Mme Nicole JOULIA, M. Eric LE DISSES, M. Lucien LIMOUSIN, M. Richard MALLIE, M. Arnaud MERCIER, Mme Danielle MILON, M. Yves MORAINÉ, Mme Véronique MIQUELLY, M. Jean-Marc PERRIN, M. Henri PONS, Mme Nora PREZIOSI, Mme Marine PUSTORINO, M. Didier REAULT, M. Denis ROSSI, M. Lionel ROYER-PERREAUT, Mme Anne RUDISUHLI, M. Thierry SANTELLI, Mme Amapola VENTRON, M. Yves VIDAL.

Contre : 1

Mme Nouriati DJAMBAE.

Abstentions : 12

Mme Sophie CAMARD, M. Gérard FRAU, Mme Audrey GARINO, Mme Samia GHALI, Mme Magali GIORGETTI, M. Jean HETSCH, M. Sébastien JIBRAYEL, M. Azad KAZANDJIAN, M. Anthony KREHMEIER, M. Yannick OHANESSIAN, M. Benoît PAYAN, Mme Josette SPORTIELLO.

Pour la Présidente
du Conseil départemental
des Bouches-du-Rhône
et par délégation



Nathalie TARRISSE

Concertation publique préalable réglementaire
18 octobre 2021 – 2 novembre 2021

Travaux du groupe de concertation
5 octobre 2021 – 23 novembre 2021

Bilan de la concertation

**Rd 35b - Franchissement du Rhône par un pont entre
Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône**

Janvier 2022



PRÉAMBULE 3

LE PROJET 4

PRESENTATION DU PROJET	4
SYNTHESE DES ETUDES PRELIMINAIRES	5
PRESENTATION DES VARIANTES SOUMISES A LA CONCERTATION	6

MODALITES DE LA CONCERTATION 8

CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET DELIBERATIONS	8
OBJET DE LA CONCERTATION	8
PERIODE DE CONCERTATION	8
MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE	9
MODALITES DU GROUPE DE CONCERTATION	12

ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION 14

PARTICIPATION A LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE	14
LIEU DE RESIDENCE DES PARTICIPANTS A LA CONCERTATION	15
PARTICIPATION AU GROUPE DE CONCERTATION	16

ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS 17

METHODE	17
SYNTHESE DES THEMATIQUES LES PLUS ABORDEES	18
LES AVIS EXPRIMES PAR MODE DE CONTRIBUTION	19
LES AVIS EXPRIMES DANS LES CONTRIBUTIONS ECRITES	21
LES AVIS EXPRIMES EN PERMANENCES	27
LES AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE DE CONCERTATION	32

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 42

EN CONCLUSION : LES SUITES A DONNER 45

SUITES A DONNER CONCERNANT LES VARIANTES PRESENTEES A LA CONCERTATION	45
SUITES A DONNER CONCERNANT LES REPONSES A APPORTER SUR DIVERS SUJETS	46
AVIS DES INSTANCES DE GOUVERNANCE DU PROJET	47

ANNEXE : PANNEAUX DE CONCERTATION 48

Le présent bilan porte sur la concertation publique du projet de franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône qui s'est tenue à l'automne 2021 :

- **Concertation publique préalable réglementaire du 18 octobre au 2 novembre 2021**

Conformément aux dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme relatives à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

- **Travaux du groupe de concertation du 5 octobre au 23 novembre 2021**

Dispositif de démocratie participative non obligatoire, composé de représentants des associations et acteurs du territoire, que le Département a souhaité mettre en place en complément de la concertation publique préalable réglementaire.

Ce bilan de la concertation, mis à disposition du public, présente le cadre de l'élaboration du projet, le dispositif de concertation mis en place et synthétise les contributions portées à connaissance du maître d'ouvrage et les suites à donner.

PRESENTATION DU PROJET

Le Grand Rhône constitue la frontière naturelle entre la Camargue orientale et les zones de Fos – Martigues. Il n'existe aucun pont permettant de traverser le Rhône excepté celui de Trinquetaille, situé à 40 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.

Outre le temps d'attente et l'interruption de service entre 2h et 4h20 du matin, chaque année, de nombreux aléas perturbent le fonctionnement du bac (avarie, entretien ou réparation, passage d'un transport fluviomaritime sur le Rhône, ravitaillement,

grève du personnel, les exercices de sécurité réglementaire, intempéries, crues du Rhône, ...). En moyenne, un usager qui emprunte le bac deux fois par jour est susceptible de se retrouver bloqué 1 à 2 fois par semaine. L'étude des pistes d'optimisation du système actuel n'indique pas de véritables marges de manœuvre pour améliorer l'offre de service.

L'exploitation du bac est largement déficitaire et son coût de fonctionnement, très important, augmente chaque année. Les cofinanceurs actuels du bac rencontrent des difficultés pour assurer ce coût depuis le désengagement de la Région PACA.

Le projet vise la création d'un pont permettant de franchir le Rhône entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône au niveau entre la RD35b et RD36 par un pont, répond à un triple objectif :

- Améliorer l'offre de service actuelle,
- Désenclaver les riverains,
- Optimiser le coût de plus en plus lourd pour les collectivités.

Le projet de franchissement du Rhône doit répondre à une triple préoccupation :

- Trouver une alternative au Bac actuel, économiquement moins pénalisante pour les collectivités en considérant le coût global de l'équipement ;
- Assurer un niveau de service, répondant aux besoins de déplacement des habitants et des acteurs économiques de Salin-de-Giraud ;
- Respecter les impératifs de protection du delta camarguais.

Par le passé, plusieurs études ont été menées sur ce projet dans lesquelles le scénario de franchissement du Rhône par un pont apparaissait comme la meilleure solution pour répondre aux différents enjeux.

LES HYPOTHESES D'AMELIORATION 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 dans le cadre des études préliminaires. Il s'avère 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** (notamment bateau électrique) ne sont pour l'instant pas fiables pour le type de trajets effectués et nécessiteraient des investissements initiaux puis 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 notamment aux crues du Rhône ou à des avaries demeureront.

Pour toutes ces raisons, il n'est pas apparu opportun au Département de maintenir le bac.

Les études préliminaires ayant fait l'objet de la concertation confirment l'intérêt de la solution du pont, notamment en terme de **faible impact sur les enjeux environnementaux et le paysage** mais aussi en terme de liens socio-économiques entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône et les bassins d'emploi de la rive gauche.

L'étude de circulation conclut à une légère augmentation du nombre de véhicules franchissant le Rhône à l'horizon 2030. Toutefois, elle montre que ces nouveaux déplacements concernent essentiellement des trajets locaux et que des moyens de régulation du trafic, comme l'alternat ou la tarification, pourraient être mis en place pour dissuader des éventuels transits par la Camargue.

L'analyse des grands projets connexes montre qu'ils sont en lien avec le Nord et l'Est du territoire via la RN 568 et donc ils n'impacteront pas la circulation sur le pont.

Les documents d'urbanisme des Villes d'Arles et de Port-Saint-Louis-du-Rhône encadrent de manière responsable le développement de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Salin-de-Giraud. A Salin-de-Giraud notamment, ils limitent fortement les projets de construction. Il n'y a donc **pas de risque d'une augmentation de la population et de projets immobiliers liés à la réalisation du pont.**

PRESENTATION DES VARIANTES SOUMISES A LA CONCERTATION

LES VARIANTES DE TRACE

Différents tracés ont été étudiés :

- **Fuseau nord :**

Il est moins efficace pour les déplacements vers Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer, demande la création d'infrastructures et des emprises importantes sur les zones naturelles ou agricoles. Il est donc très impactant sur l'environnement, l'agriculture et le paysage.

- **Fuseau centre :**

Il est axé sur Salin-de-Giraud. L'analyse en fonction des emprises foncières, de l'importance des infrastructures à créer, du moindre impact sur le milieu naturel et agricole ou industriel conduit à un tracé correspondant à celui emprunté par le bac.

- **Fuseau sud :**

De Port-Saint-Louis-du-Rhône à l'Estacade de l'Esquinau, ce tracé présente trop d'impacts sur les enjeux écologiques et paysagers ainsi qu'une incidence sur la circulation.



Les variantes de tracé étudiées

Le choix du tracé soumis à la concertation publique est celui qui évite le plus les secteurs sensibles. Les différentes analyses multicritères, portant notamment sur les enjeux environnementaux, le trafic, la desserte territoriale, le foncier, l'agriculture, le coût pour la collectivité, montrent en effet que le tracé empruntant l'accès actuel au bac répond le mieux à ces exigences.



LES VARIANTES D'OUVRAGE D'ART

Différentes solutions techniques d'ouvrages d'art permettent de réaliser le franchissement. 5 variantes ont été proposées à la concertation :

- **Haubanée :**

Le tablier du pont est suspendu par des câbles, eux-mêmes étant soutenus au mât central, en utilisant l'effet de balance pour équilibrer les efforts entre eux.

- **Tablier métallique à dalle orthotrope :**

Technique utilisée pour les grandes portées, le pont est construit comme une poutre entièrement métallique avec une chaussée par-dessus (gain de poids et ouvrage plus fin - mais coût supérieur).

- **Caisson métallique mixte :**

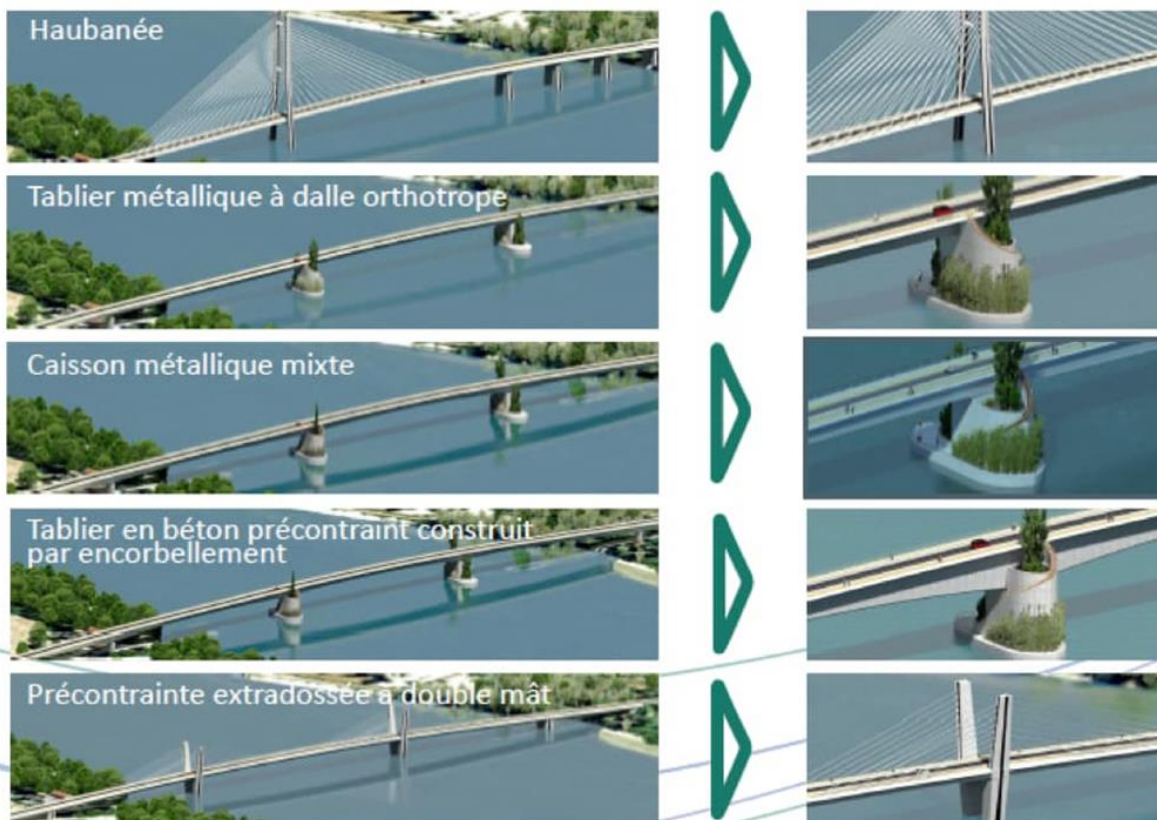
Le pont est construit sur la base d'un caisson métallique de hauteur variable pour la partie inférieure surmonté d'une dalle en béton

- **Tablier en béton précontraint par encorbellement :**

Technique la plus courante, des armatures (dites de précontrainte) sont placées dans le béton de manière à annuler en partie les efforts liés au poids de l'ouvrage. Cela conduit également à un tablier dont la hauteur est variable et en général assez importante au niveau des piles, d'où une intégration plus délicate dans le paysage.

- **Précontrainte extradossée à double mât :**

Dans cette technique intermédiaire entre le béton précontraint et l'haubanée, les armatures de précontrainte sont placées sur un pilier pour en augmenter l'efficacité par effet de contrebalancement des efforts.



Les variantes d'ouvrage d'art

MODALITES DE LA CONCERTATION

CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET DELIBERATIONS

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme (L 103-2 & R103-1), la concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales d'un projet.

Par **délibération en date du 30 juin 2017**, le Département a établi le mode de gouvernance du projet, et prévoit notamment :

- La nécessité d'une concertation publique préalable, lorsque le maître d'œuvre aura été retenu et que les études seront engagées, qui se fera sous la forme d'expositions publiques, des permanences pour répondre aux questions, de la mise à disposition d'un registre au public et d'éléments d'information sur le projet en phases conception et réalisation sur le site internet du Département.
- La constitution d'un groupe de concertation regroupant les associations et acteurs du territoire.

OBJET DE LA CONCERTATION

La phase de concertation faisant l'objet du présent bilan portait **sur les études préliminaires du projet de franchissement**, notamment **sur les enjeux et les contraintes du site ainsi que sur les variantes d'aménagement**, pour **recueillir les observations et contributions**, qui sont prises en compte dans le présent bilan de concertation.

A l'issue de cette phase de concertation, un tracé et deux types d'ouvrages seront étudiés plus en détails lors de la phase d'Avant-Projet.

PERIODE DE CONCERTATION

La concertation sur les études préliminaires du projet de franchissement a fait l'objet de deux dispositifs complémentaires organisés sur les mois d'octobre et novembre 2021 :

Concertation publique préalable:
du 18 octobre au 2 novembre 2021

Travaux du groupe de concertation :
du 5 octobre au 23 novembre 2021


MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE

LES DISPOSITIFS D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION

La concertation publique a été annoncée par différents moyens :

- L'affichage d'un avis de concertation publique du 1/10/21 au 2/11/21 en mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône, en mairie d'Arles et en mairies annexes de Salin de Giraud, Sambuc, Raphèle, Mas-Thibert et Moulès
- Une annonce légale publiée à deux reprises dans la presse locale (La Marseillaise le 4 octobre 2021 et le 19 octobre 2021, et la Provence le 1er octobre 2021 et le 19 octobre 2021)
- Des articles dans la presse locale annonçant l'ouverture de la concertation (La Marseillaise et la Provence le 18 octobre 2021)
- Une annonce dans le magazine municipal « Arles Info » édition d'octobre 2021.
- Une annonce sur le site internet du Département
- Une annonce sur le site internet des deux communes concernées
- Une annonce sur les réseaux sociaux (Facebook, twitter)

Articles dans La Marseillaise et la Provence le 18 octobre 2021



Franchissement du Rhône par un pont entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône RD 35b / RD 36

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE SUR LES ETUDES PRELIMINAIRES

COMMUNES D'ARLES et de PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

Le Département organise une exposition publique concernant les études préliminaires du projet de pont pour le franchissement du Rhône entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Salin de Giraud.

Du lundi 18 octobre au mardi 2 novembre 2021
Les panneaux d'information, les études préliminaires ainsi que les registres d'observations sont disponibles aux adresses ci-dessous ainsi que sur le site internet du Département :

<p>Mairie annexe de Salin de Giraud Salle d'honneur Cercle Solvay,1 Boulevard Pierre Tournayre 13 129 ARLES</p> <p>Du lundi au vendredi De 8h30 à 12h00 et de 15h30 à 16h30</p> <p>Permanences des techniciens UNIQUEMENT sur RDV Lundi 18 octobre de 8h30 à 12h00 Vendredi 29 octobre de 15h30 à 16h30</p>	<p>Mairie d'Arles Direction de l'aménagement du Territoire Pôle des Services Publics 1 (2^e étage, Salle 202) 11 rue Parmentier 13 200 ARLES</p> <p>Du lundi au vendredi De 8h30 à 12h00 et de 15h30 à 16h30</p> <p>Permanences des techniciens UNIQUEMENT sur RDV Vendredi 22 octobre de 8h30 à 12h00 Mercredi 27 octobre de 8h30 à 12h00</p>	<p>Mairie de Port Saint-Louis-du-Rhône Direction des services Techniques 25 avenue Max DORMOY 13 230 PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE</p> <p>Du lundi au vendredi De 8h30 à 12h00 et de 15h30 à 17h00</p> <p>Permanences des techniciens UNIQUEMENT sur RDV Lundi 18 octobre de 15h30 à 17h00 Vendredi 29 octobre de 8h30 à 12h00</p>
---	--	--


COVID-19 Afin de respecter les contraintes sanitaires, la réception du public se fera uniquement sur RDV :

- Par mail : barcarin@departement13.fr
- Par téléphone : 04.13.31.22.66 (du lundi au vendredi aux heures de bureau).

e-concertation

Les panneaux ainsi que les études préliminaires exposés dans ces lieux sont également disponibles :

- sur le site Internet du Département (www.departement13.fr) rubrique « nos actions » puis « routes »
- ou en suivant ce QR Code



Les observations pourront également être adressées par mail à l'adresse suivante : barcarin@departement13.fr. Elles seront consignées et prises en compte dans le bilan de la concertation.

Avis affiché en mairie

Arles

Entre Salin et Port-Saint-Louis, le pont pointe enfin à l'horizon

Une nouvelle phase de la concertation publique s'engage, avec des expos publiques sur le projet



LA CONCERTATION
Le Département organise une exposition publique concernant les études préliminaires du projet de pont pour le franchissement du Rhône entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Salin de Giraud.

L'INTERVIEW MONSIEUR GILLES, LE MAIRE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE, SUR LE PROJET DE PONT.

"On améliorera tout ce que l'on peut améliorer"

LA FOTD prête à renouer le dialogue

La Marseillaise 19 OCTOBRE 2021

Le Département veut votre avis sur le pont

PORT-SAINT-LOUIS
Arlésienne de l'actualité locale, le projet d'un nouveau pont sur le Rhône pour remplacer le bac reliant Port-Saint-Louis à Salin-de-Giraud revient en discussion ce lundi avec l'ouverture d'une concertation publique.

Le Département affirme que les études sur la réalisation d'un pont doivent répondre à une triple préoccupation : « Trouver une alternative au bac dont le coût est de plus en plus élevé pour les collectivités, assurer un niveau de service, répondre au besoin de déplacement des habitants et des industries, respecter les impératifs de protection du delta camarguais. »

« Il s'agit de trouver un service public de transport qui soit viable, durable et respectueux de l'environnement. Ce projet est une opportunité de choix de la droite, les déplacements sont concernés, des retards sur le bac ont été constatés », déclare Arlette Baudouin, présidente de la Région.

« Sa collègue, Aurélien Roux, pointe, elle, le retrait de la Région, en décembre 2020, du financement des travaux du Delta du Rhône. Et donc, elle dit que le projet n'est pas prioritaire pour le Département pour 70% et de la Ville d'Arles à 10%. La Région justifie déjà sa décision par les coûts élevés des équipements sans « qu'un service rendu ne soit amélioré ni qu'un plan de stabilisation des dépenses n'a été mis en œuvre ». Et s'engage à prendre part au projet de pont lorsqu'il sera lancé.

En attendant les résultats de la concertation, nous vous invitons à venir assister aux réunions publiques prévues dans les mairies d'Arles et Port-Saint-Louis ainsi qu'en mairie annexe de Salin-de-Giraud. Cela est évidemment nécessaire sur l'ensemble, via le site internet du Département.

Le Département précise que les personnes intéressées pourront s'exprimer en adressant leurs observations par mail à l'adresse barcarin@departement13.fr.

LES DISPOSITIFS D'INFORMATION DU PUBLIC

Les supports mis à disposition

L'exposition publique

Une exposition publique de 7 panneaux d'information présentant les enjeux, la problématique et la démarche du projet a été mise à la disposition du public :

- **Panneau 1** : les objectifs du projet et le calendrier prévisionnel
- **Panneau 2** : l'historique du projet
- **Panneau 3, 4 et 5** : les enjeux pris en compte par le projet (enjeux environnementaux, techniques et humains)
- **Panneau 6** : Présentation du projet
- **Panneau 7** : Présentation de la démarche de concertation (groupe de concertation et étapes de concertation publique avant la Déclaration d'Utilité Publique)

La mise à disposition des rapports d'étude préliminaire

Ont été mis à disposition du public dans leur intégralité :

- Le rapport d'étude préliminaire
- L'étude préliminaire relative à l'ouvrage d'art
- L'étude de trafic
- L'Inventaire Faune Flore Habitat

Les lieux de mise à disposition des supports d'information du public

L'exposition publique et différents rapports ont été mis à la disposition du public en trois lieux :

Mairie d'Arles

Direction de l'Aménagement du Territoire, Pôle des Services Publics 1
11 rue Parmentier, 13 200 ARLES
Horaires d'ouverture : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 (du lundi au vendredi).

Mairie annexe de Salin de Giraud

Salle d'honneur, Cercle Solvay
1 Bd Pierre Tournayre
13 129 ARLES
Horaires d'ouverture : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 (du lundi au vendredi).

Mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Direction des Services Techniques
25 avenue Max Dormoy
13 230 PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE
Horaires d'ouverture : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 (du lundi au vendredi).

L'exposition publique et les rapports d'études préliminaires ont été mis à la disposition du public sur le site internet du Département, avec la création d'une page dédiée au projet : <https://www.departement13.fr/nos-actions/routes/les-chantiers/rd-35b-franchissement-du-rhone-par-un-pont-entre-salin-de-giraud-et-port-saint-louis-du-rhone/>



Les 7 panneaux d'information

La tenue de permanences pour répondre aux questions du public

Des permanences ont été assurées par les techniciens de la Direction des Routes et des Ports du Département durant la période de l'exposition publique (du 18 octobre au 02 novembre 2021) sur deux journées par site pour répondre aux questions du public :

- Le Lundi 18 octobre de 8h30 à 12h00 à la Mairie annexe de Salin de-Giraud
- Le Lundi 18 octobre de 13h30 à 17h00 à la Mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône
- Le Vendredi 22 octobre de 8h30 à 12h00 à la Mairie d'Arles
- Le Mercredi 27 octobre de 8h30 à 12h00 à la Mairie d'Arles

- Le Vendredi 29 octobre de 8h30 à 12h00 à la Mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône
- Le Vendredi 29 octobre de 13h30 à 16h30 à Mairie annexe de Salin-de-Giraud

Afin de respecter au mieux les contraintes sanitaires, la réception du public lors de ces permanences a été organisée sur rdv. La prise de RDV a pu être effectuée préalablement par mail ou par téléphone. Les personnes se présentant spontanément ont néanmoins pu être reçues.

LES DISPOSITIFS DE RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Les observations et contributions du public ont pu être adressées au Département de plusieurs manières :

- **Trois registres papiers** (un sur chaque site d'exposition en mairie)
- **Un registre numérique** via un lien accessible sur le site internet du Département <https://forms.office.com/r/LSpch9Ea7F>
- **Un envoi de courrier postal** au Département à l'adresse postale indiquée
- **Un envoi de courriels** à barcarin@departement13.fr
- **Témoignages** lors des RDV des permanences

Toutes les contributions transmises ont été prises en compte dans ce bilan de concertation.

Registre numérique : Franchissement du Rhône par un pont au niveau de Barcarin
Concertation publique du 18/10/21 au 2/11/21

* Obligatoire

1. NOM (facultatif)
Entrez votre réponse

2. PRENOM (facultatif)
Entrez votre réponse

3. Êtes vous? *

Un habitant

Un usager du fleuve

Un acteur économique

Une association

Autre

4. NOM DE VOTRE ORGANISME, ENTREPRISE, ASSOCIATION (facultatif)
Entrez votre réponse

5. COORDONNEES TELEPHONIQUES (facultatif)
Entrez votre réponse

6. ADRESSE POSTALE (facultatif)
Entrez votre réponse

7. COORDONNEES NUMERIQUES (Adresse mail) *
Entrez votre réponse

8. CONTRIBUTION - COMMENTAIRE - QUESTION *
Entrez votre réponse

Envoyer

MODALITES DU GROUPE DE CONCERTATION

Le Département a souhaité constituer un **groupe de concertation regroupant des acteurs du territoire**. Ce processus de **démocratie participative** n'est pas obligatoire. Le Département a souhaité le mettre en place car il permet à chacun de s'exprimer au cours de réunions de travail, favorisant, en petit comité, un échange direct entre les porteurs d'intérêts différents.

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

SES OBJECTIFS :

- Favoriser, en petit comité, un échange direct entre les porteurs d'intérêts différents
- Impliquer des citoyens dans la construction du projet
- Faire évoluer et trouver des compromis aux intérêts multiples-sur le territoire.

LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU GROUPE DE CONCERTATION

Le groupe de concertation est composé de représentants des associations et acteurs du territoire, sur la base d'un projet de liste établie par le Département, identifiés en lien avec les membres du comité technique et présenté au comité de pilotage.

LA COMPOSITION DU GROUPE DE CONCERTATION

11 associations environnementales :

- France Nature Environnement
- Fondation TOUR DU VALAT
- Association les Amis des Marais du Vigueirat
- Association pour l'Education à l'Environnement et à la Citoyenneté du Pays d'Arles Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement Rhône Pays d'Arles
- NACICCA - NAture et CItoyenneté en Crau, Camargue et Alpilles
- Association Arles Camargue Environnement Nature
- Agir pour la CRAU
- Association Rhône Migrateurs Méditerranée
- Société Nationale de la Protection de la Nature
- Association de chasse maritime de Camargue
- Ligue pour la Protection des Oiseaux délégation Provence Alpes Côte d'Azur

4 usagers du fleuve :

- Compagnie Fluviale de Transports
- Société AGIS
- Entreprise Fluviale de France
- Agir pour le fluvial

9 acteurs économiques :

- Syndicat des Riziculteurs de France et Filière
- Groupe français Imerys PCC France
- Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est
- Camping Les Bois Flottés de Salins de Giraud
- Office du tourisme d'Arles
- Office du tourisme de Port-St-Louis-du-Rhône
- Chambre de Commerce et d'Industrie – CCI du pays d'Arles
- Groupe Arles Taxis Services
- Entreprise Mzi-life science

5 collectifs de riverains :

- Association les Cabanoniers Port-Saint-Louisiens
- Association des Usagers du Bac de Barcarin et Contribuables "AUBAC" de Salin de Giraud
- Association de culture régionale "Camargo souvajo"
- Associations syndicale des propriétaires du lotissement Les Vanneaux
- Comité Arles / Salin de Giraud / Kalymnos

Ce groupe est nominativement constitué de représentants désignés par les associations et acteurs du territoire qui s'engagent à contribuer à la réflexion dans le temps long. Ce groupe de concertation a vocation à se réunir périodiquement pendant toute la durée du projet.

Une mailing-list des membres du groupe de concertation a été établie et sert de canal

privilegié d'échange d'informations (transmission des invitations en amont et des supports et CR en aval des groupes de travail).

Les réunions du groupe de concertation ne comportent pas d'élus. Le travail du groupe est restitué aux représentants du comité technique puis aux élus en Comité de Pilotage.

LES REUNIONS DU GROUPE DE CONCERTATION EN PHASE D'ETUDES PREALABLES

Le groupe de concertation s'est réuni à trois reprises en phase d'études préalables :

- **La 1^{ière} réunion a eu lieu le mardi 5 octobre 2021 à Marseille**

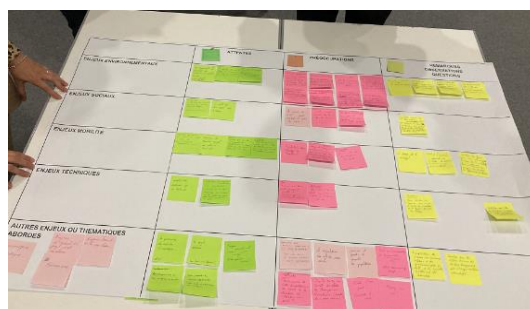
Cette 1^{ière} réunion a eu pour objectif d'installer le groupe, de présenter le projet, de présenter la démarche de groupe de concertation et de construire collectivement sa feuille de route basée sur l'expression des attentes, préoccupations et observations de ses membres.

- **La 2^{ième} réunion a eu lieu le lundi 15 novembre 2021 à Salin de Giraud**
- **La 3^{ième} réunion a eu lieu le mardi 23 novembre 2021 à Port-Saint-Louis-du-Rhône**

La 2^{ième} et la 3^{ième} réunion du groupe de concertation ont eu pour objectif de commencer à apporter des réponses, en se basant sur les études disponibles à ce stade.

A l'issue de chaque présentation, les participants ont été invités à poser leurs questions au Département et aux experts mobilisés afin de compléter les présentations.

Certains éléments présentés lors de cette phase d'étude seront à actualiser ou à approfondir lors de la phase AVP. Ces éléments seront présentés aux membres du groupe de concertation une fois disponible.



Réunion N°1 du groupe de concertation



Réunion N°2 du groupe de concertation

ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION

PARTICIPATION A LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE

LA FREQUENTATION DES DIFFERENTS LIEUX DE CONSULTATION

Expositions publiques

L'accès était libre durant les horaires d'ouvertures des Services administratifs qui accueillait l'exposition, les visiteurs qui ne se sont pas inscrits sur les registres n'ont pas pu être comptabilisés.

Site internet

La page du projet sur le site web du Département a été visitée 487 fois, par 430 visiteurs uniques.

Il y a eu 133 visites le premier jour et entre 7 et 25 visites / jour les jours suivants.

188 visiteurs sont venus de Facebook, le reste a accédé à la page en accès direct ou via la page des routes sur le site.

Les visiteurs sont restés en moyenne 1mn40 sur la page internet.

Permanences

12 rendez-vous ont été réalisés. Ces rendez-vous ont permis de recueillir l'expression de 17 personnes.

Les rendez-vous ont duré en moyenne 1h30.

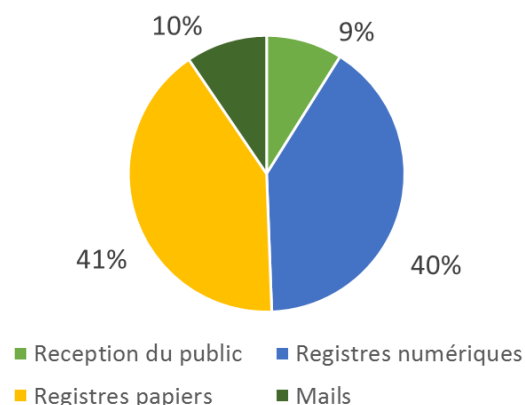
LES RETOMBÉES MEDIATIQUES

4 articles de presse ont été dédiés au projet :

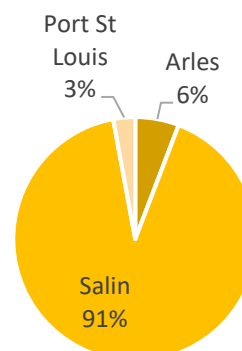
- 2 articles dans La Marseillaise le 18/10 et le 20/10/2021,
- 1 article dans La Provence le 18/10/21,
- 1 article dans Le Monde le 15/11/2021.

LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR MODE DE CONTRIBUTION

Modalités de participation	Nombre de contributeurs
Permanences	17
Registres numériques	66
Registres papiers	68
Mails / courriers	19
Total	170

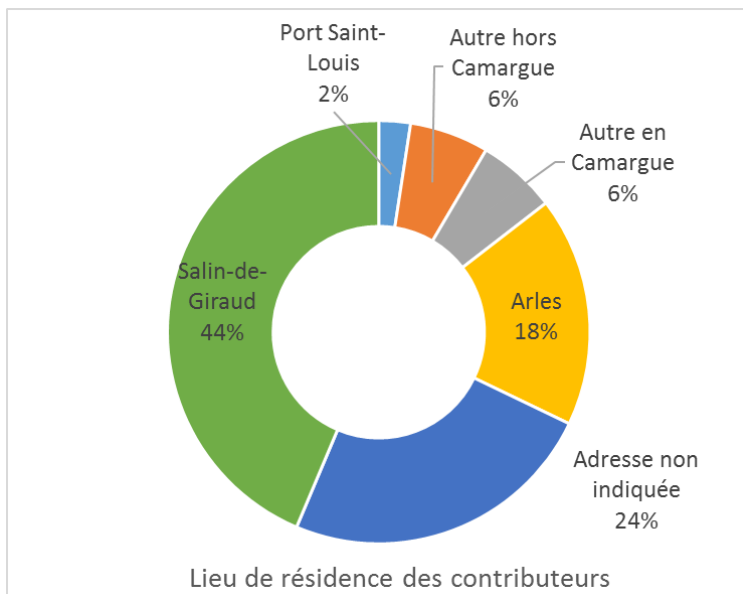


Répartition des contributions publiques



Répartition de la participation dans les registres papiers

LIEU DE RESIDENCE DES PARTICIPANTS A LA CONCERTATION



PARTICIPATION AU GROUPE DE CONCERTATION

- 42 acteurs du territoire ont été sollicités
- 12 ont répondu défavorablement ou n'ont pas répondu
- 30 organismes ont accepté de participer
- 21 organismes ont participé aux réunion
- Le groupe de concertation s'est réuni 3 fois lors de cette phase de concertation, mobilisant à chaque fois entre 12 et 15 participants, soit plus de la moitié des acteurs invités lors de chaque séance

Récapitulatif des participations						
	Organismes sollicités	Organismes ayant accepté de participer	Organismes ayant participé	Réunion N°1 05/12/2021	Réunion N°2 15/11/21	Réunion N°3 23/11/21
Acteurs économiques	11	9	5	3	4	4
Associations environnementales	14	11	8	8	8	4
Associations Collectifs Riverains	10	6	4	2	3	3
Usagers du fleuve	7	4	4	4	0	1
	42	30	21	17	15	12

Certains membres du groupe de concertation ont également déposé des contributions au nom de leur structure dans le cadre de la concertation publique préalable réglementaire, notamment les associations environnementales France Nature Environnement des Bouches-du-Rhône, Agir pour la Crau, la Tour du Valat, et NACICCA - NAture et CItoyenneté en Crau, Camargue et Alpilles. Certains représentants d'associations Collectifs Riverains ont également participé à la concertation publique préalable réglementaire à titre personnel.



Réunion N°3 du groupe de concertation

ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS

METHODE

Pour l'analyse des contributions, lorsqu'une contribution pouvait exprimer plusieurs expressions en lien avec différentes thématiques, chaque expression a été prise en compte dans l'analyse.

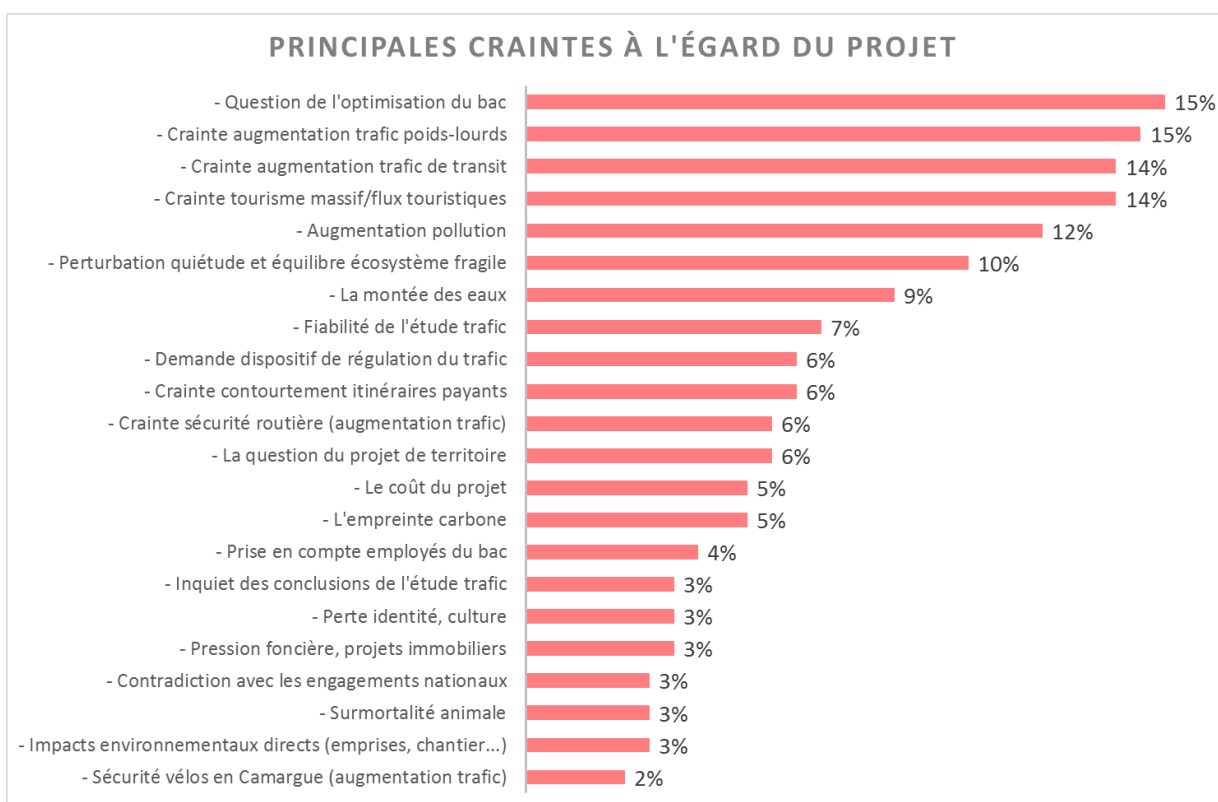
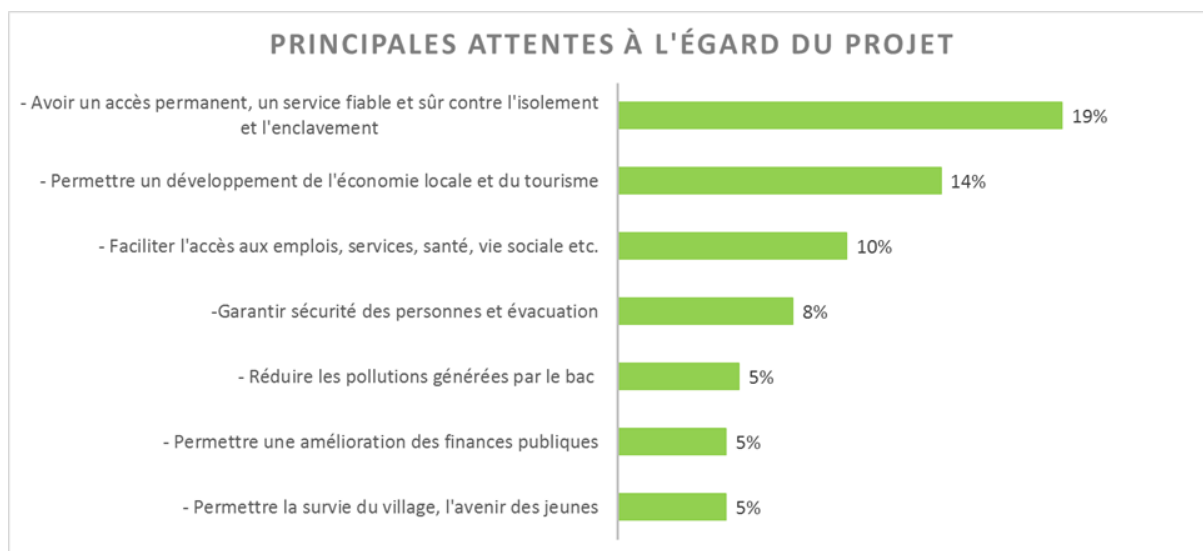
Chacun des modes d'expression a favorisé des natures d'échanges spécifiques et fait donc l'objet d'une analyse qualitative ad hoc :

- Les permanences ont permis d'aborder des situations particulières, de présenter les études et de répondre à des questionnements ;
- Les contributions écrites (mails, courriers, registres numériques et papier) ont permis de recueillir des avis et des questionnements, sans pouvoir répondre directement à l'auteur à ce stade ;
- Le groupe de concertation a permis de recueillir l'ensemble des attentes et préoccupations de ses participants et de bâtir une feuille de route afin d'y répondre lors des deux réunions suivantes sur la bases des études disponibles.

L'analyse des expressions par mode est suivie d'une synthèse globale des enseignements.

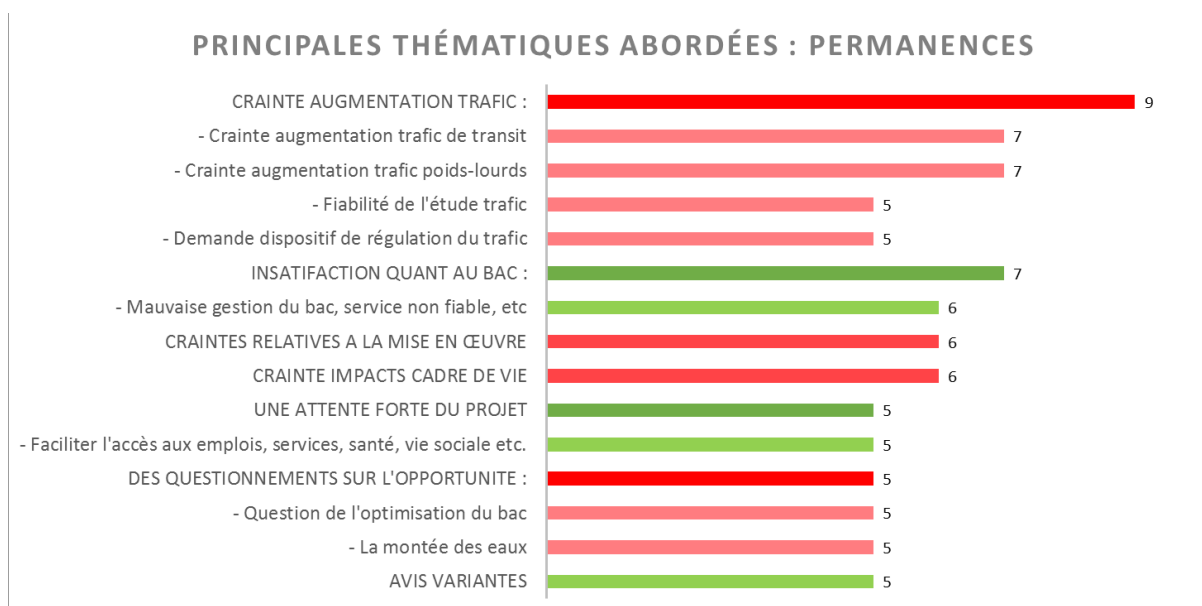
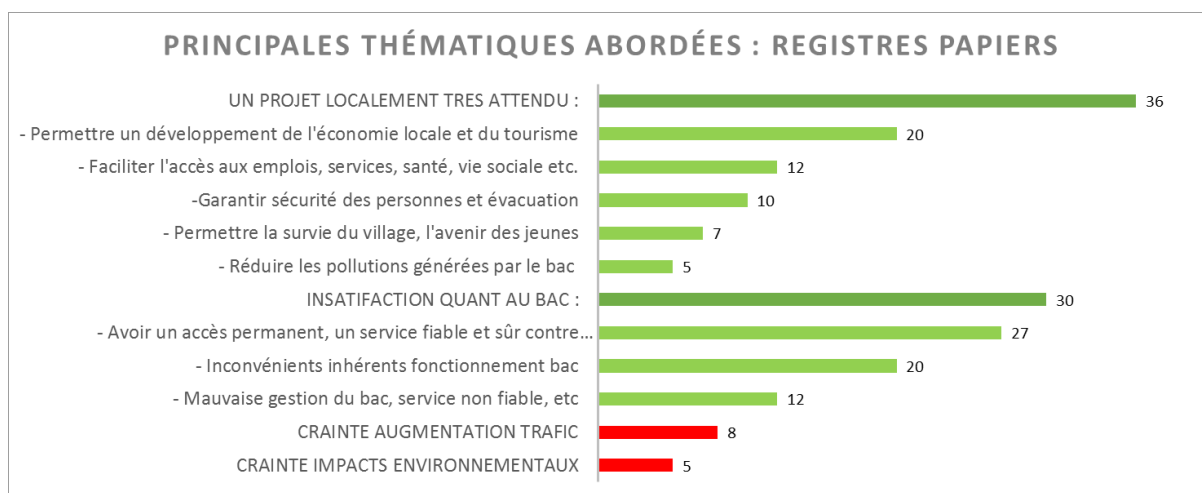
SYNTHESE DES THEMATIQUES LES PLUS ABORDEES

Les graphiques ci-dessous présentent les grandes thématiques abordées dans les contributions (permanences, mails, courriers, registre numérique, registres papiers), exprimées en pourcentage de contributeurs ayant abordé chaque sujet. Ces éléments sont détaillés dans l'analyse qualitative qui suit.

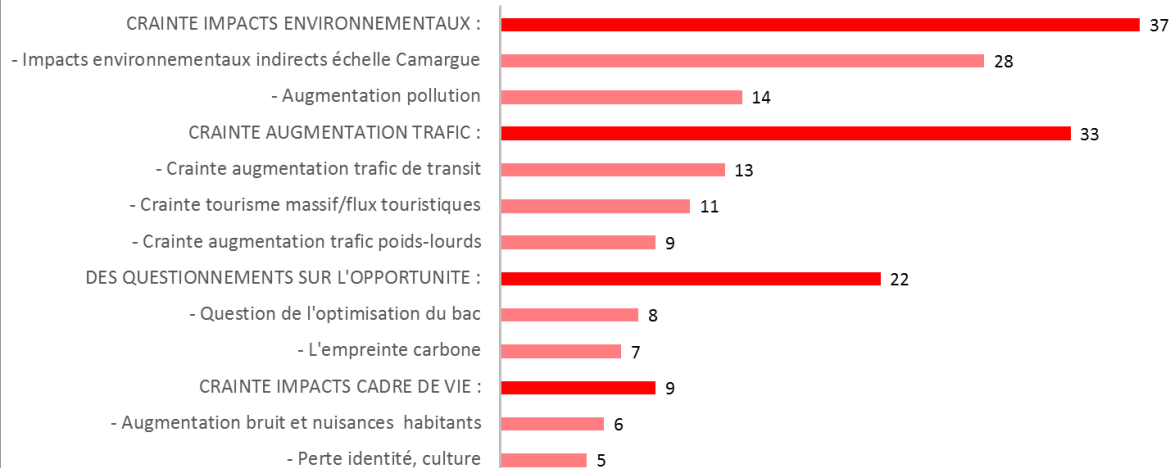


LES AVIS EXPRIMÉS PAR MODE DE CONTRIBUTION

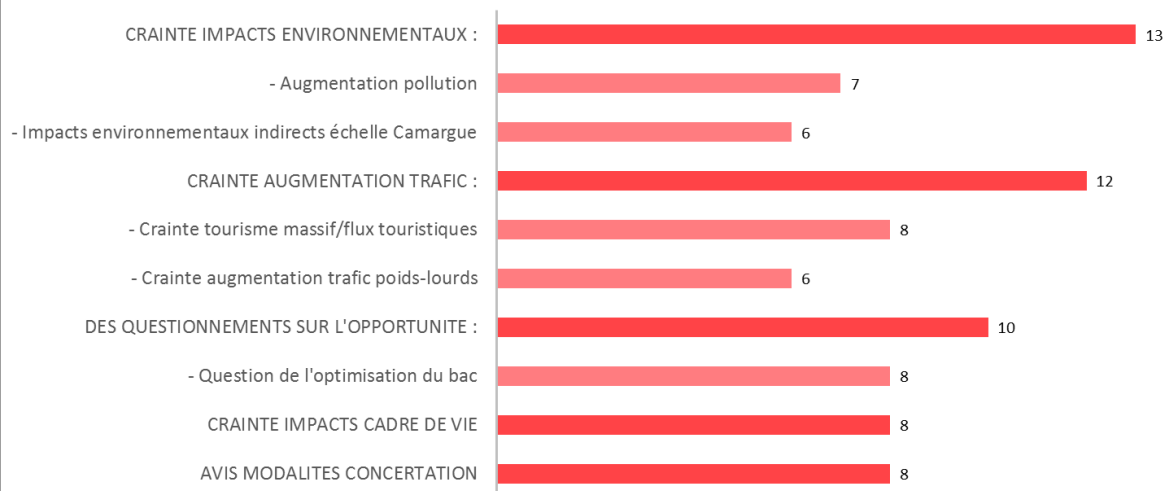
Les thématiques affichées sont les thématiques qui ont été évoquées par au moins 5 personnes. Les graphes sont exprimés en nombre de contributeurs ayant abordé chaque sujet.



PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES : REGISTRE NUMÉRIQUE



PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES : MAILS ET COURRIERS



LES AVIS EXPRIMES DANS LES CONTRIBUTIONS ECRITES

L'analyse qualitative ci-dessous porte sur l'ensemble des contributions écrites transmises par mail, par courrier, sur le registre numérique ou sur les trois registres papiers.

UNE QUALITE DE SERVICE ACTUELLE INSATISFAISANTE POUR LA TRAVERSEE DU RHONE : LE BESOIN D'UN SERVICE FIABLE ET SUR

37 personnes partagent leur vive insatisfaction quant au service public de traversée assurée par le bac, avec :

- d'un côté des éléments relevant de sa gestion (l'attitude du personnel navigant, grève du personnel navigant, de nombreux retards ou non-respect des horaires générant des difficultés pour se déplacer et arriver à l'heure au travail ou aux rendez-vous médicaux, non perception de la redevance, etc.) ou de mauvais usages (dégradation des barrières, non-respect de la priorité aux abonnés, etc.);
- et de l'autre des éléments inhérents au fonctionnement même d'un service public de ce type (avarie, pauses nécessaires au ravitaillement en carburant, interruption de service lors d'un événement climatique, interruption de service nocturne, obligation d'attendre entre deux rotations, etc.).

Le fonctionnement fluctuant et incertain du bac génère un stress quotidien pour les habitants de Salin de Giraud. Ils évoquent la nécessité d'un service fiable et sûr, et saluent et appellent de leurs vœux la mise en place d'un accès permanent.

UN PROJET LOCALEMENT TRES ATTENDU POUR RESOUDRE CETTE SITUATION PROBLEMATIQUE

Faciliter l'accès aux emplois, aux services administratifs, de santé, culturels, à la vie sociale, etc.

12 participants attendent du pont une facilitation de la traversée du le Rhône afin d'accéder aux emplois, aux soins et aux différents services situés de l'autre côté de la rive de Salin-de-Giraud. Le service actuel délivré avec le bac est vécu comme un frein pour y accéder. Des habitants parlent de l'enclavement du village, devenu « sanctuaire » et de la difficulté pour les jeunes et les actifs à se déplacer occasionnant des difficultés dans leur quotidien, dans leur travail et excluant la population des activités culturelles et sociales.

Garantir la sécurité de la population et l'évacuation des personnes

10 personnes évoquent l'enjeu de la sécurité civile en rappelant que le fonctionnement actuel ne permet pas d'évacuer les habitants en cas de catastrophe naturelle (crue du Rhône notamment). Il est également évoqué l'augmentation à venir de la fréquence des catastrophes naturelles.

La capacité à évacuer rapidement une personne ayant besoin d'être prise en charge médicalement est également évoquée.

Développement de l'économie locale et du tourisme

Le projet est perçu par 22 contributeurs comme un levier pour redynamiser développement de l'activité économique locale et d'un tourisme de qualité. Ils y voient l'occasion de mettre en valeur le village et son patrimoine culturel local, son environnement afin « d'éviter la mort du village » et la désertion des jeunes. Une personne évoque le peu d'équipements et de commerces et le fonctionnement « au ralenti » du village de Salin de Giraud.

Le projet de pont cristallise de nombreux espoirs, vécu comme un futur tremplin pour donner de la visibilité au village. Le bac est perçu par les personnes s'exprimant dans ce sens comme un frein au développement économique et touristique de Salin de Giraud.

Une personne s'inquiète également d'un attrait facilité aux commerces de Port-Saint-Louis-du-Rhône aux dépens de ceux de Salin de Giraud.

Diminution du coût du bac

5 personnes évoquent l'impact financier du coût du bac sur la collectivité.

DES QUESTIONNEMENTS SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

L'intérêt de conserver un bac pour garantir une « coupure » verte

4 personnes évoquent l'intérêt de conserver le bac pour garantir une « coupure » verte et préserver la Camargue d'une surfréquentation. La Camargue est évoquée par ces personnes comme un sanctuaire volontairement enclavé, avec un respect du mode de vie ou le choix d'un lieu de vie différent.

L'optimisation du bac

21 participants souhaitent réévaluer la possibilité de maintien du bac en recherchant des pistes d'optimisation de son fonctionnement actuel et notamment dans le cadre de la démarche : ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

Les pistes d'amélioration suivantes sont évoquées :

- La recherche de nouveaux financeurs, et notamment d'une participation de fonctionnement de l'Etat et l'Europe au titre de la protection de l'environnement
- Le passage du régime maritime au régime fluvial
- L'augmentation de la fréquence pour améliorer le service
- La réduction du fonctionnement du bac, la réduction de l'amplitude horaire, des fréquences
- La réduction du personnel jugé surabondant
- Un système avec badges ou cartes magnétiques pour réduire le personnel
- Investir dans des bateaux modernes, utilisant les énergies renouvelables, des avancées technologiques permettant une réduction de la consommation des bacs...
- La privatisation de la gestion du bac
- La traversée payante pour motif commercial

Une personne rappelle par ailleurs que les contraintes d'horaires sont étroitement liées au choix d'un habitat rural, et ce partout en France.

Le projet de territoire

6 personnes évoquent la question du projet de territoire :

- A quel projet de territoire ce projet répond ?
- La nécessité d'adaptation des aménagements à ce territoire si spécifique.
- Réfléchir à des infrastructures plus « vertes » à l'ère du développement post-voitures.
- L'absence de projet de territoire explique l'absence de dynamisme, plus que l'absence de pont

La lutte contre le changement climatique : mise en cause de l'empreinte carbone du projet

9 personnes s'inquiètent de l'empreinte carbone du projet. Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

L'adaptation au changement climatique : mise en cause de la durée de vie de l'ouvrage

10 personnes s'inquiètent de la prise en compte de la nécessaire adaptation au changement climatique, plus particulièrement la hausse annoncée du niveau des mers. La construction d'un pont à cet endroit ne leur paraît pas pertinent au vu des échéances et de l'ampleur annoncée, par certains, de la montée des eaux.

Le coût du projet

8 personnes évoquent le coût du projet, jugé trop coûteux. Plusieurs personnes émettent également des doutes quant aux coûts annoncés, qui leur paraissent sous-estimés.

Une personne évoque en particulier des craintes relatives aux surcoûts liés au contexte géotechnique.

5 personnes évoquent a contrario le pont comme une opportunité de diminuer le coût global du franchissement pour la collectivité.

UNE CRAINTE TRES FORTE D'UNE AUGMENTATION DU TRAFIC SUITE A LA MISE EN SERVICE DE L'OUVRAGE

53 personnes s'inquiètent d'une augmentation du trafic suite à la mise en service de l'ouvrage :

- 38 personnes craignent une augmentation du trafic sans se référer aux conclusions pourtant rassurantes de l'étude de trafic.
- 7 personnes craignent une augmentation du trafic en mettant en doute les conclusions de l'étude de trafic.

Une personne s'inquiète de la fiabilité des prévisions de trafic local, étant souligné qu'à la date de réalisation de l'étude, le positionnement des échangeurs de la future portion d'autoroute à Arles ne sont pas connus avec exactitude. Il est indiqué par cette personne la connaissance d'un nouvel échangeur envisagé à Arles Ouest à hauteur du rond-point de Vittier. Cette personne s'inquiète des conséquences qui lui semblent nombreuses : les cheminements des poids-lourds de Fos vers l'autoroute peuvent varier et s'orienter via la Camargue, le délestage du trafic local de Salin de Giraud vers Arles de la RD36 à la RD35 via le futur pont et Mas Thibert devient pour cette personne beaucoup moins probable et au demeurant pas forcément souhaitable.

- 6 personnes s'inquiètent de l'augmentation du trafic (toutes proportions gardées) annoncée par l'étude trafic. Elles s'inquiètent notamment du report de flux annoncé par l'étude de trafic de la RD36 vers la RD35. Il est notamment souligné que le trafic sera alors orienté vers le centre-ville, alors que le débouché de la RD36 sur le rond-point du Vittier propose des accès vers Nîmes ou Marseille par l'autoroute et Avignon par une RD. Il est également souligné que ce report de trafic sur la RD35 amènera les véhicules à traverser une zone résidentielle (Barriol) et que l'on y trouve le long de la RD35 deux écoles et un complexe sportif.

Crainte d'une augmentation du trafic de transit des poids-lourds et d'un envahissement par les touristes

Les personnes craignant une augmentation de trafic au sein de la Camargue évoquent plus particulièrement :

- La crainte d'une augmentation du trafic liée à des flux de transit (17 personnes),
- La crainte d'une augmentation du nombre de poids-lourds (18 personnes), et notamment en lien avec des comportements de contournement des itinéraires autoroutiers payants (7 personnes) ou de report d'itinéraire en cas de congestion routière au niveau d'Arles (une personne). Une personne évoque une augmentation de l'activité du GPMM. Il est notamment évoqué la problématique du dégroupage sauvage et la prise en charge de la livraison par des véhicules de plus petite taille.
- La crainte d'une augmentation massive de la fréquentation touristique (20 personnes).

Sécurité routière

8 personnes s'inquiètent également de la sécurité routière (crainte d'une augmentation du nombre d'accidents en lien avec l'augmentation du trafic et des vitesses).

Une personne évoque la difficulté actuelle pour traverser la RD37 (traversée de chevaux dans le cadre de son activité professionnelle) et s'inquiète d'une augmentation de la circulation le long de la RD37.

Une personne évoque l'impact de l'augmentation de la circulation sur l'entretien des chaussées (au vu du type de sous-sol du delta). Une personne s'inquiète du risque d'un élargissement à terme des petites routes de Camargue du fait du nombre accru d'accidents et des dégradations dues aux poids-lourds.

Une personne demande si le projet impliquera une modification de la route entre Salin de Giraud et Arles.

Une personne évoque l'inadéquation des dispositifs de type dos-d'âne pour sécuriser les routes au vu de la forte fréquentation du territoire par des engins agricoles.

2 personnes évoquent le sujet de la sécurité pour les vélos. Une personne demande l'état d'avancement du projet de mise en place d'une route cyclable le long d'une partie de la RD37.

Toutefois, il est à noter que 2 personnes évoquent au contraire la problématique actuelle de sécurité routière, soulignant que les habitants de Salin de Giraud sont fréquemment obligés de rouler plus vite, y compris par mauvais temps, pour rattraper un retard généré par le bac et prennent de ce fait des risques pour leur vie et la vie des autres.

Régulation du trafic

6 personnes demandent la mise en place d'un dispositif de régulation du trafic, particulièrement pour les poids-lourds en transit.

UNE CRAINTE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX LOCAUX, MAIS AUSSI DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX A L'ECHELLE DE LA CAMARGUE

55 personnes s'inquiètent de l'impact environnemental du projet.

Quelques inquiétudes sur les impacts directs

5 personnes évoquent les impacts locaux du projet :

- 2 personnes évoquent l'artificialisation d'emprises naturelles par les emprises du projet,
- **2 personnes évoquent la destruction des habitats** : destruction totale ou partielle d'habitats naturels ou semi-naturels abritant des espèces de faunes et de flores à enjeux, avec ou sans protections régionales ou locales. Les espèces concernées seront ainsi soit directement détruites soit perdront un lieu pour réaliser toute ou partie de leur cycle de reproduction.
- **1 personne évoque la fragmentation des habitats**, en précisant que les travaux, en plus de détruire des milieux naturels ou semi-naturels vont les fragmenter. Or, la fragmentation d'habitats est derrière la destruction directe, l'un des facteurs les plus forts de perte de biodiversité.
- 9 personnes évoquent l'empreinte carbone du projet.

Les impacts du chantier :

- 1 personne évoque l'impact du chantier.

Des inquiétudes sur les impacts indirects à l'échelle de la Camargue

38 personnes s'inquiètent d'un impact indirect à l'échelle de l'ensemble de la Camargue, soulignant sa fragilité, la nécessité de la protéger, et questionnant son devenir :

- 16 personnes évoquent la perturbation des écosystèmes et de la quiétude d'un espace naturel sensible (principalement du fait d'une augmentation de la circulation et de la fréquentation).
- 3 personnes évoquent le risque de surmortalité animale par collision routière (qui serait la conséquence d'une augmentation de la circulation, avec des conducteurs non sensibilisés aux traversées fréquentes d'animaux la nuit). Il est souligné que ce risque concerne également les animaux volants (oiseaux et chiroptères).
- 21 personnes s'inquiètent d'une augmentation de la pollution : pollution atmosphérique (14 personnes), pollution sonore (6 personnes), pollution des eaux et des terres, notamment en cas d'accident de poids-lourds ou véhicules légers transportant illégalement des matières dangereuses (1 personne), mais également du fait de l'augmentation de la circulation (dépôt de particules sur la chaussée, ruissellement de la route au Rhône puis à la mer lors des pluies, augmentant aussi la pollution des eaux) (1 personne).

4 personnes estiment le projet en opposition avec la charte ou les principes du Parc Naturel Régional de Camargue (PNRC) ou s'inquiètent du devenir du Parc Naturel Régional.

UNE CRAINTE DES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE

Pression foncière et projets immobiliers

18 personnes évoquent leur crainte de la dégradation de la qualité de vie choisie par les habitants de la Camargue.

1 personne évoque sa crainte d'une dépréciation des investissements effectués par les habitants. 3 personnes évoquent au contraire la crainte d'un développement de projets immobiliers ou une hausse du prix du foncier.

Augmentation du tourisme de masse

20 personnes évoquent la crainte du développement incontrôlé d'un tourisme de masse.

Une crainte de l'augmentation du bruit et des nuisances

10 évoquent la crainte d'une augmentation du bruit et des nuisances, du dérangement de la tranquillité et la quiétude actuelles.

La prise en compte de l'identité culturelle Camarguaise

6 personnes expriment une crainte d'un impact culturel sur l'identité Camarguaise.

2 personnes évoquent au contraire le projet comme un moyen de faire perdurer un mode de vie, une culture et des traditions actuellement menacés par le départ des jeunes.

UNE CRAINTE SUR LE DEVENIR DES EMPLOYES DU BAC

6 personnes s'inquiètent de l'impact social du projet (le devenir des employés du bac) ou évoquent la nécessité de prendre en compte cette problématique en amont.

DES POINTS DE VUE SUR LES MODALITES DE LA CONCERTATION

10 personnes évoquent les modalités de la concertation, notamment :

- Trois personnes expriment des regrets sur le dispositif de concertation mis en place, jugé insuffisamment participatif.
- Une personne évoque la difficulté de participer physiquement aux RDV.
- Une personne met en cause l'absence de concertation relative à la décision de faire le pont.
- Deux personnes évoquent la durée de la concertation, qu'ils estiment trop courte, notamment au regard de la quantité d'information mise à disposition.

DES REMARQUES SUR LE NIVEAU DE PRECISION DES ETUDES

Nous avons pu constater une confusion, de la part de plusieurs participants, sur le niveau d'avancement de la procédure : plusieurs personnes ont cru qu'il s'agissait de l'enquête d'utilité publique, et ont donc exprimé une insatisfaction sur le niveau de détail des études présentées, notamment concernant l'étude de l'impact environnemental.

LES AVIS EXPRIMES EN PERMANENCES

Les permanences ont permis des temps d'échanges individuels. 17 personnes ont pu s'exprimer ainsi. Elles ont permis aux participants de poser des questions au maître d'ouvrage.

LE TRAFIC ROUTIER

9 personnes évoquent des craintes relatives à une augmentation du trafic avec le pont :

- 7 personnes évoquent la crainte de l'augmentation du trafic de transit, notamment du transit de poids-lourds.
- 4 personnes expriment la crainte d'un contournement par les poids-lourds des itinéraires autoroutiers payants.
- 4 personnes évoquent la crainte d'une augmentation de la circulation liée à un tourisme de masse.
- Trois personnes évoquent la crainte d'une augmentation de la circulation au niveau de Vaccares/RD37 et du Sambuc/RD36.
- Une personne évoque l'augmentation actuelle de la circulation aux Saintes Maries de la Mer (cette dernière est indépendante au projet).

5 personnes demandent des dispositifs de régulation du trafic : la possibilité d'un pont payant pour les non riverains, la mise en place d'un système pour limiter le nombre de poids-lourds...

5 participants expriment des craintes sur la fiabilité de l'étude de circulation. Il est notamment demandé si l'étude de circulation prend bien en compte :

- L'évolution des pratiques dans le transport de marchandise (dégroupage).
- Le choix par les conducteurs de la route la plus courte en temps.
- L'attractivité du territoire dans 20 ans.
- L'augmentation du transit routier sur la jonction au bord de l'étang de Vaccarès (RD37).
- La rive droite du Rhône (côté Occitanie).
- Le nouvel échangeur vers Fourques.
- L'échangeur au niveau du rond-point de Vittier.

2 personnes évoquent la question de la sécurité routière notamment pour les vélos :

- Une personne demande la création d'un itinéraire vélo en réponse à la dangerosité actuelle de la RD36.
- Une personne demande la réalisation de travaux de sécurisation sur la RD35.
- Une personne évoque la dangerosité actuelle de la RD570 pour les cycles.

Trois personnes expriment la crainte des nuisances sonores et une personne demande la mise en place de dispositifs de limitation de la vitesse sur l'ouvrage.

Le principe d'un pont-levant est également proposé par un participant, afin de dissuader le trafic et de constituer une vitrine touristique.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Un résumé de l'étude circulation et de sa méthodologie d'élaboration a été présenté par le Département aux personnes ayant abordé cette thématique.

Il a notamment été précisé que la modélisation de l'étude est représentative de la réalité, et que l'étude est basée sur une analyse des déplacements à grande échelle. Il a été présenté la modélisation des différentes hypothèses. Il a été rappelé que la modélisation prend en compte le contexte actuel et prospectif (projets d'évolution du territoire). Il a été indiqué que la route la plus courte entre Marseille et Montpellier en durée est l'itinéraire passant par Arles.

Il a été présenté les conclusions de l'étude circulation qui montrent que les conséquences en terme de trafic sont minimales, et que l'augmentation de trafic est liée à l'augmentation des déplacements des riverains entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Il a été précisé que l'étude de circulation sera affinée en phase d'avant-projet en apportant des précisions sur les origines et destinations des véhicules par catégorie.

Concernant les dispositifs de régulation du trafic, plusieurs solutions ont été étudiées : pont libre, double sens, sens alterné, péage.

Concernant la limitation de la vitesse sur l'ouvrage, le pont sera limité à 50km/h et les voies seront étroites afin d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse. Des aménagements de limitation du bruit seront proposés.

LES DYSFONCTIONNEMENT ACTUELS DU BAC ET LA DEMANDE D'UN SERVICE FIABLE ET SUR

Six personnes évoquent les dysfonctionnements liés selon eux à une mauvaise gestion du bac, et la nécessité d'un service fiable et sûr.

- Trois personnes évoquent en particulier le non-respect des horaires.
- Deux personnes évoquent l'oubli de la collecte des redevances ayant une incidence sur les recettes et la dégradation fréquente des barrières.
- Une personne évoque le coût important pour le service public du déficit du SMTDR.
- Une personne demande des précisions sur la gestion du SMTDR et les statistiques de dysfonctionnement.

L'OPTIMISATION DU BAC

Le sujet de l'optimisation du bac est abordé par 5 personnes. Il est demandé si l'amélioration du fonctionnement du bac a été étudiée, et les pistes d'amélioration suivantes sont évoquées :

- La privatisation ou le lancement d'une DSP.
- La modernisation des bateaux, des bacs à hydrogène.
- Le passage du régime maritime au régime fluvial.
- Des barrières de péage sur les rives.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des craintes à ce sujet qu'un marché de service est en cours d'étude. Des améliorations seront possibles en attendant le pont car le bac sera encore conservé jusqu'à la mise en service du pont. Ces améliorations ne répondent toutefois pas à l'ensemble des problématiques de manière satisfaisante sur le long terme (avaries, crues, déficit de fonctionnement ...).

LE PROJET DE TERRITOIRE ET L'IMPACT IMMOBILIER

Le sujet du projet de territoire est abordé par quatre personnes :

- Deux personnes évoquent la question du projet de territoire auquel le projet répond.
- Une personne évoque le manque de vision globale sur les évolutions en cours du territoire.
- Une personne rappelle que le Parc Naturel Régional de Camargue actualise actuellement sa charte, et qu'il s'agit d'une occasion pour définir le projet de territoire pour la Camargue pour les 15 ans à venir.

Trois participants évoquent des craintes relatives à l'évolution des droits à bâtir au sein de Salin de Giraud suite à la mise en service du pont, en lien avec la perception d'une part d'une attractivité accrue de Salin de Giraud (les gens vont vouloir venir habiter à Salin de Giraud pour travailler à Fos), et d'autre part d'un risque élevé de pressions de la part des principaux propriétaires fonciers et leur impression d'un rapport de force défavorable à la puissance publique. La réalisation de nouvelles digues par le SYMADREM est également évoquée par deux personnes comme sujet d'inquiétude concernant le risque d'ouverture de nouvelles zones à la construction.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des craintes à ce sujet que la maîtrise des droits à bâtir est possible grâce au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et aux contraintes imposées par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

5 personnes évoquent la question de la prise en compte du changement climatique et de la hausse du niveau des mers.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des inquiétudes à ce sujet que :

- La durée de vie de l'ouvrage est inférieure aux échéances inéluctables annoncées de montée des eaux ;
- Cet aspect sera approfondi dans le cadre des études d'impacts.

L'INSECURITE ET LES INCIVILITES

Il est exprimé par quatre participants la crainte d'une augmentation du trafic de drogue et des substances illicites (le pont ouvrirait la route à un accès sans contrôle possible pour le trafic de drogue et le développement des « gofast »).

Une personne évoque la crainte d'une augmentation de l'insécurité, des tags, etc.

LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Deux personnes évoquent le sujet des incidences environnementales du projet, la crainte d'une augmentation du risque pour la faune en cas d'augmentation de trafic, et le souhait de préserver la Camargue en tant que dernière coupure verte et sauvage du littoral.

Une personne évoque le fait qu'une Camargue « sanctuarisée » n'est pas nécessairement une Camargue « sous cloche ».

Une personne rappelle que l'impact environnemental du Bac n'est pas négligeable.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été présenté aux personnes exprimant des inquiétudes les conclusions des études préliminaires concernant les impacts environnementaux et précisé que le projet n'aurait pas d'impact sur l'équilibre de la Camargue.

L'ACCES AUX EMPLOIS ET SERVICES

Cinq personnes expriment une attente forte du projet pour faciliter l'accès aux emplois, services administratifs, de santé, culturels, vie sociale, etc. Il est rappelé par un participant qu'une grande partie des activités et services se trouve de l'autre côté du Rhône.

Une personne évoque le fait que le pont permettra de mutualiser des équipements publics entre Salin de Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône et ainsi de maintenir des services publics importants sur le territoire (gendarmerie, services de soin...).

LA SECURITE DES PERSONNES

Trois personnes évoquent la nécessité du pont en cas de catastrophe afin de rapidement porter assistance et évacuer si besoin en urgence des habitants de Salin de Giraud.

Trois personnes posent la question de l'interruption de la circulation des poids-lourds, sur le pont, en cas de fort vent.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des craintes à ce sujet que le pont sera effectivement exploité de la même façon que le pont de Beaucaire (un camion à vide par fort vent est susceptible de se coucher).

L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE :

Deux participants évoquent l'aspect symbolique du franchissement par bac qui donne l'impression aux touristes d'accéder à un site exceptionnel.

Quatre personnes expriment des craintes sur le développement d'un tourisme de masse. Une personne exprime le souhait de développer sur Salin du tourisme vert et de l'agriculture.

Trois personnes évoquent l'opportunité que représente le projet pour le développement du tourisme à vélo.

LA TRAVERSEE PENDANT LES TRAVAUX

Deux personnes s'interrogent sur le fonctionnement du bac pendant les travaux.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des craintes à ce sujet que le bac fonctionnera durant toute la durée des travaux jusqu'à la mise en service du pont

LES VARIANTES D'OUVRAGE D'ART

Deux personnes demandent la réalisation d'un pont le plus discret possible.

Trois personnes évoquent la forme de l'une des variantes d'ouvrage d'art qui fait penser aux cornes d'un taureau : ils y voient une opportunité pour la valorisation touristique et l'appropriation de l'ouvrage par les habitants (emblème de la Camargue).

LES IMPACTS FONCIERS DU PROJET

Quatre personnes évoquent les impacts fonciers du projet.

Trois personnes demandent qui est propriétaire des emprises foncières concernées.

Une personne souhaite connaître l'emprise et le positionnement de la rampe d'accès au pont et le risque d'expropriation.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des craintes à ce sujet que la majorité de l'emprise du projet est située sur des terrains appartenant à l'Etat, au Département ou autres partenaires institutionnels. Il pourra y avoir ponctuellement besoin d'acquérir de petites emprises de parcelles nécessaires aux remblais. Une étude parcellaire sera menée pour affiner ce point. Les propriétaires concernés seront contactés par le Département lorsque les études seront plus avancées, néanmoins les emprises devraient être raisonnables.

Le Département indique qu'il fera par ailleurs tout ce qui est possible pour éloigner l'ouvrage, et notamment la rampe d'accès, des bâtiments existants.

LES IMPACTS SOCIAUX

Une personne évoque l'importance de prendre en compte le devenir des employés du bac. Une personne demande des précisions sur le statut des employés du bac et les reconversions possibles.

LE DELAI DE REALISATION DE L'OUVRAGE

Trois personnes évoquent les délais de réalisation de l'ouvrage, jugés trop longs.

LES REPONSES APORTEES PAR LES TECHNICIENS DU DEPARTEMENT LORS DE LA PERMANENCE :

Il a été précisé aux personnes exprimant des attentes à ce sujet que ces délais peuvent paraître longs, mais sont classiques dans le cadre de la construction de ce genre d'infrastructure, et garants de la solidité technique et juridique du projet.

LES AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE DE CONCERTATION

CONCERNANT L'OPPORTUNITE DU PROJET

Des préoccupations ont été exprimées lors du 1^{ier} groupe de concertation concernant les points suivants :

- La question de l'étude des **pistes d'amélioration du fonctionnement du bac** ;
- La question du **coût de la construction** d'un pont et les **surcoûts à venir**, des doutes sur les coûts annoncés ;
- Et plus largement sur l'argumentaire développé, même si le bac est un outil extrêmement coûteux pour la collectivité.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 2^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation les éléments suivants issus des études préliminaires. Ceux-ci sont détaillés dans le support de la 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Présentation des améliorations apportées au bac.
- Présentation de statistiques sur le dysfonctionnement actuel du bac.
- Présentation des alternatives au pont étudiées : les améliorations du bac encore possibles.
- Démonstration de la rentabilité du pont.

Des éléments seront apportés lors des phases d'études ultérieures : l'étude d'impact dans le volet des enjeux socio-économique précisera certains coûts induits et externalités négatives.

Concernant les éléments présentés lors du 2^{ème} groupe de concertation :

- **Concernant les statistiques communiqués sur le dysfonctionnement du bac**, quelques participants souhaitent une présentation détaillée des indisponibilités du bac par source de dysfonctionnements, les données présentées étant des données agrégées.
- **Concernant les alternatives au pont**, quelques participants regrettent qu'une seule alternative au pont par bac électrique ait été présentée. En effet selon eux si un bac électrique n'est aujourd'hui pas fiable il pourrait l'être dans 10 ans et de nouveaux modes ou solutions alternatives de type bac à hydrogène pourraient être intéressantes et doivent être étudiées. Si l'étude du fonctionnement d'un bac à hydrogène peut sembler pertinente pour certains, pour d'autres ce dispositif s'avère probablement plus contraignant que ceux des bacs actuels.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les précisions suivantes ont été apportées en séance lors du 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Des recherches sur les différents types de bac seront réalisées en phase AVP, les notions d'évitement seront dans ce contexte explorées et de fait les solutions alternatives au pont également. Lors du dépôt des autorisations environnementales le CD13 démontrera aux autorités instruisant le dossier que la notion d'évitement a bien été étudiée.
- Les alternatives seront dès lors approfondies.

- **Concernant la comparaison de l'évolution des coûts du bac et de ceux d'un pont :**
 - Quelques participants souhaitent la présentation des éléments financiers sous une autre forme graphique, plus facilement compréhensible, et une présentation n'agrégeant pas les coûts de fonctionnement et les coûts d'investissement.
 - Une actualisation des coûts est demandée, l'étude présentée datant de 2019.
 - Des précisions dans les chiffres communiqués sont demandées.
 - Un participant rappelle que le budget final du remplacement du B5 a largement dépassé son enveloppe initiale et attire l'attention du département sur le fait que l'enveloppe prévisionnelle de 10 000 000 € provisionnée pour le remplacement des bacs lui semble à ce titre largement sous-estimée.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les précisions suivantes ont été apportées en séance lors de la 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Il est rappelé que la présente concertation porte sur l'étude préliminaire. Les chiffres annoncés datent de l'étude préliminaire (2019). Les éléments seront mis à jour au moment de l'AVP.
- Il est souligné que l'approche financière est une approche en coût global pour la collectivité. Dans ce cadre, s'agissant d'un bilan, il est logique d'additionner les coûts de fonctionnement et d'investissement.
- Les chiffres actualisés communiqués à l'oral en séance ont eu pour vocation de permettre aux participants d'obtenir des ordres de grandeur sur les évolutions du budget prévisionnel du bac pour 2022.

CONCERNANT L'INSCRIPTION DU PROJET DANS UN PROJET DE TERRITOIRE

Des préoccupations ont été exprimées lors du 3^{ème} groupe de concertation concernant les points suivants :

- La question du lien du projet de pont avec un **projet de développement touristique ou de développement urbain**.
- **L'absence de visibilité sur le projet de territoire**, la vision du devenir du territoire : un pont est un équipement, il ne constitue pas une stratégie d'aménagement. La création d'un pont engage déjà potentiellement le projet de territoire, il est possible de limiter l'impact éventuel du pont en ayant réfléchi en amont à la vision de l'aménagement que l'on souhaite.
- La question de la **vision politique des élus du territoire** pour le devenir du territoire à 30 ans, et quelle est la **vision de l'Etat** pour l'avenir de ce territoire.
- Des inquiétudes sur la **valorisation foncière** notamment des importantes réserves de foncier sous propriété de la Compagnies des Salins.
- **Les projets qui découleront de la construction du pont** : les projets qui découleront du pont ne doivent pas induire la destruction des milieux naturels, avec la question de **ce que prévoit le PLU** en matière de développement urbain, industriel et touristique.

Les observations suivantes ont été faites :

- Les problèmes de mobilité de part et d'autres du Rhône sont liés au fait que notre société a développé une **approche territorialisée des fonctions du territoire** : on habite à un endroit et on travaille et on consomme ailleurs.
- Avant de concerter sur un pont, il aurait été souhaité de pouvoir concerter sur le projet de territoire (c'est-à-dire, « que va-t-on faire de ce territoire demain ? »). Il est suggéré la mise en place d'une réflexion territoriale, d'un **espace de débat citoyen** pour contribuer à l'élaboration de cette vision/projet d'aménagement de territoire.
- Connaître la **vision de l'Etat** pour le développement demain de ce territoire est incontournable pour envisager l'avenir.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 2^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation des éléments suivants issus des études préliminaires et détaillés dans le support de la 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Les documents de planification cadres présentant le projet de développement de ce territoire, recueillis auprès des 2 communes, et pris en compte dans le cadre du projet
- Un rapide focus sur le projet de territoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône
- Un rapide focus sur le projet de territoire de Salin de Giraud

Concernant les éléments présentés lors du 2^{ème} groupe de concertation :

- **Concernant l'intégration du projet à l'échelle de la Camargue :**
 - Pour certains participants l'impact du projet de pont doit être évalué à l'échelle de la Camargue même dans le cadre d'une étude préliminaire. Selon eux, l'évaluation de l'impact du projet ne doit pas se limiter aux habitants de Salin mais à toute la Camargue. Le besoin que soit présentée une stratégie d'aménagement globale de l'ensemble de ce territoire dans lequel viendrait s'intégrer le projet est réitéré.
 - Des inquiétudes sont émises sur le positionnement de l'Etat quant au projet afin d'éviter de faire naître de nouveaux espoirs s'il était une nouvelle fois reporté.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les précisions suivantes ont été apportées en séance lors du 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Le Département précise que pour un ouvrage de ce type il n'existe pas d'autorisation d'urbanisme. Ce sont les discussions avec l'Autorité Environnementale qui synthétisent les échanges avec l'Etat, notamment au moment de la réalisation du dossier d'AVP qui comprendra une étude d'impact, intégrant pleinement le sujet du changement climatique. Les autorisations environnementales sont ensuite délivrées.
- Des échanges ont d'ores et déjà eu lieu avec les services de l'Etat notamment avec la DREAL pour discuter du périmètre et de la nature des investigations à réaliser pour la faune et la flore, le périmètre a ainsi pu être acté sur la base de leurs recommandations. Les deux sous-préfets sont également informés du dossier et régulièrement tenus au courant des avancées. Ils participent par ailleurs au Comité de Pilotage.
- D'autre part, sur le zonage du projet, l'analyse des sujets de trafic a été prise à une échelle globale qui couvre largement le territoire Camarguais. L'impact du pont sera perceptible essentiellement sur les échanges entre les deux rives avec très peu d'impact sur des

traversées autres du territoire. Il est aussi rappelé qu'il s'agit d'un pont de desserte locale et non pas d'un pont autoroutier.

- Le souhait de l'obtention de plus d'informations sur les projets de territoire a été entendu par le Département. Ces éléments seront approfondis en lien avec les deux communes concernées et présentés dans le cadre de l'AVP.

CONCERNANT LES ENJEUX DE MOBILITE

Ce que les participants attendent du projet :

- **Un moyen de traversée « normal » d'un fleuve, pour assurer une continuité routière.** Les habitants de Salin de Giraud demandent de pouvoir se déplacer librement toute la journée grâce à la création d'un pont, avec si cela est nécessaire pour permettre la réalisation de ce pont la mise en place de dispositifs de régulation des circulations pour continuer à protéger la Camargue (interdire les camions non essentiels, installer un péage...).
- **Mettre fin aux retards incessants occasionnés par le bac :** horaires non respectés, attente d'une heure en période estivale ...
- Un **gain de temps** sur la traversée.
- Un équipement qui favorise la mobilité des habitants de Salin, mais aussi **la mobilité douce.**
- **Assurer la continuité des modes doux et notamment avec le projet d'itinéraire cyclable ViaRhôna,** et la prolongation de cette véloroute jusqu'à l'écluse de Port Saint Louis pour desservir les quais d'accostage des bateaux à passagers et développer les produits touristiques en rive droite du Rhône.
- Une traversée du pont **gratuite pour les poids lourds liés aux activités locales** afin de ne pas pénaliser l'activité industrielle locale.

Les préoccupations suivantes ont été exprimées :

- La crainte d'un **accroissement de la circulation routière** générée par la création du pont.
- La fiabilité des études de trafic.
- La question de la mise en place ou non d'un **dispositif de régulation** du trafic par péage.
- La question du développement et les **projets du port autonome de Marseille** dans les années à venir.

Les observations suivantes ont été faites :

- La création d'un pont résorbera-t-elle réellement les **temps d'attentes** ?

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 2^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation des éléments suivants issus des études préliminaires et détaillés dans le support de la 2^{ème} réunion du groupe de concertation :

- Méthodologie de l'étude et de la construction d'un modèle informatique de la circulation
- Résultats de l'étude de trafic et compléments en cours
- Présentation des modalités envisagées pour une régulation du trafic sur le pont
- En complétant l'étude de circulation avec des précisions sur les origines et destinations des véhicules par catégorie

Suite à la présentation réalisée dans le cadre du 2^{ème} groupe de concertation :

Concernant la fiabilité de l'étude et la capacité à anticiper la variation des flux :

- Un participant s'inquiète de la fiabilité des études prospectives susceptibles d'être démenties par la réalité (exemple de l'Ile-de-Ré) et également, des méthodologies basées sur la rationalité des automobilistes, supposée unique et infaillible.
- Par ailleurs, certains espaces touristiques de la région pratiquent actuellement le « démarketing » pour cause de surfréquentation. Il est exprimé une crainte d'un report non anticipé de ces flux touristiques vers la Camargue.
- Un autre participant questionne sur les capacités actuelles de traitement du bac. « Est-ce que le bac pourrait absorber les flux supplémentaires s'ils augmentaient ? ». Il est demandé la communication des chiffres de disponibilités de places VL du bac.
- D'autres participants soulignent que la population du village reste très stable d'année en année, car il n'y a plus de territoire à construire. Le pic estival de juillet/août s'est fortement estompé depuis la régulation des plages de Piémenson et de Beauduc. Avec l'accroissement des prix du carburant et l'accroissement de la pression sur le transport routier, les prévisions pour le trafic routier devraient être plutôt à la baisse.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les précisions suivantes ont été apportées en séance lors du 2^{ème} réunion du groupe de concertation:

- Certains espaces peuvent être préservés en régulant l'urbanisation. Ce n'est pas le flux qui a explosé sur l'Ile-de-Ré, c'est le fait que le foncier ait été ouvert à la construction qui génère de nouveaux déplacements qui n'ont pas pu être anticipés. De plus il est rappelé que l'île de Ré avant la construction du pont était une île sans continuité territoriale. Ce n'est pas le cas de la Camargue qui est accessible par un grand nombre de ponts par le petit Rhône et par le pont d'Arles pour le grand Rhône
- Si la réalité venait à démontrer des flux plus importants de véhicules, une fois la mise en service du pont, il sera toujours possible de mettre en place des dispositifs de régulation pour juguler les trafics de non-résidents s'ils venaient à croître anormalement.

Concernant l'enclavement des habitants de Salin de Giraud :

- Les habitants abordent la dépendance quant aux horaires du bac et aux défaillances mécaniques qui les rends tributaires du bac.
- L'aléa climatique est également soulevé, ce qui pourrait avec un bac paralyser le territoire.
- Les participants évoquent leur difficulté d'accès aux emplois notamment pour les jeunes du village.

CONCERNANT LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Ce que les participants attendent du projet :

- **Décarbonation et transition énergétique** : Il est souligné que les émissions de CO₂ du bac sont importantes et doivent cesser rapidement, et que le pont contribuera en ce sens à œuvrer en faveur de la décarbonation et de la transition énergétique.

Des préoccupations ont été exprimées, concernant les points suivants :

- La crainte d'une **fragmentation des habitats naturels** causant une perte de fonctionnalité, un isolement des individus, et une augmentation de la mortalité d'espèces animales vivant dans les milieux traversés par l'ouvrage, contribuant à l'érosion de la biodiversité.
- La question de **l'impact du pont sur le comportement aquatique**.
- La crainte de **l'impact des travaux**, notamment sur la mobilisation sédimentaire et l'utilisation de produits polluants dans la construction du pont sur le comportement des espèces aquatiques.
- La crainte d'un **impact environnemental à l'échelle de la Camargue** au-delà du pont lui-même.
- La question de la **prise en compte des effets du changement climatique** (notamment de la hausse du niveau marin) sur le pont.
- La crainte que les études ne prennent pas en compte le **coût global réel du projet** (intégration des externalités négatives) : le coût financier ne doit pas être le seul coût considéré.
- L'inquiétude sur le fait que le choix de l'implantation du pont sur le site actuel du bac, bien que pertinent, n'entraîne la nécessité de créer des équipements temporaires pour maintenir le **fonctionnement du bac en phase travaux**, qui auraient des impacts environnementaux.

Les observations suivantes ont été faites :

- 7 ponts et 2 bacs franchissent déjà la Camargue. N'importe qui souhaitant se rendre en Camargue peut le faire grâce aux infrastructures déjà existantes. Par ailleurs, ce pont ne crée pas une ouverture, car le lien routier existe déjà à travers le bac. Son impact sur l'ensemble du territoire Camarguais sera minime.
- Le bilan socio-économique devra également tenir compte des externalités négatives du fonctionnement actuel (le bac est le plus gros pollueur de la Camargue).

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 3^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation l'Inventaire Faune Flore Habitat issu des études préliminaires et détaillé dans le support de la 3^{ème} réunion du groupe de concertation.

Des compléments seront apportés lorsque le dossier d'autorisation environnementale sera bien avancé afin de répondre aux autres sujets évoqués lors de la 1^{ère} réunion du groupe de concertation.

Bien que les études de trafic soient rassurantes, il subsiste chez les associations environnementales un doute sur les impacts indirects du projet vis-à-vis du désenclavement de la Camargue. Il sera important lors des phases d'étude ultérieures d'apporter des réponses approfondies sur l'évaluation des effets indirects du projet sur la Camargue.

- Des inquiétudes subsistent sur la question des **incidences du projet de pont en phase travaux** concernant le remuage des sédiments susceptibles de faire remonter la pollution du Rhône et de **l'impact économique pour les corporations de pêcheurs du Rhône**, un épisode de pollution

rendant les poissons non comestibles. Il est rappelé par un participant que **le bac brasse déjà quotidiennement les sédiments du Rhône à chaque traversée.**

- Des questions sont posées sur la production d'une étude des impacts environnementaux du bac et, spécifiquement concernant les **pollutions atmosphériques générées par le bac** (CO₂, GES, etc.).
- Une interrogation est soulevée sur l'intégration de la taxe carbone dans les calculs de coûts globaux.
- Des observations sont faites concernant l'impact actuel du fonctionnement du bac sur le passage des oiseaux et des poissons.
- Une question sur la réalisation d'étude comparative avec d'autres projets de ponts est posée.
- Une remarque est émise concernant la vitesse de circulation qui serait autorisée à 50km/h sur le pont qui pourrait avoir des répercussions sur la **mortalité animale et sur l'avifaune.**

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

- Concernant le brassage des sédiments, le Département rappelle que la gestion du bac nécessite déjà des dragages périodiques pour lui permettre de fonctionner sans risque
- Le Département indique que des mesures de protection particulières seront mises en œuvre pour éviter de générer des pollutions lors de la construction des piles du pont prévues dans le Rhône (zone sécurisée, mise en place d'un rideau de palplanches, etc.)
- La comparaison des impacts environnementaux du maintien du bac et de la construction du pont sera effectuée dans le cadre de la réalisation du dossier d'évaluation environnementale. L'étude d'impact comprendra un volet bilan carbone.
- Le Département rappelle que la réglementation oblige à démontrer que la solution retenue est la solution de moindre impact, dans le cadre de l'application de la démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser).
- Le Département indique que le sujet de l'impact en phase de travaux ainsi que les incidences des projets connexes sont intégrées à l'étude des impacts.
- Le Département indique qu'une zone de rencontre limitée à 30 km/h n'est possible qu'en agglomération et qu'une vitesse limitée à 50 km/h constitue déjà une contrainte forte.

CONCERNANT LES ENJEUX SOCIAUX

Ce que les participants attendent du projet :

- **Mettre fin au stress** incessant des habitants à chaque fois qu'ils doivent prendre le bac.
- Répondre au **besoin d'accès aux services publics**, notamment services de soin et scolaire.
- **Pouvoir effectuer ses déplacements domicile travail** sans la crainte de retard, sans perte de temps (retards du Bac réguliers).
- **Répondre au besoin de sécurité des populations** : la construction du pont est souhaitée car elle permettra de préserver et garantir la sécurité des populations, en rendant possible les hospitalisations d'urgence, d'intervention sur Salin ou l'évacuation de la population en cas de problème majeur (par exemple, une digue qui lâche pendant une crue). Le pont permettra d'évacuer plus rapidement et en sécurité la population.
- **Répondre au besoin de continuité routière** : Les risques climatiques, les épisodes méditerranéens sont et seront de plus en plus fréquents, les risques de crue sont donc accrus et donc la fréquence du risque d'arrêt de la navigation du bac va augmenter.

- **Répondre au besoin de lien social** : Salin de Giraud est un village de 2400 habitants qui demande à bien vivre, et non pas comme une « réserve d'indiens » avec un couvre-feu. Le pont est demandé depuis 1904.
- **Permettre à Salin de Giraud de survivre** : en l'absence de pont, crainte que la dynamique actuellement constatée (départ des jeunes actifs, vieillissement du village, perte des traditions, déclin de la vie associative, fermeture des classes) n'aboutisse à une mort annoncée du village de Salin de Giraud. L'activité économique du côté de Salins est en déclin (Les Salins du Midi sont passés de 400 à 20 emplois sur Salins). Heureusement, Salin de Giraud a la chance d'avoir un bassin d'emploi de l'autre côté du Rhône. Il est important de permettre aux jeunes de ne pas quitter le village (enjeu accès à l'emploi du pont).
- **Il est rappelé le souhait de la gratuité du pont** pour l'ensemble des usagers y compris les visiteurs.

Les préoccupations suivantes ont été exprimées :

- **La question de l'impact social de la fin du bac et du reclassement des employés du bac.**

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 3^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation les dispositifs prévus pour le devenir du SMTDR. Ceux-ci sont détaillés dans le support de la 3^{ème} réunion du groupe de concertation.

Les observations suivantes ont été faites :

- L'attention du Département est attirée sur le fait qu'il ne faut pas considérer que les habitants ne souhaitent plus le pont s'ils ne s'expriment pas, car c'est par démotivation que la population ne s'exprime plus (elle n'y croit plus) : l'attente du pont est toujours très forte.
- Il est constaté une évolution de l'état d'esprit des habitants de Salins de Giraud en fonction de leur âge et de leur situation professionnelle : les retraités ou saliniers qui se déplacent peu privilégient leur tranquillité, alors que les actifs travaillant de l'autre côté du Rhône ou à charge de famille, leur mobilité.

CONCERNANT LES ENJEUX ECONOMIQUES ET TOURISTIQUES

Ce que les participants attendent du projet :

- **Préserver les activités économiques et permettre le maintien d'une activité industrielle** sur Salin de Giraud. Le pont permettra entre autre de baisser les coûts de logistique (temps et financier) pour les matières premières et les matières produites. Pour les entreprises, le coût logistique était le plus gros poste de dépense.
- **Revitaliser le hameau de Salin** en redynamisant et développant les commerces.
- **Attirer des salariés qualifiés** habitant de l'autre côté du Rhône.
- **Renforcer le dynamisme des entreprises et la création d'emplois.** La construction du pont permettra aux entreprises installées de se développer et donc permettra la création d'emplois sur Salin qui a perdu déjà beaucoup d'emplois.
- Permettre le **développement de l'activité touristique** sur Salin de Giraud.
- Faire du pont un **point d'observation touristique.**
- **Uniformiser la gratuité pour les touristes** hébergés localement.

Les préoccupations suivantes ont été exprimées :

- **L'impact du péage sur la fréquentation touristique** : avec le tarif actuel du bac (6 euros l'aller, donc 12 euros pour un touriste qui fait l'A/R dans la journée) est un frein pour les touristes pour se rendre aux Salins par rapport aux autres communes.

Les observations suivantes ont été faites :

- Le bac actuel est un atout touristique.
- Il a été suggéré la mise en lien du pont avec projets connexes, comme par exemple le **tourisme fluvial**.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La 3^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation les modalités de prise en compte des usages touristiques et continuités modes doux. Celles-ci sont détaillées dans le support de la 3^{ème} réunion du groupe de concertation.

Suite à la présentation effectuée au sein du 3^{ème} groupe de concertation, d'autres observations et/ou interrogations ont pu être formulées concernant la prise en compte des usages touristiques et continuités modes doux.

- Une question a été posée sur le devenir de la surcharge de voie existante.
- Il a été demandé d'envisager le passage des vélos et des piétons sur le pont dans les deux sens et de bien prendre en compte l'intérêt touristique du pont en prévoyant des points de vues.
- Des observations sur l'impact des dysfonctionnements du bac sur le développement touristique sont formulées. Il est évoqué que le « trou de desserte » dû au ravitaillement du bac est très préjudiciable aussi bien pour les habitants que pour le développement de l'activité touristique (pour la prise en compte des contraintes de temps et de respect d'horaires propres aux croisières).
- Il est posé la question de l'impact des vents forts sur l'exploitation du pont.

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le principe général adopté par le Département est la renaturation de toutes les infrastructures résiduelles inutiles.

Il est indiqué que la continuité et l'attractivité des itinéraires cyclables sera assurée.

Il est indiqué que des dispositifs seront prévus pour permettre aux piétons de se rendre des deux côtés des voies. Ce choix sera orienté par la connexion choisie aux extrémités du pont.

Il est indiqué qu'en cas de fort mistral, il n'y aura pas d'arrêt de la circulation des véhicules légers, mais des consignes de vigilance et précautions.

CONCERNANT LES ENJEUX TECHNIQUES

Le groupe de concertation a exprimé :

- Des attentes concernant la **bonne prise en compte des contraintes techniques et de sécurité pour les navigants** (zones de retournement, signalisation, éclairage du tablier et des piles...) avec un suivi du projet à toutes les étapes du projet.
- Le souhait de la réalisation du pont avec des **procédés techniques de construction moderne**.
- Des craintes relatives aux incivilités et dégradations (**jets de mégots, de déchets**) et à la sécurité des usagers du pont (**prise au vent**).

LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Ces attentes portent sur des éléments techniques précis, qui seront étudiés dans les phases ultérieures du dossier, des éléments de réponses pourront être en partie apportés en phases AVP.

CONCERNANT LE PILOTAGE DU PROJET ET LES DELAIS

Le groupe de concertation a exprimé :

- Des frustrations concernant la longueur des délais, imposés notamment par les procédures environnementales et administratives.
- Des doutes sur la volonté ou la capacité du Département à mener le projet à son terme.
- Des critiques sur la méthode de pilotage du projet.
- Une crainte sur la survenance d'un besoin de réinvestissement sur le bac, nécessitant un amortissement du nouvel investissement et un report du projet de pont.

LA RÉPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE :

La 3^{ème} réunion du groupe de concertation a été l'occasion de présenter au groupe de concertation les grandes étapes de la conduite d'un projet d'aménagement, processus long et complexe et de rappeler que le calendrier présenté est déjà optimisé.

Il est également rappelé l'importance de ne pas sauter des étapes afin de ne pas fragiliser juridiquement le projet.

Il est rappelé que les études hydrauliques et environnementales seront réalisées dans la phase AVP.

Il est rappelé le principe de progressivité et d'itération propre aux grands projets (prise de choix progressifs, amélioration continue grâce à la concertation publique).

Il est rappelé que cette procédure et ces délais sont le lot de tous les projets d'infrastructure actuels et garants de la qualité des projets.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

L'analyse des contributions exprimées par les participants à la concertation fait ressortir les éléments principaux suivants :

- **Le constat partagé d'une qualité de service actuelle insatisfaisante pour la traversée du Rhône : le besoin d'un service fiable et sur**

De très nombreuses personnes partagent leur vive insatisfaction quant au service public de traversée assurée par le bac, avec :

- D'un côté des éléments relevant de sa gestion (l'attitude du personnel navigant, grève du personnel navigant, de nombreux retards ou non-respect des horaires générant des difficultés pour se déplacer et arriver à l'heure au travail ou aux rendez-vous médicaux, non perception de la redevance, etc.) ou de mauvais usages (dégradation des barrières, non-respect de la priorité aux abonnés, etc.).
- Et de l'autre des éléments inhérents au fonctionnement même d'un service public de ce type (avarie, pauses nécessaire au ravitaillement en carburant, interruption de service lors d'un événement climatique, interruption de service nocturne, obligation d'attendre entre deux rotations, etc.).

Le fonctionnement fluctuant et incertain du bac génère un stress quotidien pour les habitants de Salin de Giraud. Ils évoquent la nécessité d'un service fiable et sûr, et saluent et appellent de leurs vœux la mise en place d'un accès permanent.

- **Un projet localement très attendu pour résoudre cette situation problématique.**

Le projet est soutenu fortement par les habitants de Salin, afin de :

- Faciliter l'accès aux emplois, aux services administratifs, de santé, culturels, à la vie sociale, etc.
- Garantir la sécurité de la population et l'évacuation des personnes
- Permettre le développement de l'économie locale et du tourisme
- Diminuer le coût pour la collectivité

- **De nombreux questionnements sur l'optimisation du bac**

De nombreux participants souhaitent réévaluer la possibilité de maintien du bac en recherchant des pistes d'optimisation de son fonctionnement actuel.

- **La question du projet de territoire**

Plusieurs personnes évoquent la nécessité d'un projet de territoire :

- L'absence de visibilité sur le projet de territoire, la vision du devenir du territoire.
- La question du lien du projet de pont avec un projet de développement touristique ou de développement urbain.
- La question de la vision politique des élus du territoire pour le devenir du territoire à 30 ans, et quelle est la vision de l'Etat pour l'avenir de ce territoire.
- La demande de la mise en place d'une réflexion territoriale, d'un espace de débat citoyen pour contribuer à l'élaboration de cette vision/projet d'aménagement de territoire.

- **La question de la prise en compte du changement climatique :**

- La question de l’empreinte carbone du projet est évoquée à plusieurs reprises.
- Des personnes s’inquiètent également de la prise en compte de la hausse annoncée du niveau des mers. La construction d’un pont à cet endroit ne leur paraît pas pertinent au vu des échéances et de l’ampleur annoncée, par certains, de la montée des eaux.

- **Une crainte très forte d’une augmentation du trafic suite à la mise en service de l’ouvrage :**

De nombreuses personnes s’inquiètent d’une augmentation du trafic suite à la mise en service de l’ouvrage en dépit des conclusions favorables de l’étude de trafic :

- La crainte d’une augmentation du trafic de transit des poids-lourds notamment et d’un envahissement par les touristes ;
- Des craintes en matière de sécurité routière (crainte d’une augmentation du nombre d’accidents en lien avec l’augmentation du trafic et des vitesses) ;
- La demande par plusieurs personnes d’un dispositif de régulation du trafic.

- **Une crainte des impacts environnementaux locaux, mais surtout des impacts environnementaux à l’échelle de la Camargue :**

- Quelques inquiétudes sur les impacts directs (artificialisation d’emprises naturelles, destruction et fragmentation des habitats, impact sur le comportement aquatique, empreinte carbone, impacts du chantier)
- De nombreuses inquiétudes sur les impacts indirects à l’échelle de la Camargue (perturbation des écosystèmes et de la quiétude, risque de surmortalité animale, augmentation de la pollution)

- **Des impacts environnementaux à mettre en regard de ceux actuellement générés par le bac :**

Plusieurs personnes évoquent la nécessité de réduire les pollutions générées par le Bac (fioul, mais aussi le brassage quotidien des sédiments pollués du Rhône). Il est évoqué que le bac est actuellement le plus gros pollueur de Camargue.

- **Une crainte des impacts sur le cadre de vie :**

- De nombreuses personnes craignent une augmentation du tourisme de masse.
- Quelques participants craignent une évolution des droits à bâtir et le développement de projets immobiliers
- Quelques participants craignent un impact (à la hausse ou à la baisse) sur les prix immobiliers
- Quelques participants craignent une augmentation du bruit et des nuisances
- Quelques participants craignent une augmentation des insécurités/incivilités
- Quelques personnes évoquent la crainte d’un impact sur l’identité culturelle Camarguaise (il est à noter que certaines personnes évoquent au contraire le projet comme un moyen de faire perdurer un mode de vie, une culture et des traditions actuellement menacés par le départ des jeunes).

- **Des craintes et des attentes concernant la phase de mise en œuvre :**

- Quelques inquiétudes relatives aux impacts en phase travaux, notamment concernant le remuage des sédiments susceptibles de faire remonter la pollution du Rhône ;
- Quelques inquiétudes sur le maintien du fonctionnement du bac en phase travaux ;
- Quelques inquiétudes sur les éventuelles expropriations ou impacts long terme sur le fonctionnement de leurs exploitations ;

- Quelques inquiétudes sur l'impact social du projet (le devenir des employés du bac).
- **Quasiment aucune expression concernant le tracé :**

Aucune expression ne vient remettre en question le tracé central identifié comme privilégié.
- **Quelques expressions concernant la prise en compte des modes doux sur l'ouvrage :**
 - Il a été demandé de prévoir un double sens cyclable sur le pont et de prévoir des points de vues au regard de l'intérêt touristique.
 - Il est demandé d'assurer la continuité des modes doux, notamment avec le projet d'itinéraire cyclable ViaRhôna, et la prolongation de cette véloroute jusqu'à l'écluse de Port Saint Louis pour desservir les quais d'accostage des bateaux à passagers et développer les produits touristiques en rive droite du Rhône.
- **Peu d'expressions concernant les variantes architecturales :**
 - Quelques personnes évoquent la nécessité d'une ambition esthétique.
 - Quelques personnes demandent la réalisation d'un pont le plus discret possible.
 - Quelques personnes évoquent la forme de l'une des variantes d'ouvrage d'art qui fait penser aux cornes d'un taureau : ils y voient une opportunité pour la valorisation touristique et l'appropriation de l'ouvrage par les habitants (emblème de la Camargue).
- **Quelques expressions concernant les contraintes fluviales :**

Il a été rappelé l'importance de bien prendre en compte les contraintes techniques et de sécurité pour les navigants (zones de retournement, signalisation, éclairage du tablier et des piles...).
- **Des expressions sur le coût du projet :**

Des personnes estiment le projet trop coûteux ou estiment les coûts annoncés sous-estimés.
- **Quelques expressions concernant les modalités de la concertation :**

Des personnes évoquent les modalités de la concertation, notamment :

 - Le dispositif de concertation mis en place, jugé insuffisamment participatif.
 - L'absence de concertation initialement relative à la décision de faire le pont.
 - La durée de la concertation, qu'ils estiment trop courte, notamment au regard de la quantité d'information mise à disposition.
- **Des frustrations exprimées sur la longueur des délais du projet :**

Bien qu'il s'agisse de délais incompressibles imposés par les procédures environnementales et administratives, s'appliquant à tous les projets d'infrastructure.
- **Une confusion sur le niveau de précision attendu des études à ce stade :**

Nous avons pu constater une confusion, de la part de plusieurs participants, sur le niveau d'avancement de la procédure : plusieurs personnes ont cru qu'il s'agissait de l'enquête d'utilité publique, et ont donc exprimé une insatisfaction sur le niveau de détail des études présentées.

EN CONCLUSION : LES SUITES A DONNER

SUITES A DONNER CONCERNANT LES VARIANTES PRESENTEES A LA CONCERTATION

VARIANTE DU TRACÉ

Il est proposé de sélectionner l'option du fuseau centre dans le cadre de l'avant-projet.

PROFIL EN TRAVERS

Une réflexion sera à conduire sur le positionnement de la voie verte et les éventuelles traversées possibles sur l'ouvrage afin de prendre en compte au mieux l'usage touristique de l'ouvrage.

DIFFERENTES SOLUTIONS TECHNIQUES D'OUVRAGES D'ART

Deux solutions se dégagent dans les études préliminaires :

- La solution précontrainte extradossée double mats, solution architecturalement plus « forte », qui semble intéressante pour certains riverains.
- La solution de pont à dalle orthotrope, option beaucoup plus discrète.

Deux solutions se dégagent dans les études préliminaires : la technique d'ouvrage « Précontrainte extradossée double mats » et la technique d'ouvrage « à dalle orthotrope ». Il est proposé de retenir à ce stade le principe de ces deux solutions. La solution approfondie dans le cadre de l'AVP sera retenue après concertation avec la DREAL et la DRAC.

SUITES A DONNER CONCERNANT LES REPONSES A APPORTER SUR DIVERS SUJETS

CONCERNANT LA CRAINTE D'UNE ETUDE INSUFFISANTE DE L'OPTIMISATION DU BAC

Il conviendra de compléter l'étude réalisée sur la gestion du bac en apportant des données complémentaires, notamment concernant le détail des statistiques relatives aux arrêts de fonctionnement.

L'étude d'impacts de la phase AVP traitera ce sujet et présentera l'ensemble des alternatives au pont (conserver le bac en l'optimisant, utiliser un bac électrique, un bac hydrogène...), ainsi qu'une actualisation des coûts, notamment concernant l'analyse du coût global du projet.

CONCERNANT LE PROJET DE TERRITOIRE POUR LE DELTA DU RHONE

Les études d'AVP intégreront les dernières données disponibles relatives à l'évolution des territoires.

Une actualisation des projets de territoire sera faite dans le cadre du volet socio-économique de l'étude d'impact. Le pont sera compatible avec l'ensemble des projets de territoire.

CONCERNANT LA CRAINTE D'UNE AUGMENTATION DU TRAFIC

En réponse aux craintes évoquées lors de la concertation, des compléments seront apportés à l'étude trafic avec des données plus récentes et une analyse plus fine des origines et destinations.

Concernant les craintes du développement de pratiques délinquantes de type « GoFast », le Département se rapprochera dans le cadre de la poursuite des études des services de l'Etat compétents afin de recueillir leur avis, des statistiques et leurs propositions pour la prise en compte de cette thématique.

Dans le cadre de l'AVP, il sera conservé l'option de la mise en place d'un péage.

CONCERNANT LA PRESERVATION DU TERRITOIRE NATUREL ET SAUVAGE ET LE RESPECT DE LA DEMARCHE ERC

Des réponses complémentaires seront apportées dans le cadre des prochaines phases d'études : bilan carbone, séquence ERC, changement climatique, etc.

L'étude d'impacts de la phase AVP traitera ce sujet et notamment :

- L'ensemble des alternatives au pont,
- Les effets du changement climatique,
- La pollution du Bac et ses impacts sur la Camargue et ses émissions de CO₂,
- Les modalités de fonctionnement du bac pendant les travaux,
- Les mesures de protection en phase travaux.

AVIS DES INSTANCES DE GOUVERNANCE DU PROJET

Un retour sur le bilan de la concertation a été fait en date du 30 novembre 2021 au Comité Technique, puis il a été présenté le 9 décembre 2021 au Comité de Pilotage.

Ces deux instances ont émis un avis favorable pour la soumission du bilan de la concertation à l'assemblée délibérante du Département.

ANNEXE : PANNEAUX DE CONCERTATION

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



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**

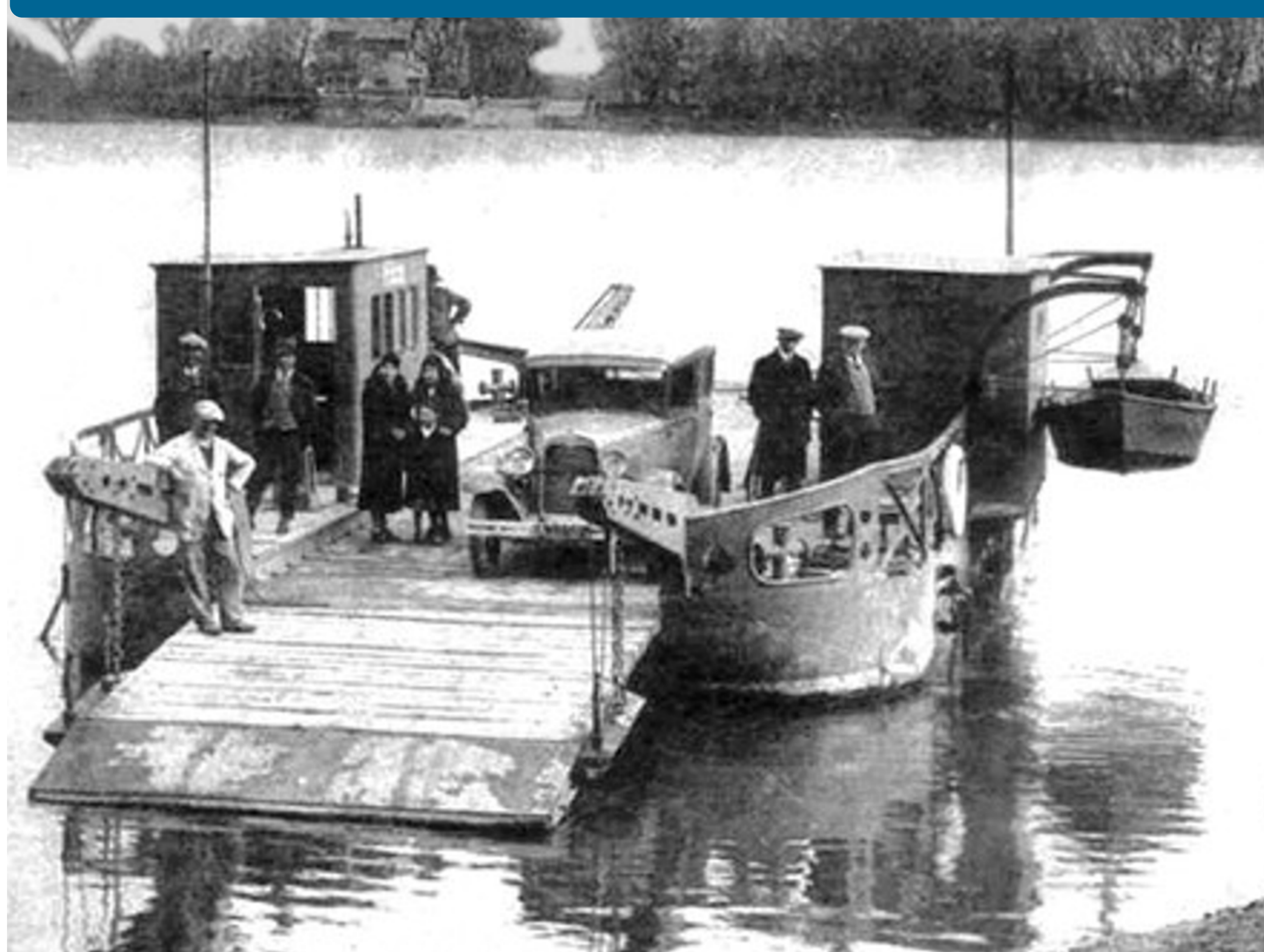


Franchissement du Rhône

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

2022-2023

Études et concertation publique sur l'avant-projet

2023-2024

Enquête d'utilité publique et Déclaration d'Utilité Publique

2025-2026

Études de projet et concertation

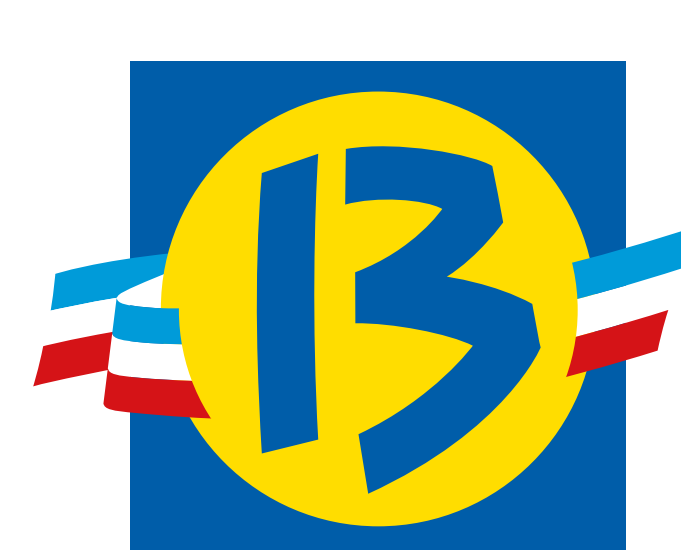
2029

Lancement des premiers travaux

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



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



DÉPARTEMENT
**BOUCHES-
DU-RHÔNE**



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.

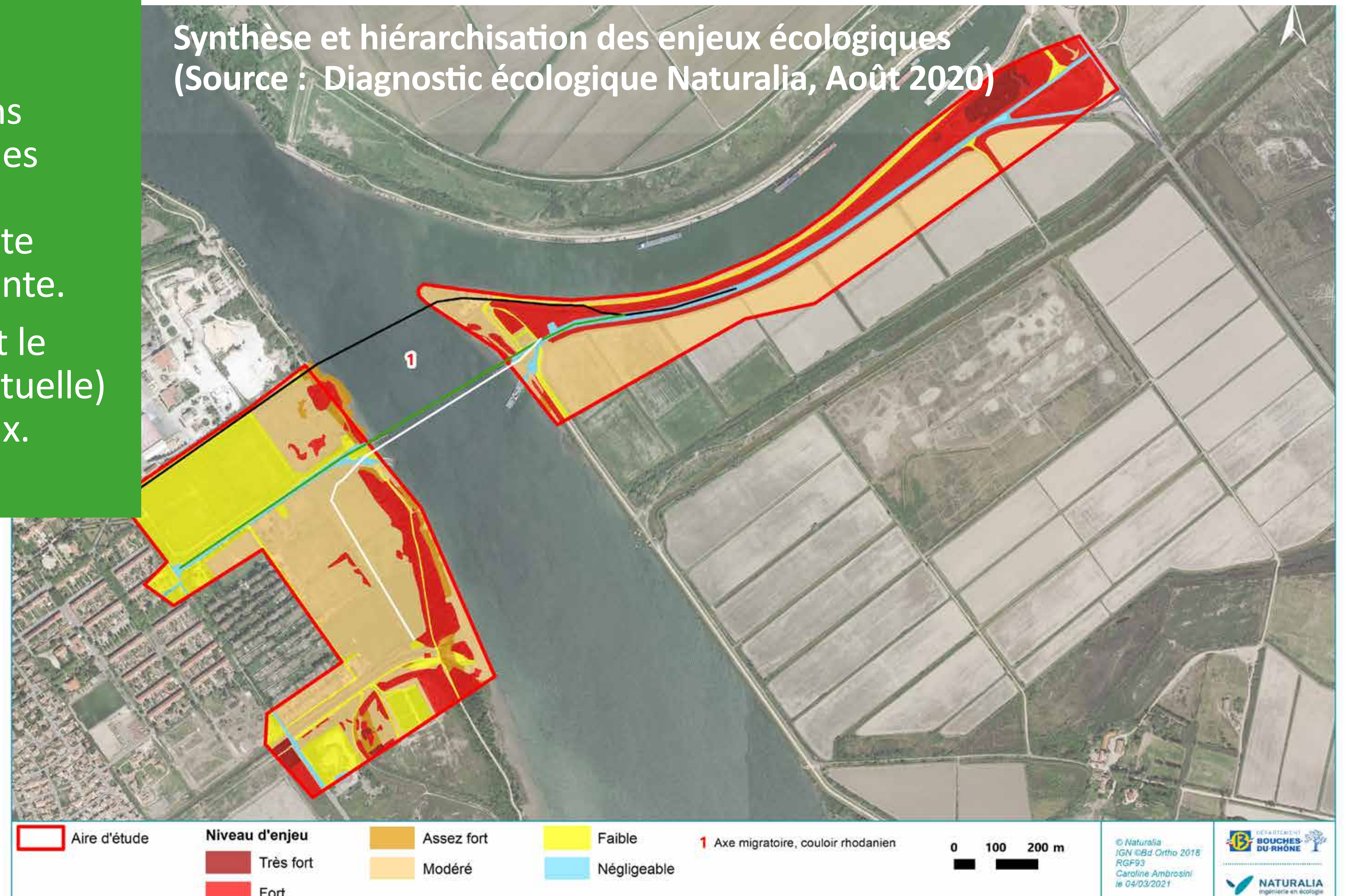
Éviter = supprimer les effets menant à une "perte nette de biodiversité" ou les effets créateurs de nuisances d'un aménagement.

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

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)



Espèces 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 échançrées



Petit murin



Grillon des jonchères



Limonium densissimum



Limonium girardianum



Asphodelus ayardii



Elytrigia elongata



Schoenoplectus triquetrum



Limosyris 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 milieu ou d'espèce ;
- 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



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



Franchissement du Rhône

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

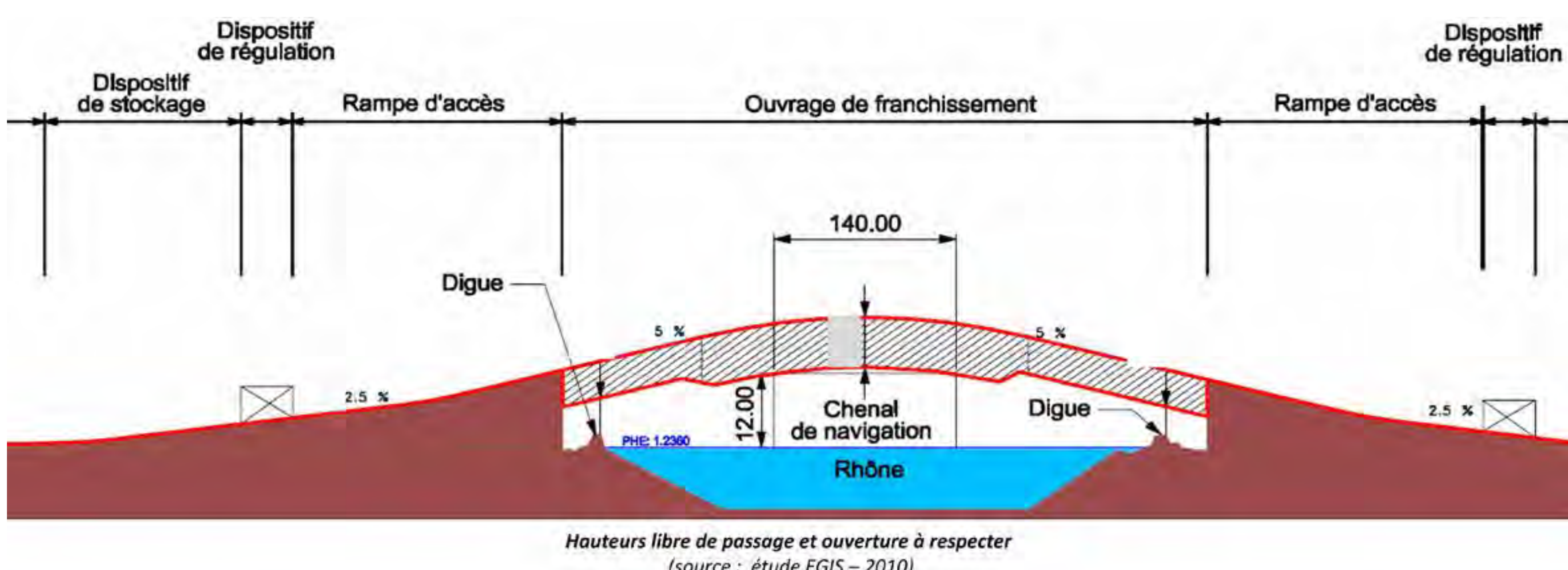
LES ENJEUX PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET

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 milléniales.
- Le projet sera compatible avec le projet de digues conduit par le SYMADREM.

→ Limiter la création de nouvelles routes

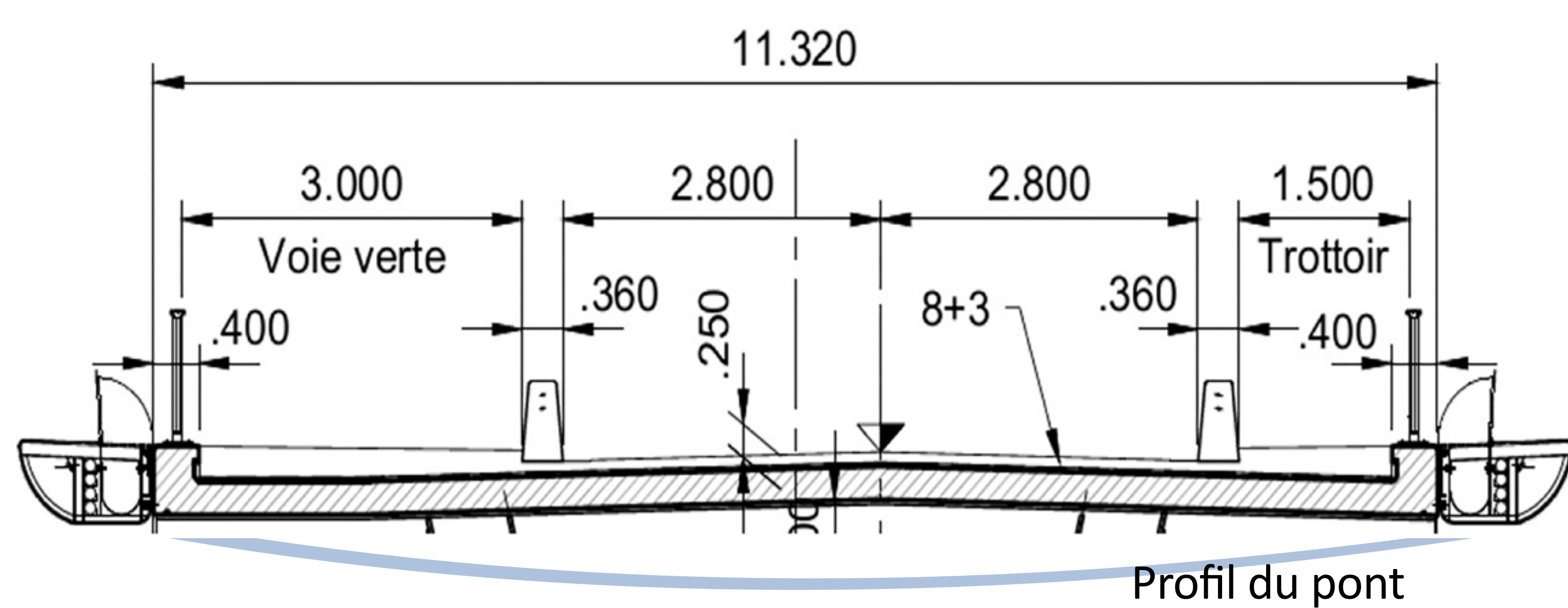
- Raccordement au réseau routier actuel.

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

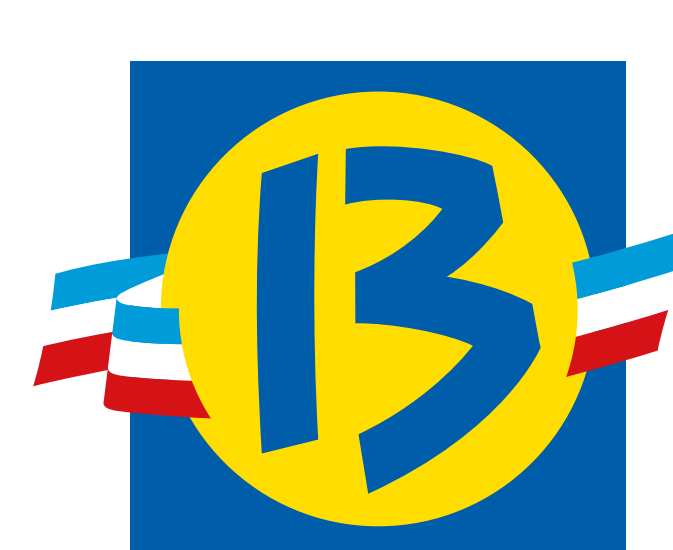
- Des dispositions restrictives seront imposées en phase travaux pour minimiser les impacts et nuisances pour les riverains et l'environnement.



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



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



Franchissement du Rhône

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

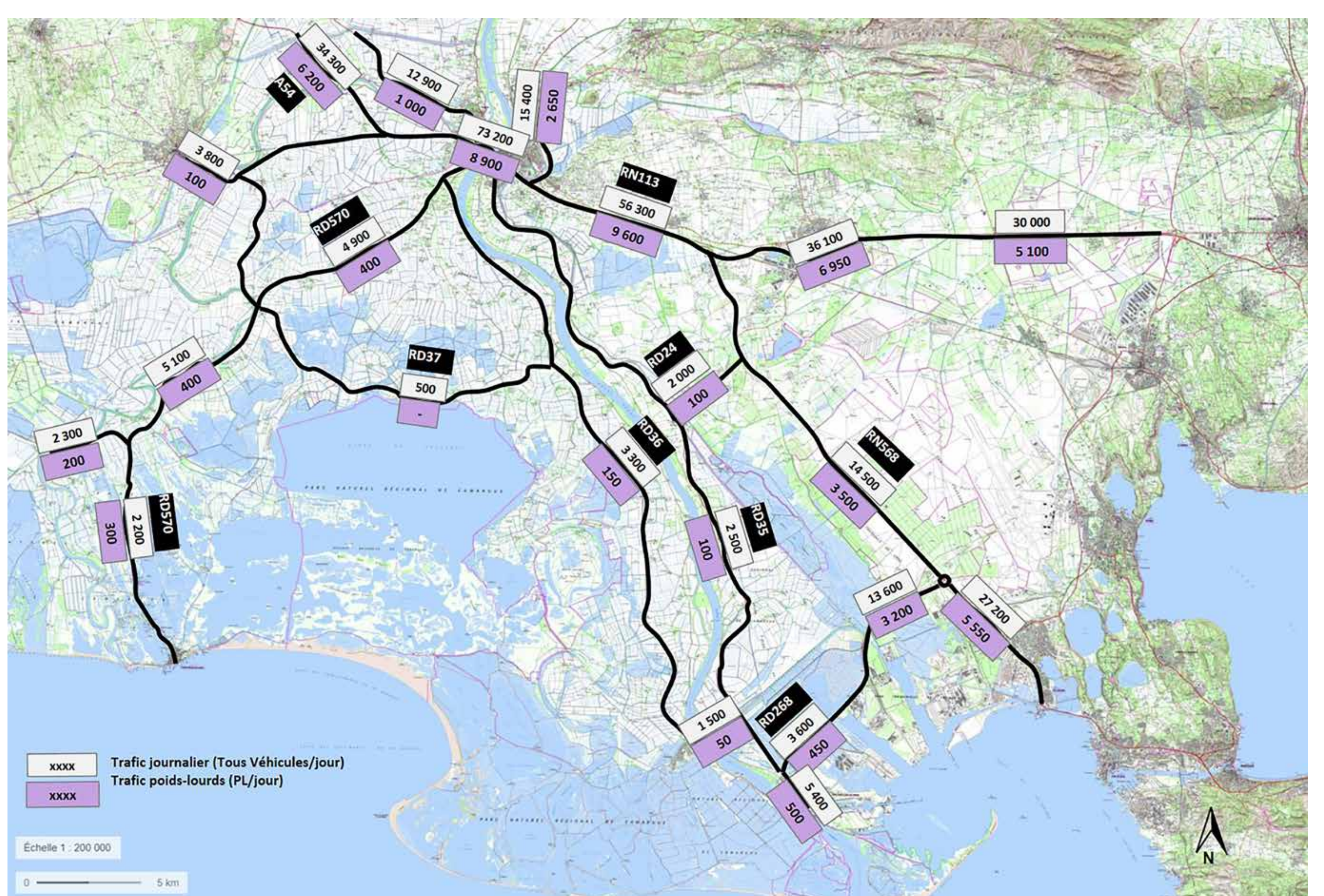
LES ENJEUX PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET

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

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



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

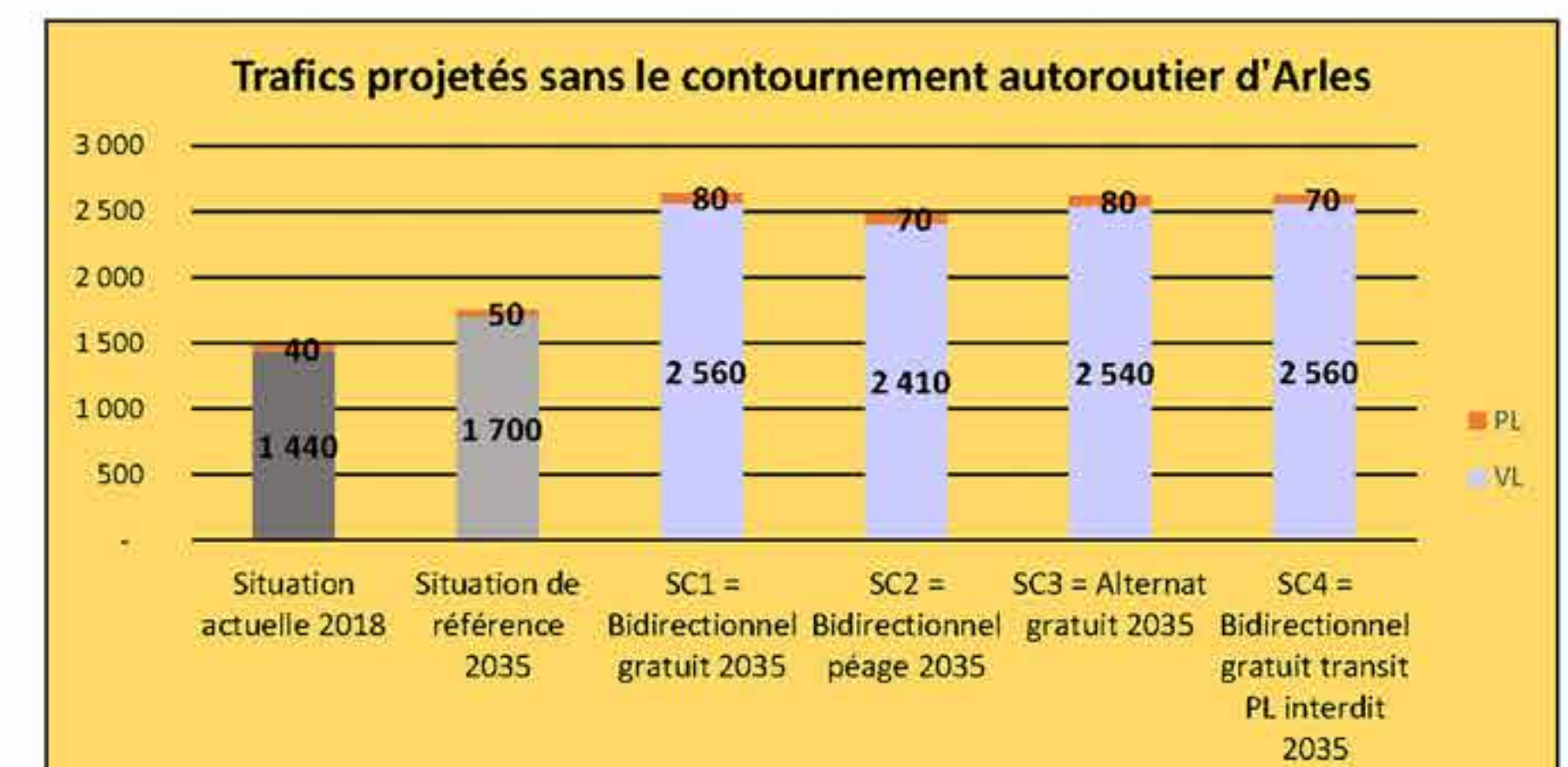
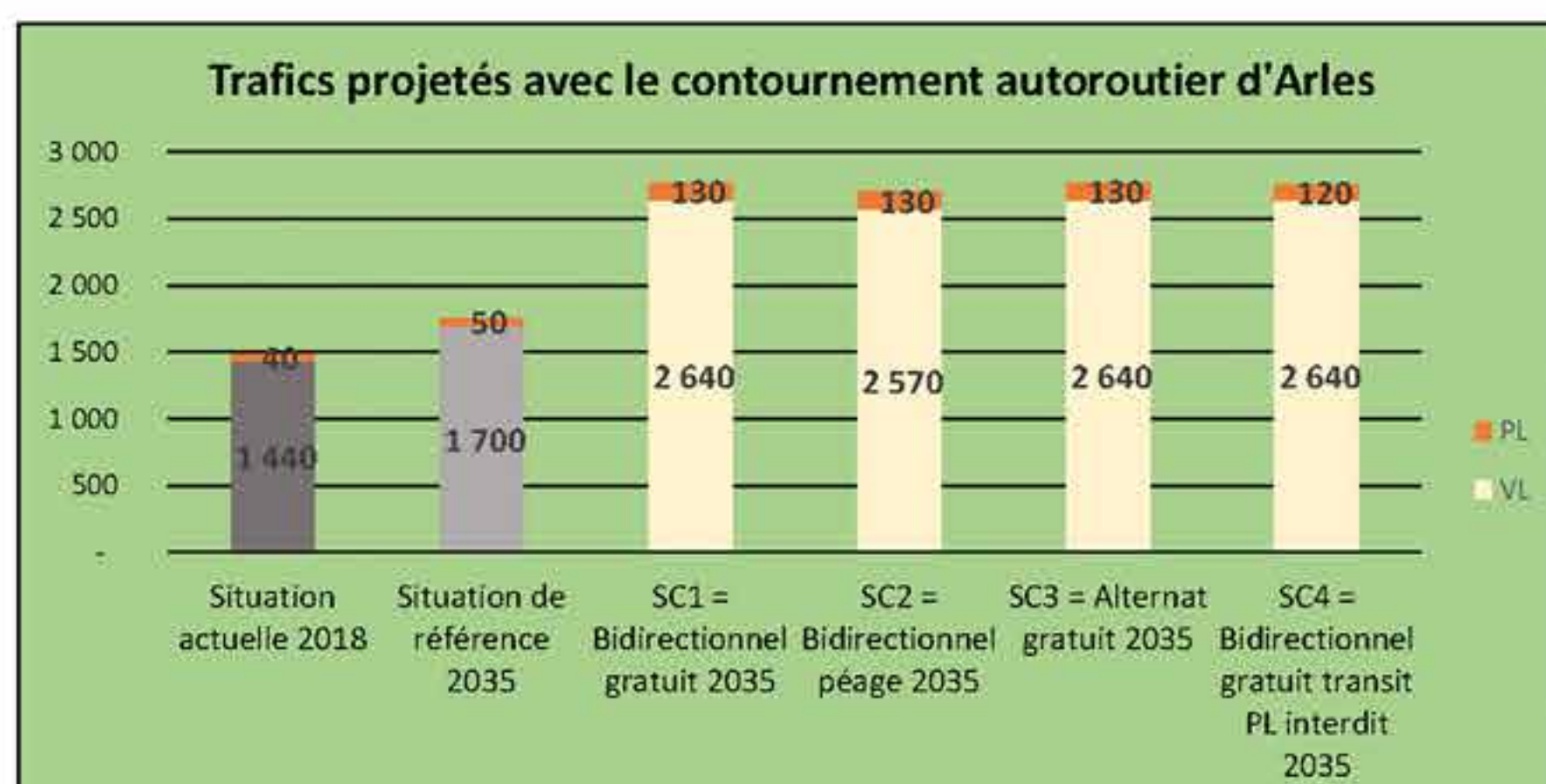
- + 30 à + 50 véhicules par heure, dont 1 à 3 poids lourds (Repère : une voie de circulation en campagne peut faire transiter 1800 véhicules par heure).
- Peu de différences observées entre scénarios, y compris l'été.
- Le trafic reste très local et ne capte pas de trafic de transit.

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 :

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		

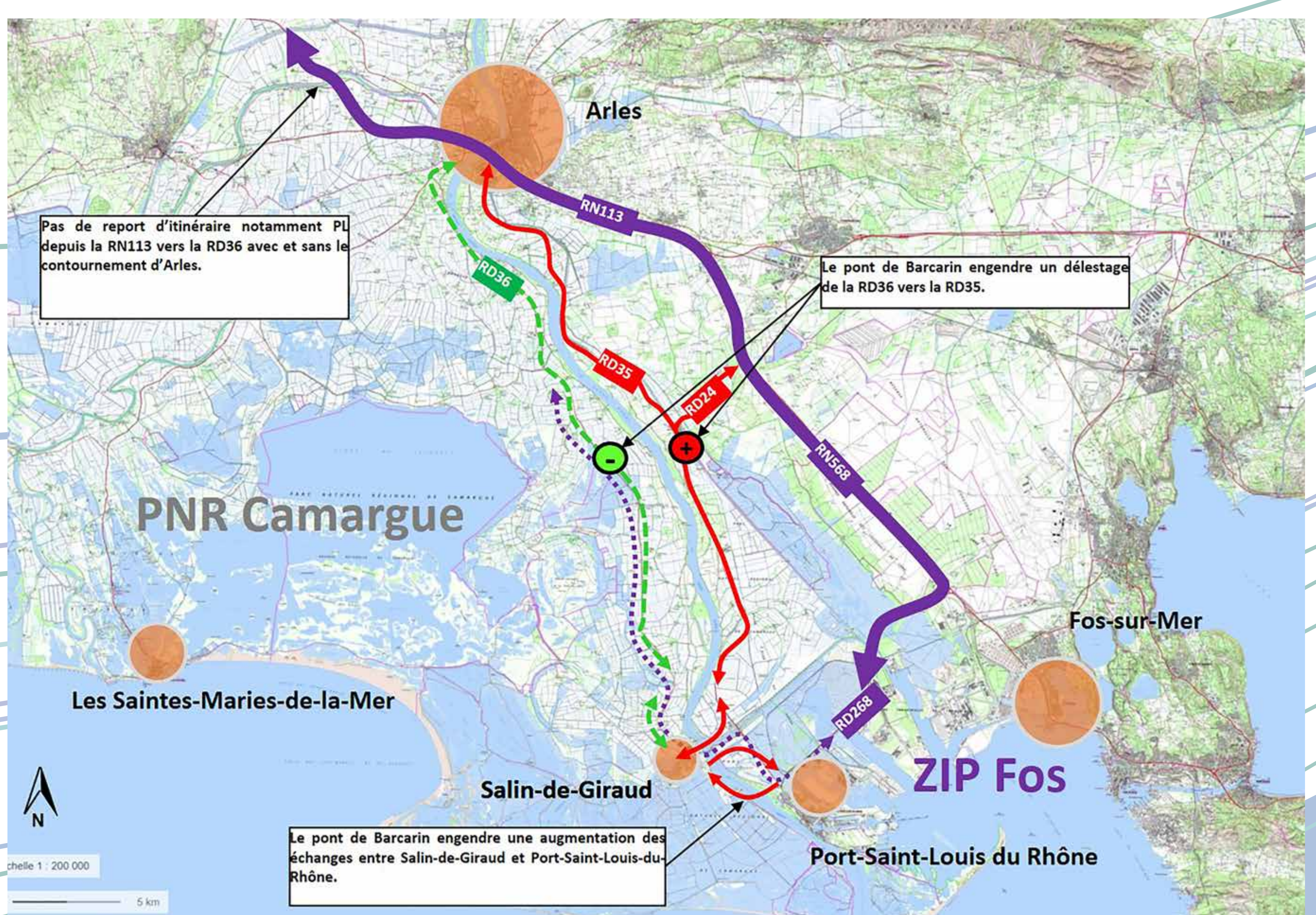
SANS le contournement autoroutier d'Arles			
SC1	= Pont de Barcarin GRATUIT		
SC2	= Pont de Barcarin PAYANT sauf abonnés		
SC3	= Pont de Barcarin à ALTERNAT		
SC4	= Pont de Barcarin GRATUIT et transit PL INTERDIT		



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

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.



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

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...).

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



Posez vos questions : barcarin@departement13.fr



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



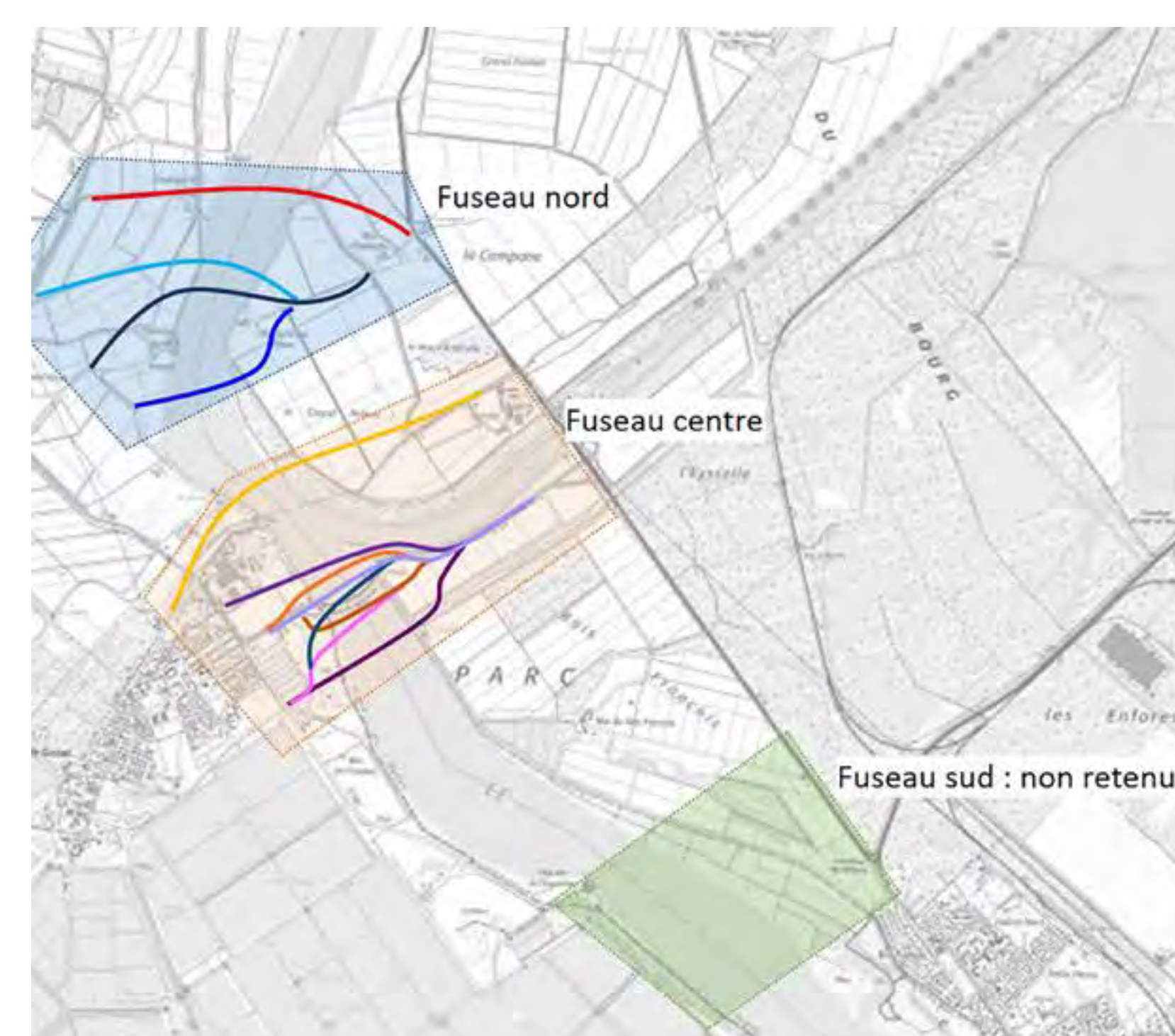
Franchissement du Rhône

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'avère 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 puis 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'Esquinau → 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



Haubanée



Tablier métallique à dalle orthotrope



Caisson métallique mixte



Tablier en béton précontraint construit par encorbellement



Précontrainte extradossée à double mât



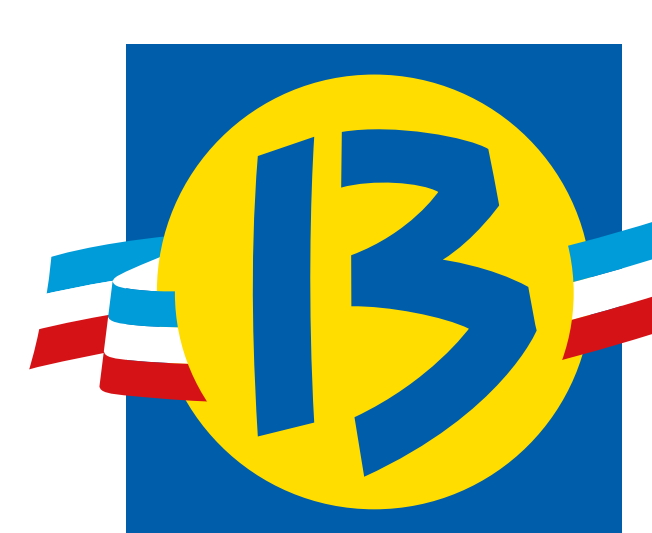
Comparaison multicritères des variantes d'ouvrage d'art

	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, volume de travaux à réaliser)	+	++	++	-	+
Maintenance (durabilité, robustesse, facilité de maintenance)	+	--	--	++	+
Esthétique (élégance, qualité architecturale, 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



DÉPARTEMENT
BOUCHES DU RHÔNE



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.

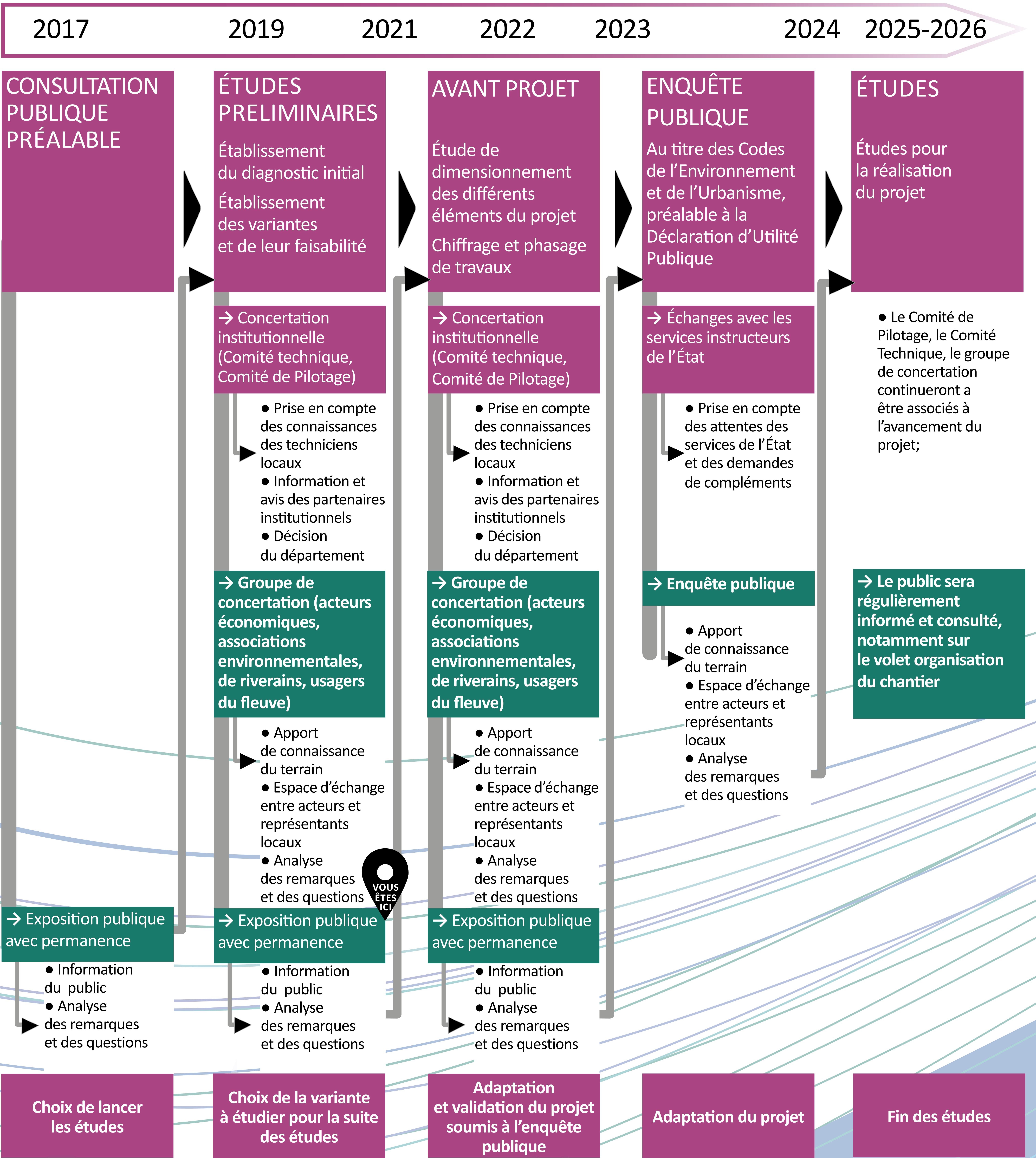
Les représentants devront s'engager à participer à la démarche durant tout le projet. Il est important pour la continuité de la démarche d'avoir des interlocuteurs stables autant que possible.

→ 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

