

Présentation des études de circulation

(20 minutes + 20 minutes de Questions/Réponses)

Rappel des attentes exprimées , lors de la 1^{er} réunion, par le Groupe de Concertation sur ce sujet

- Les attentes du projet:

- Un moyen de traversée « normal » d'un fleuve, pour assurer une continuité territoriale,
- La fin des retards incessants occasionnés par le bac,
- Un gain de temps sur la traversée,
- La continuité des modes doux et notamment avec la ViaRhôna,
- La gratuité de la traversée du pont pour les poids lourds liés aux activités locales.

Les préoccupations exprimées :

- La crainte d'un accroissement de la circulation routière générée par la création du pont,
- La question de 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 crainte d'une déspecialisation du pont, initialement prévu pour les habitants, et que celui-ci devienne une porte d'entrée pour les touristes et une voie de transit vers le Gard pour les poids lourds et véhicules,
- La question du développement et des projets du port autonome de Marseille dans les années à venir à Fos-sur-mer.

○ Méthodologie :

- Les données de population et d'emploi de 2018
- Les comptages de trafic de 2018
- Les relevés de plaques minéralogiques de 2018
- Les résultats des enquêtes ménages déplacements de 2009
- Des interviews de conducteurs de 2009 et 2013 et ponctuellement plus récentes

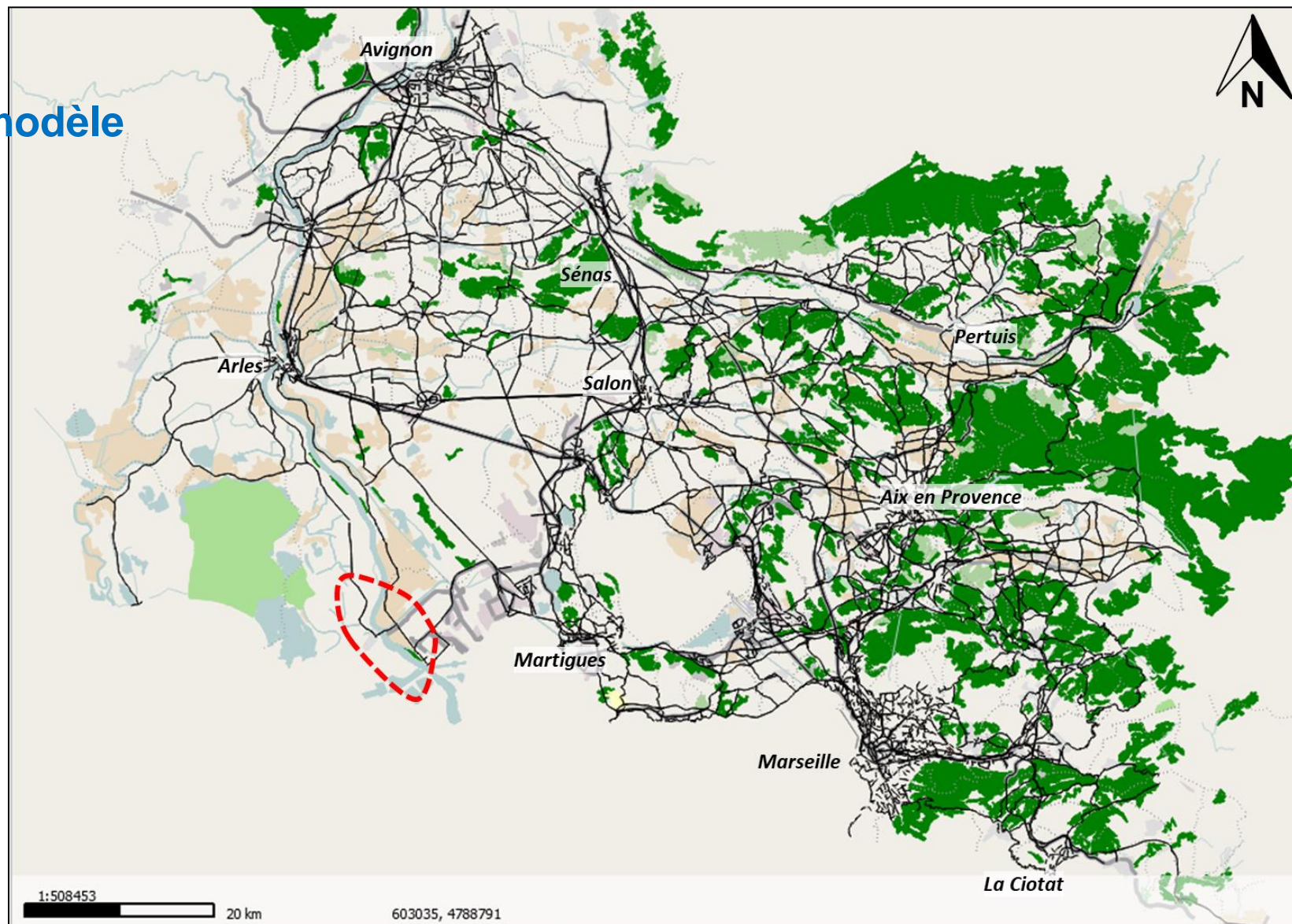


○ Construction d'un modèle informatique de la circulation :

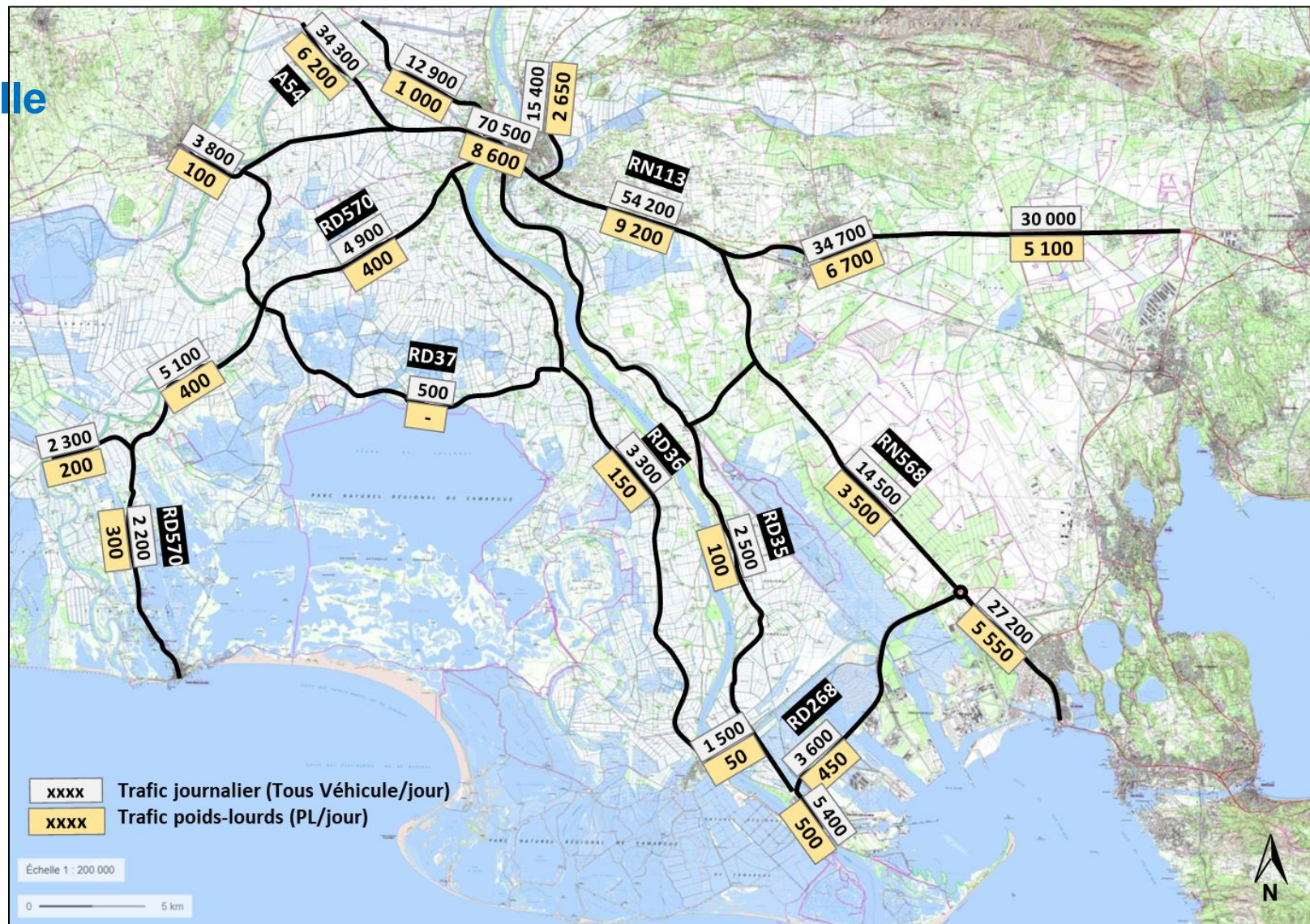
- Distinguant les périodes de pointe du matin et du soir,
- Distinguant les véhicules légers et les poids-lourds,
- Calé sur la situation actuelle (2018),
- Projeté sur la situation future (2035),
- Utilisé pour simuler plusieurs scénarios de projet selon différentes hypothèses de réalisation des infrastructures routières, sans et avec le contournement autoroutier d'Arles

- **Début de construction du modèle : 2014 (arrondissement d'Arles)**
- **Ajout du reste du département : 2015**
- **Périmètre du modèle : Bouches-du-Rhône + Avignon + Cavaillon + Pertuis + Beaucaire**
- **2 177 générateurs et distinction matrices Véhicules Légers / Poids-Lourds**
- **Affinage et calage du modèle selon tous les points de comptage recueillis (automatiques, directionnels et origine / destination)**

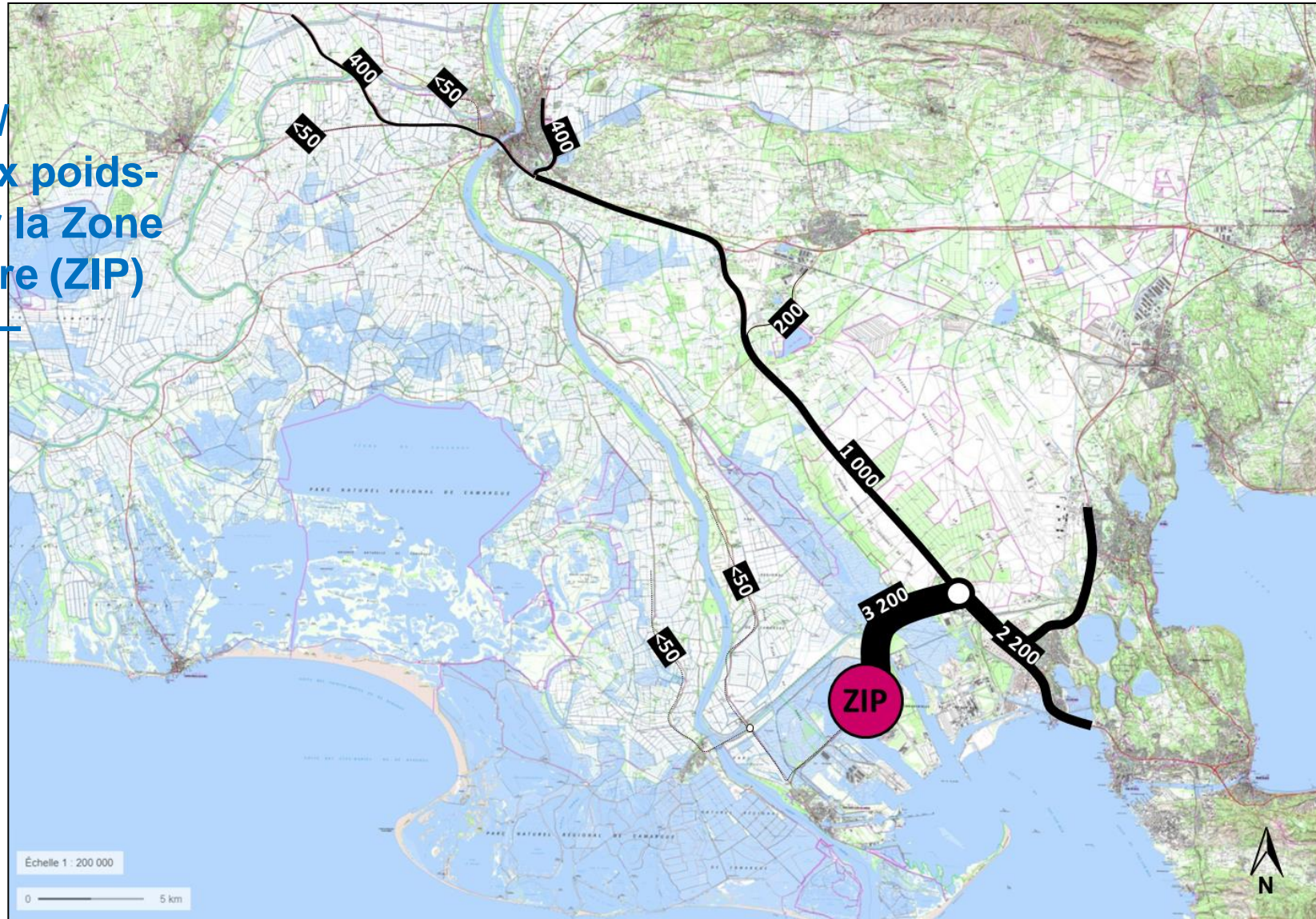
Etendue du modèle et projet



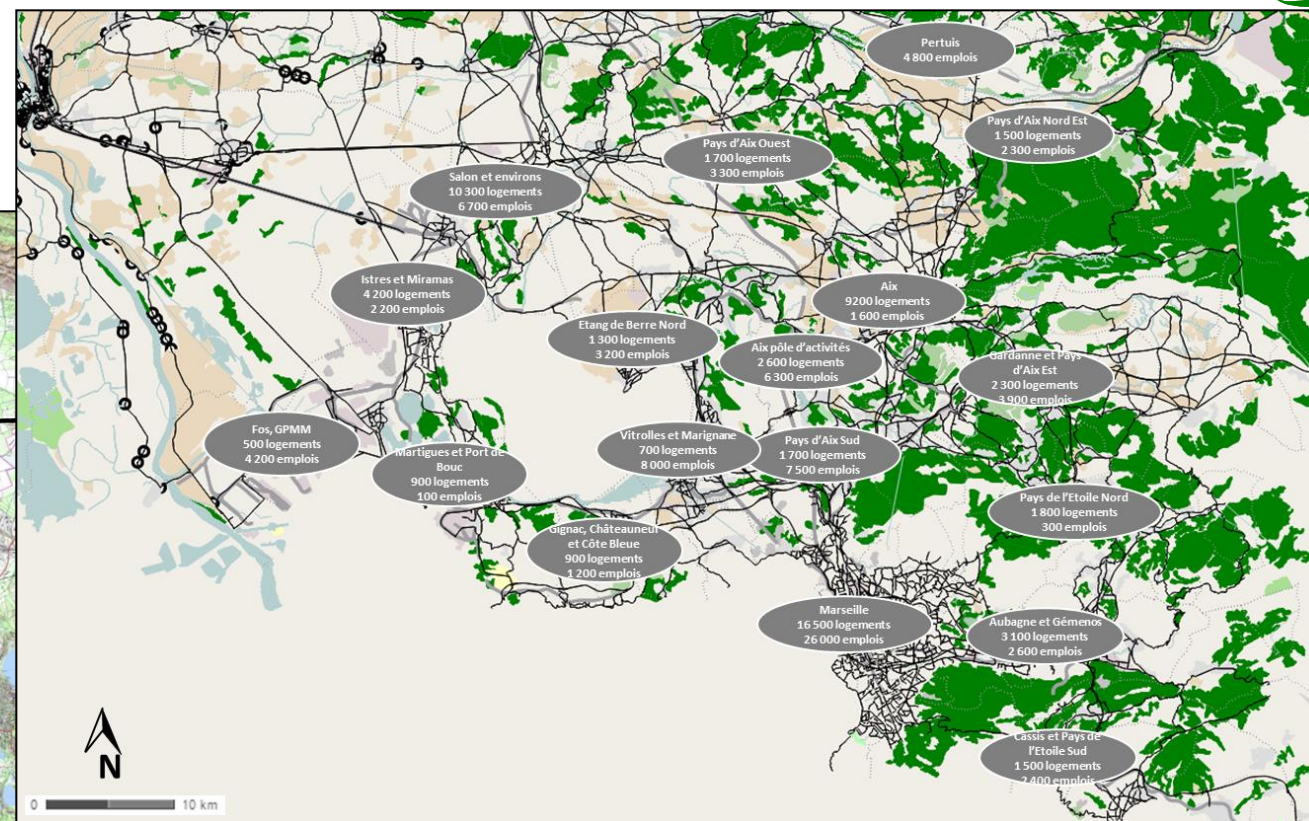
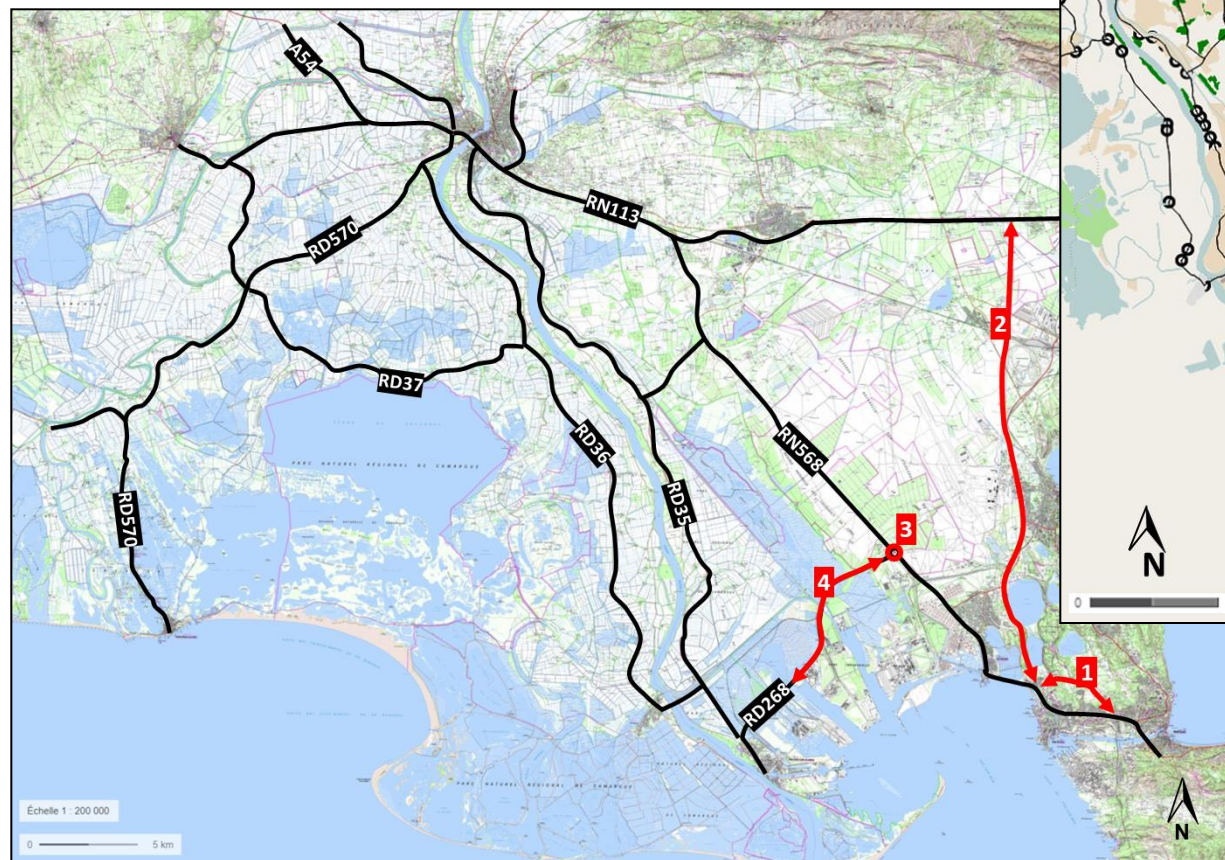
Situation actuelle modélisée



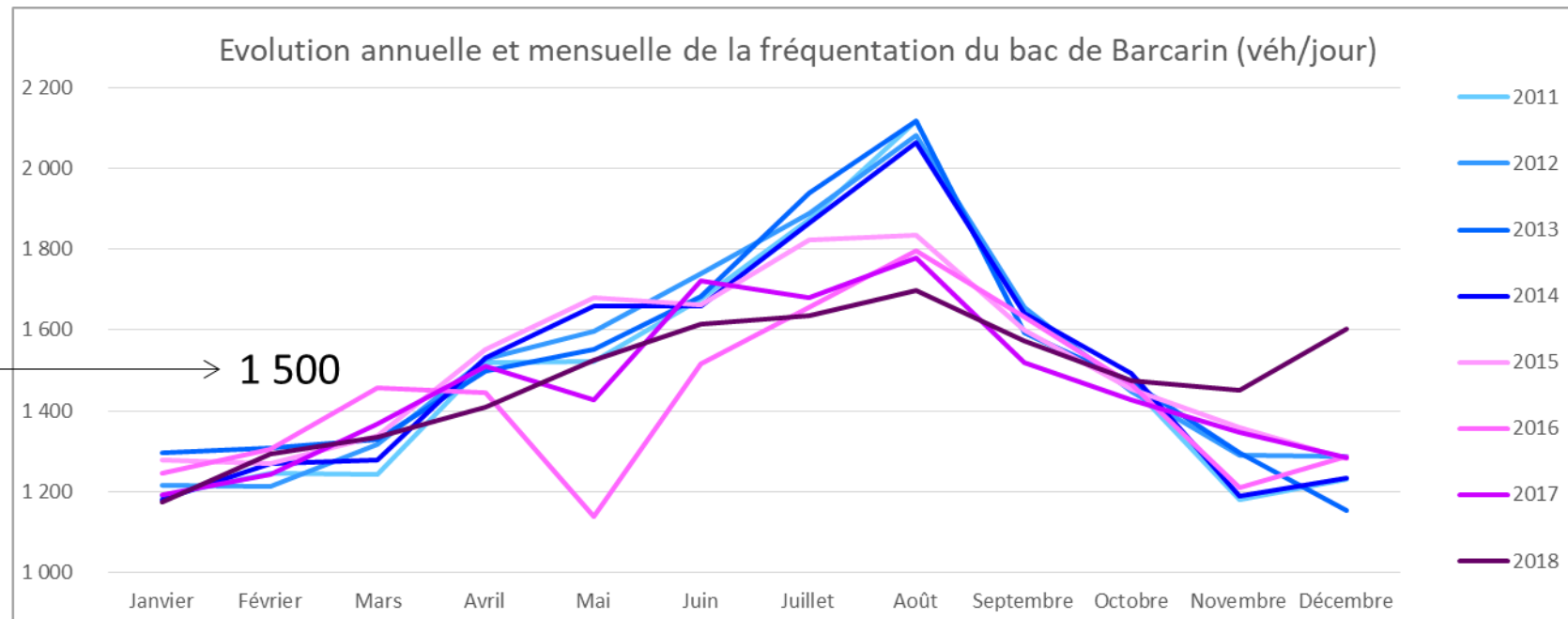
Exemple d'origine /
destination des flux poids-
lourds générés par la Zone
Industriale-Portuaire (ZIP)
de Marseille – Fos –
Situation actuelle



Une projection du territoire à l'horizon 2035



Fréquentation du bac durant et hors période estivale



Evo hors période estivale 2011-2018

+0.7%

=> Augmentation de la fréquentation du bac de Barcarin hors période estivale entre 2011 et 2018.

Evo période estivale 2011-2018

-1.2%

=> Diminution de la fréquentation du bac de Barcarin en période estivale entre 2011 et 2018.

=> La fréquentation du bac diminue en période estivale (-1.2%) et augmente hors période estivale (+0.7%).

=> Fréquentation estivale supérieure à la basse saison : +23% de mai à septembre.

=> Le blocage du carrefour de Vittier en novembre et en décembre 2018 avec les Gilets Jaunes à Arles a engendré un report de trafic vers le Bac de Barcarin d'environ 300 véhicules/jour dont 20 PL/jour, ce qui peut être interprété comme étant le trafic maximal pouvant être reporté **actuellement**.

Huit scénarios ont été analysés à l'horizon 2035

Il a été analysé 4 scénarios qui correspondent chacun à un mode de gestion du pont de Barcarin.

Ces 4 scénarios ont été analysés à l'horizon 2035 en intégrant le développement du territoire et les différents projets viaires à l'échelle des Bouches-du-Rhône.

Parmi les projets viaires intégrés, le contournement autoroutier d'Arles aura un impact significatif sur la fréquentation du pont de Barcarin. Pour évaluer cet impact, les 4 scénarios modélisés ont été analysés avec et sans le contournement autoroutier d'Arles.

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

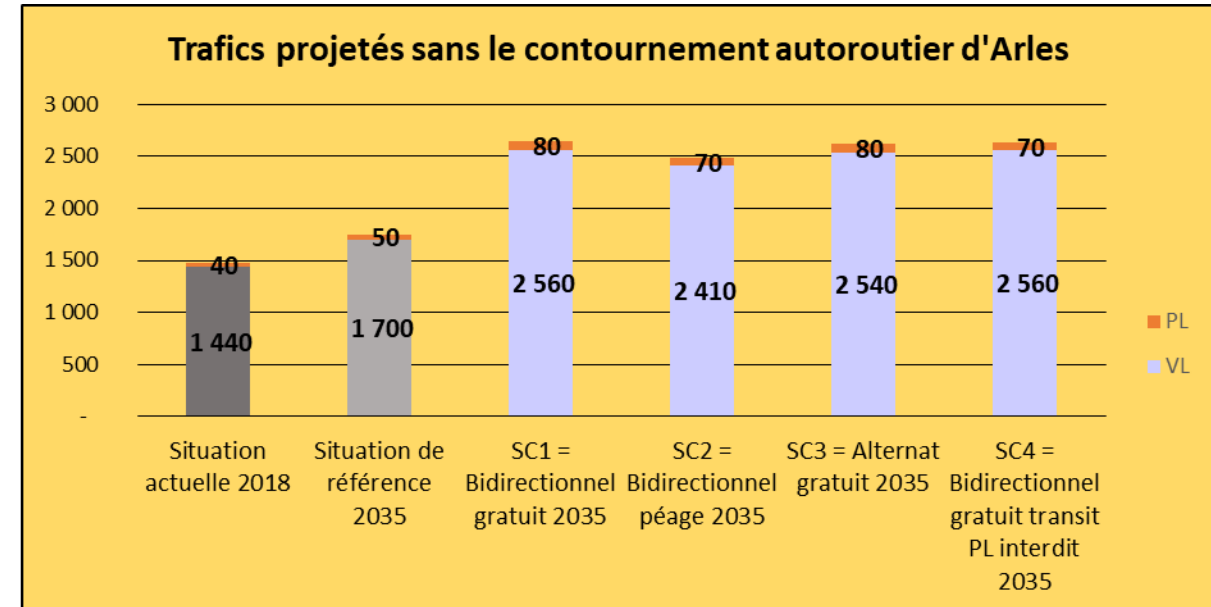
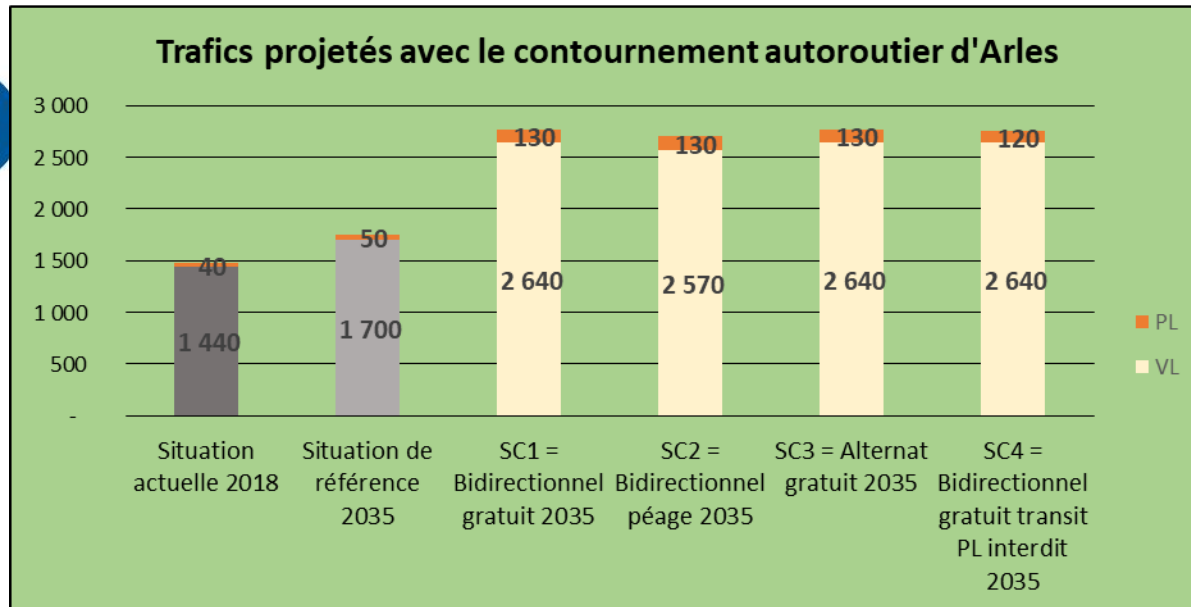
Soit au total 8 scénarios modélisés.

Huit scénarios ont été analysés à l'horizon 2035 – Résumé de l'étude

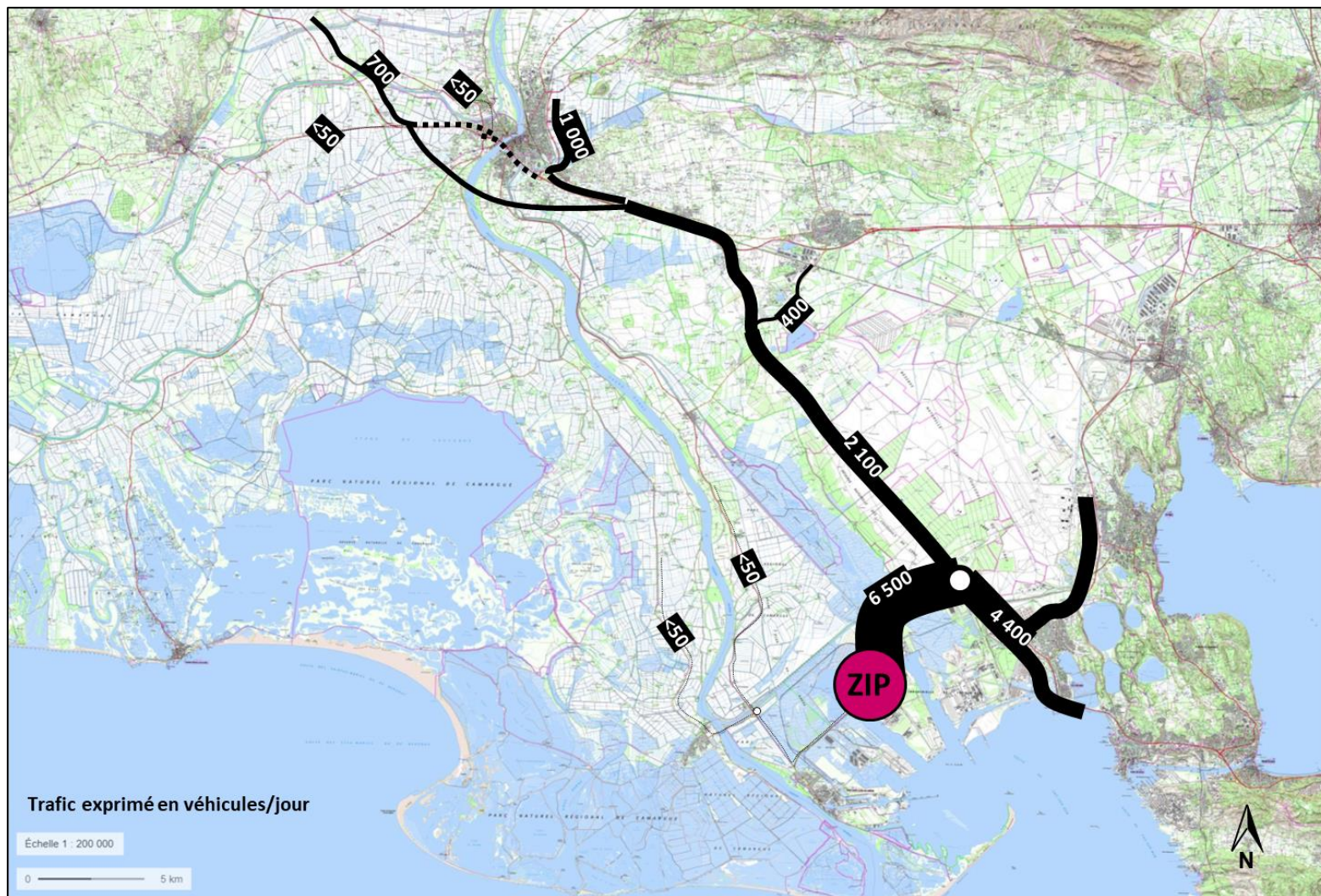
=> Par rapport à la situation de référence en 2035, le projet engendrerait une augmentation de trafic de +800 à +1 000 véhicules / jour dont 20 à 80 PL / jour selon la gestion de la circulation du pont.

=> Le contournement autoroutier d'Arles engendrerait un trafic supplémentaire empruntant le pont de Barcarin de +100 véhicules / jour en moyenne.

=> Les différents scénarios se traduisent par des niveaux de trafic comparables sur l'ouvrage.



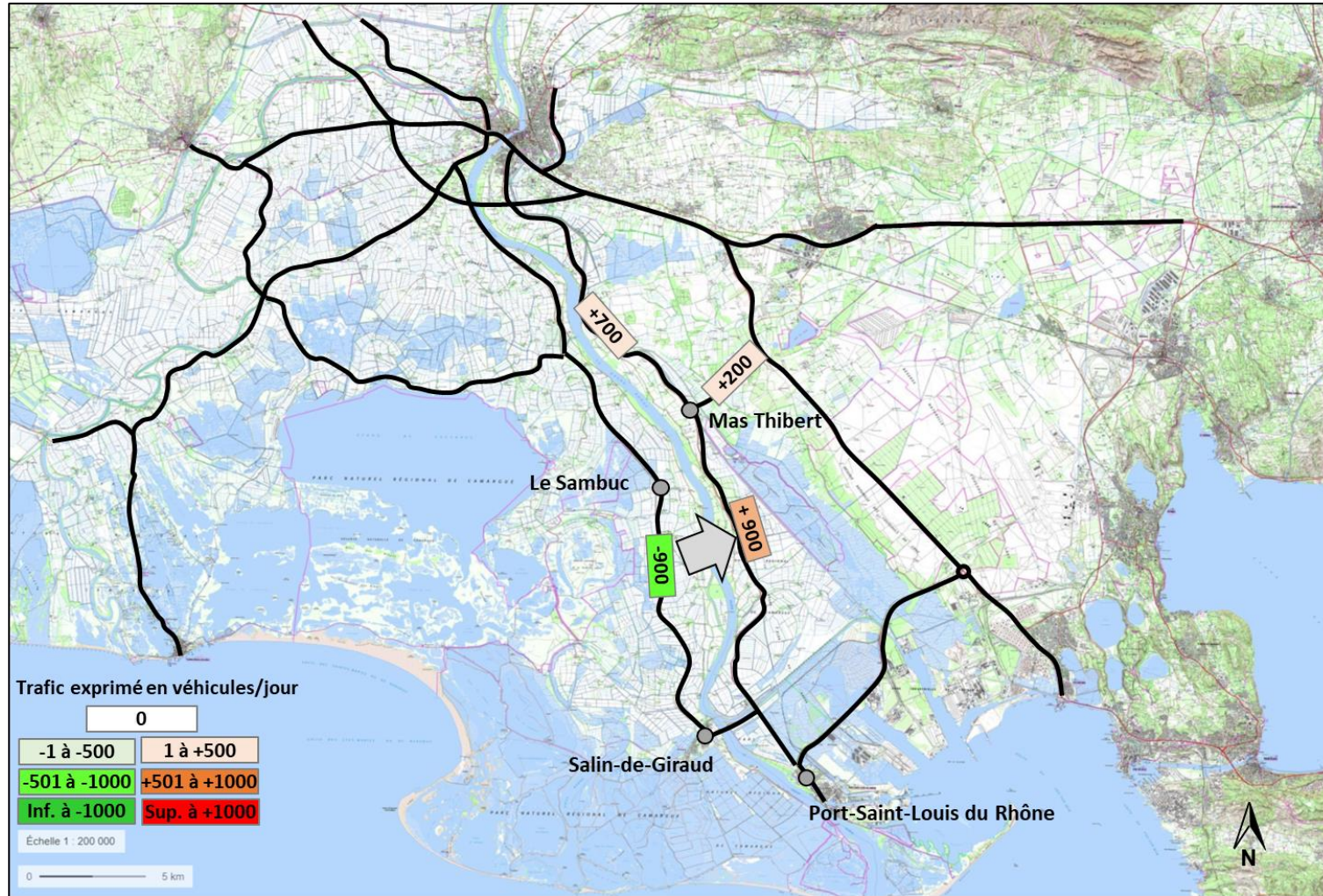
Les Poids Lourd générés par la ZIP de Fos en 2035



En 2035 avec le pont de Barcarin gratuit:

- Les flux PL générés par la ZIP de Fos seront toujours **majoritairement tournés vers l'A7 et l'A55** : 70% des flux PL générés par la ZIP, soit environ 4 400 PL / jour.
- Les 30 % restant, soit environ 2 100 PL / jour, sont tournés vers la RN 113 et les A54, A9, A7,
- **Les échanges ZIP <> A54 représenteront 700 PL / jour.**

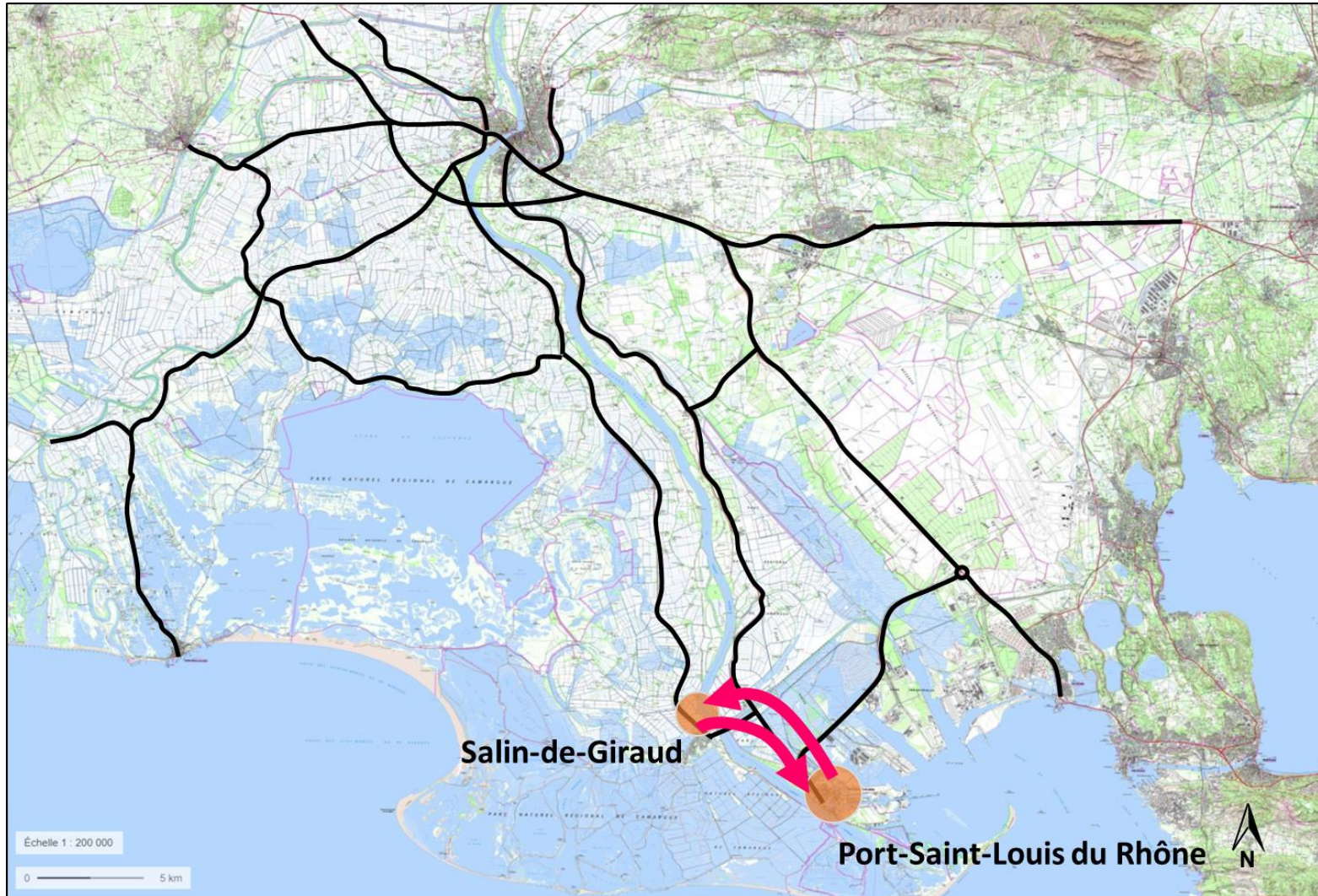
Avec le pont, pour le trafic local, la RD 35 plus attractive que la RD 36 pour rejoindre la A54



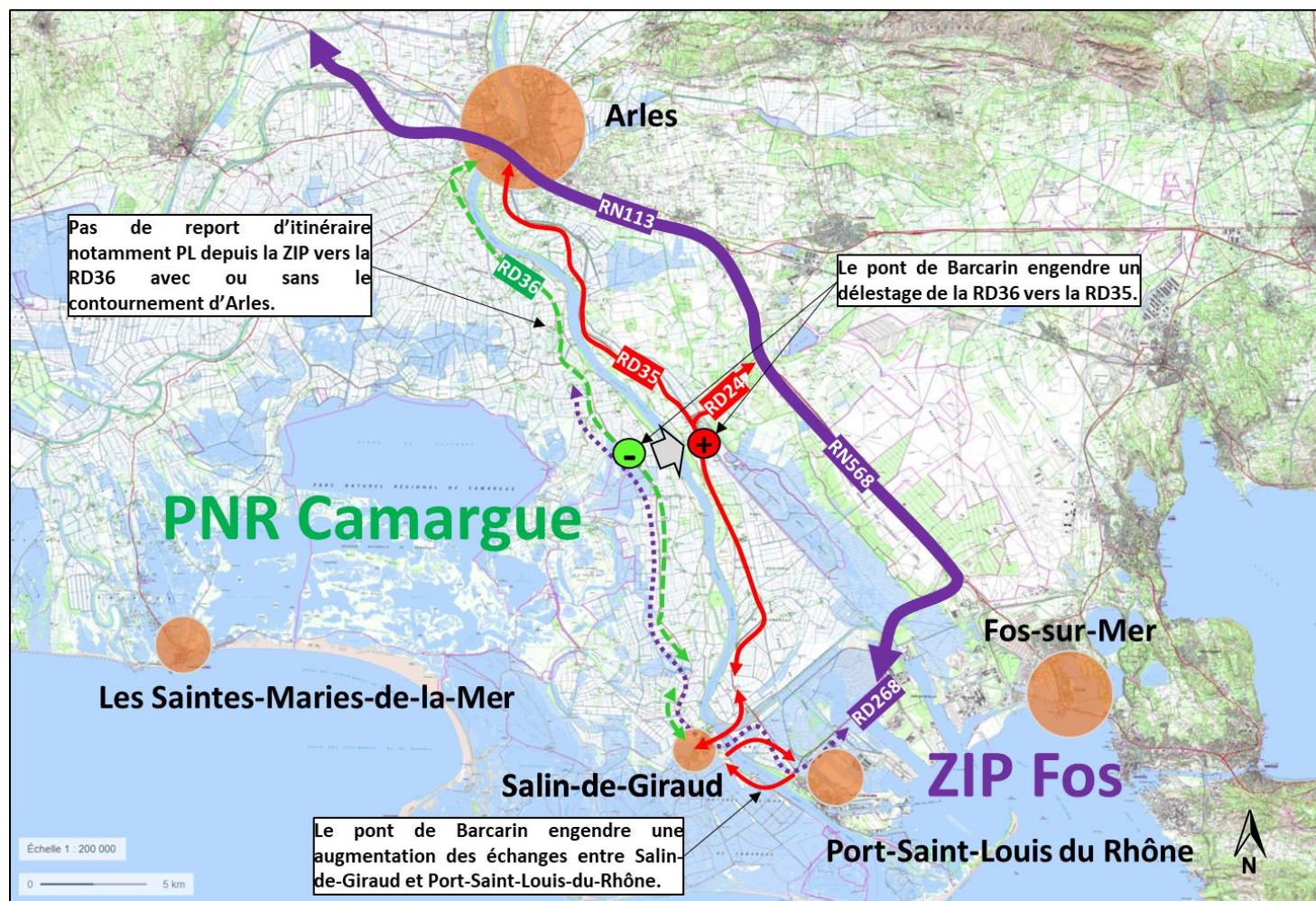
Avec le pont, pour effectuer l'itinéraire Arles <> Salin-de-Giraud ou rejoindre l'A54 / la RN113, il serait plus attractif de passer par Mas Thibert plutôt que de passer par Le Sambuc.

Le trafic diminuerait donc à l'intérieur du Delta du Rhône et augmenterait à l'extérieur.

Avec le pont, le trafic local entre Salin et Port-Saint-Louis augmenterait



Les échanges entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône augmenteraient avec la connexion facilitée via le pont de Barcarin.

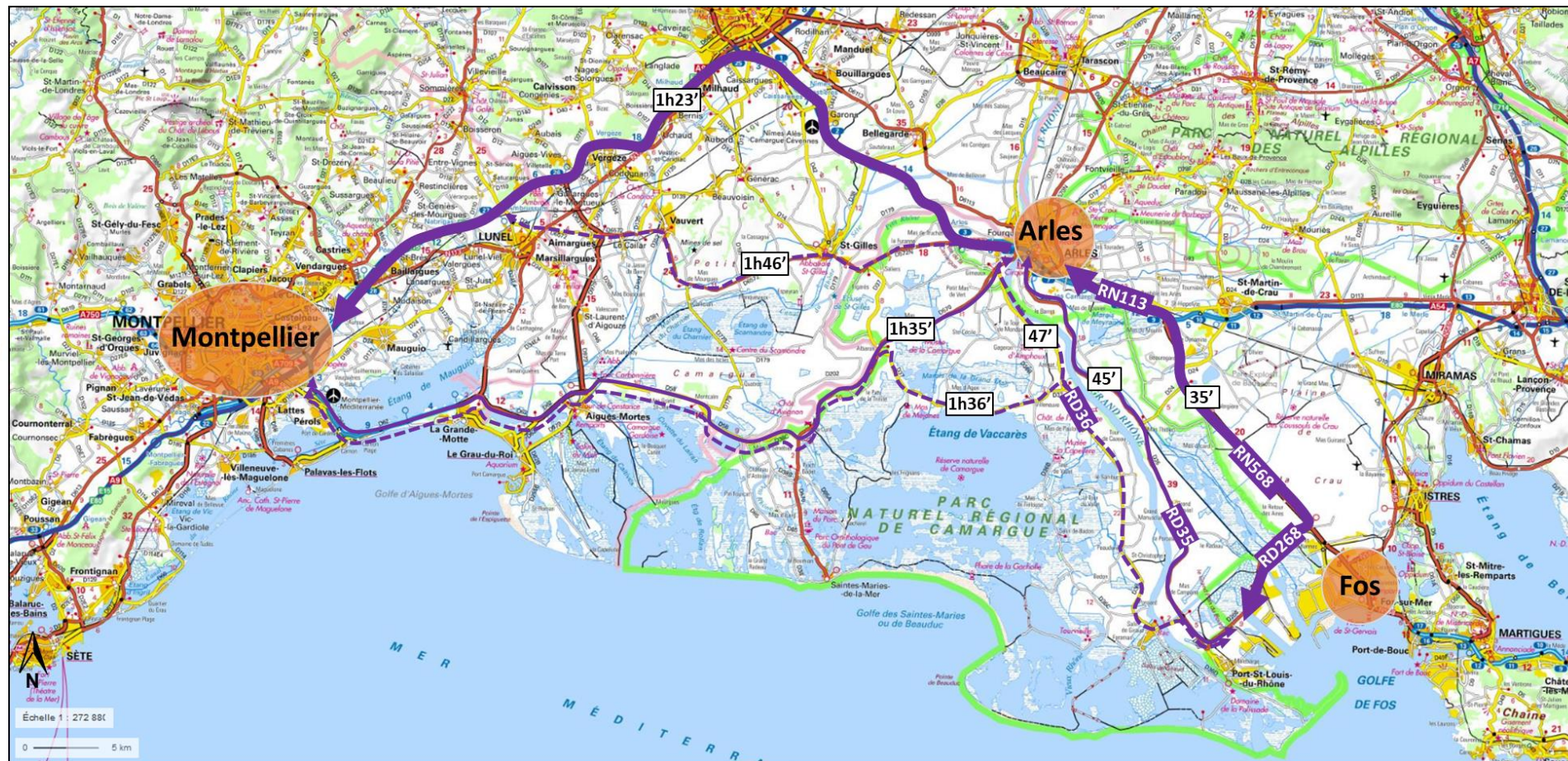


Un report de trafic s'effectuerait depuis l'intérieur (RD35) vers l'extérieur (RD36) du Delta du Rhône car l'itinéraire extérieur serait plus attractif pour les échanges entre Salin-de-Giraud et Arles ou au-delà.

Le risque de report de trafic PL en échanges entre la ZIP et l'A54 depuis la RN113 vers le pont de Barcarin serait très limité. L'itinéraire classique serait toujours plus performant en 2035, et d'autant plus avec le contournement d'Arles à long terme.

L'alternative au franchissement du Rhône à Arles est le pont de Tarascon Beaucaire.

Les échanges entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône augmenteraient avec la connexion facilitée par le pont de Barcarin.



Pour effectuer la liaison PL entre Distriport et Arles, il faut 35 minutes par les routes nationales contre 45 minutes par la RD35 et 47 minutes par la RD36, une fois le pont réalisé.

Pour effectuer la liaison PL entre Distriport et Montpellier, il faut 1h23 minutes par le réseau national et autoroutier, 1h35 minutes par l'itinéraire RD35 – RD570 déjà praticable sans pont, 1h36 par l'itinéraire avec le pont, 1h46 par l'itinéraire de plus court chemin, RD35 – RD572n, déjà praticable sans réalisation du pont.

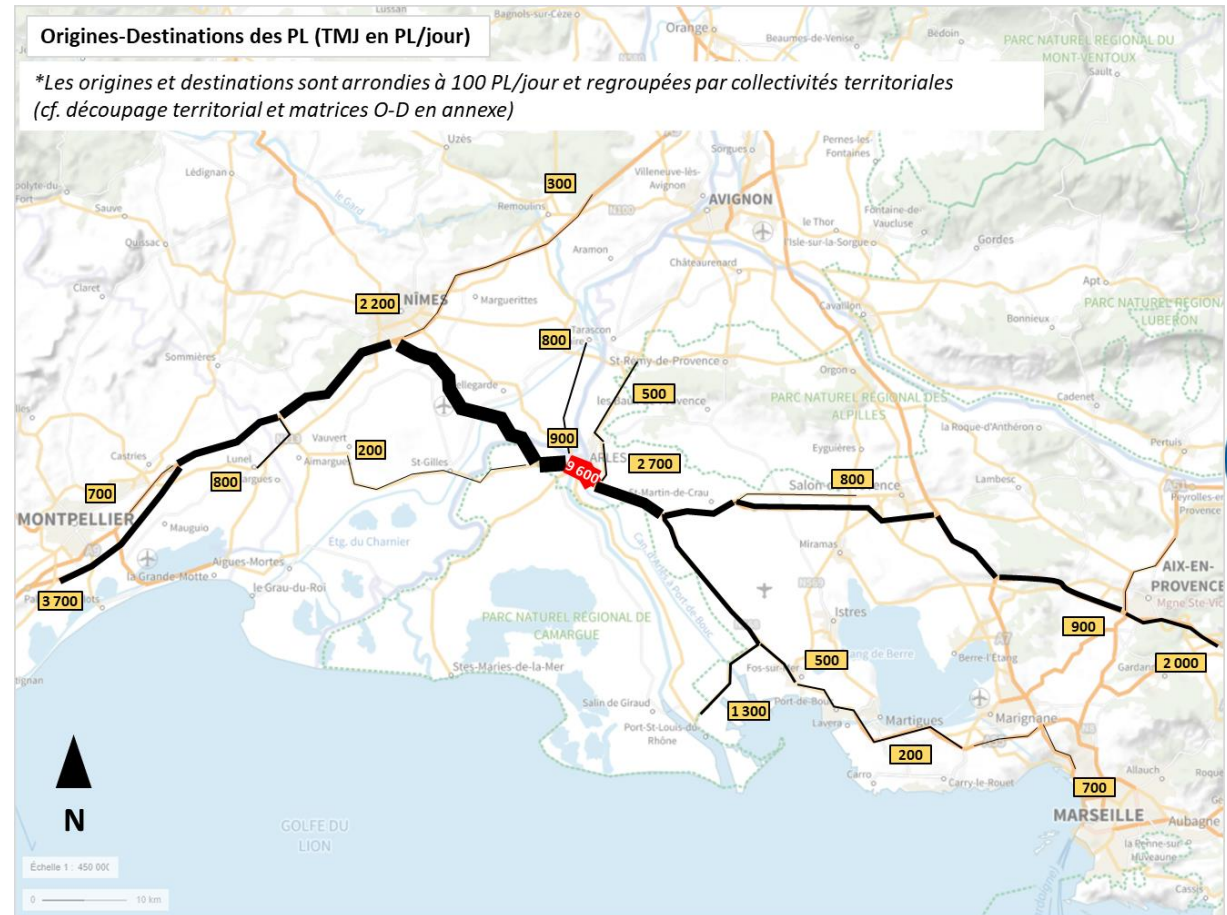
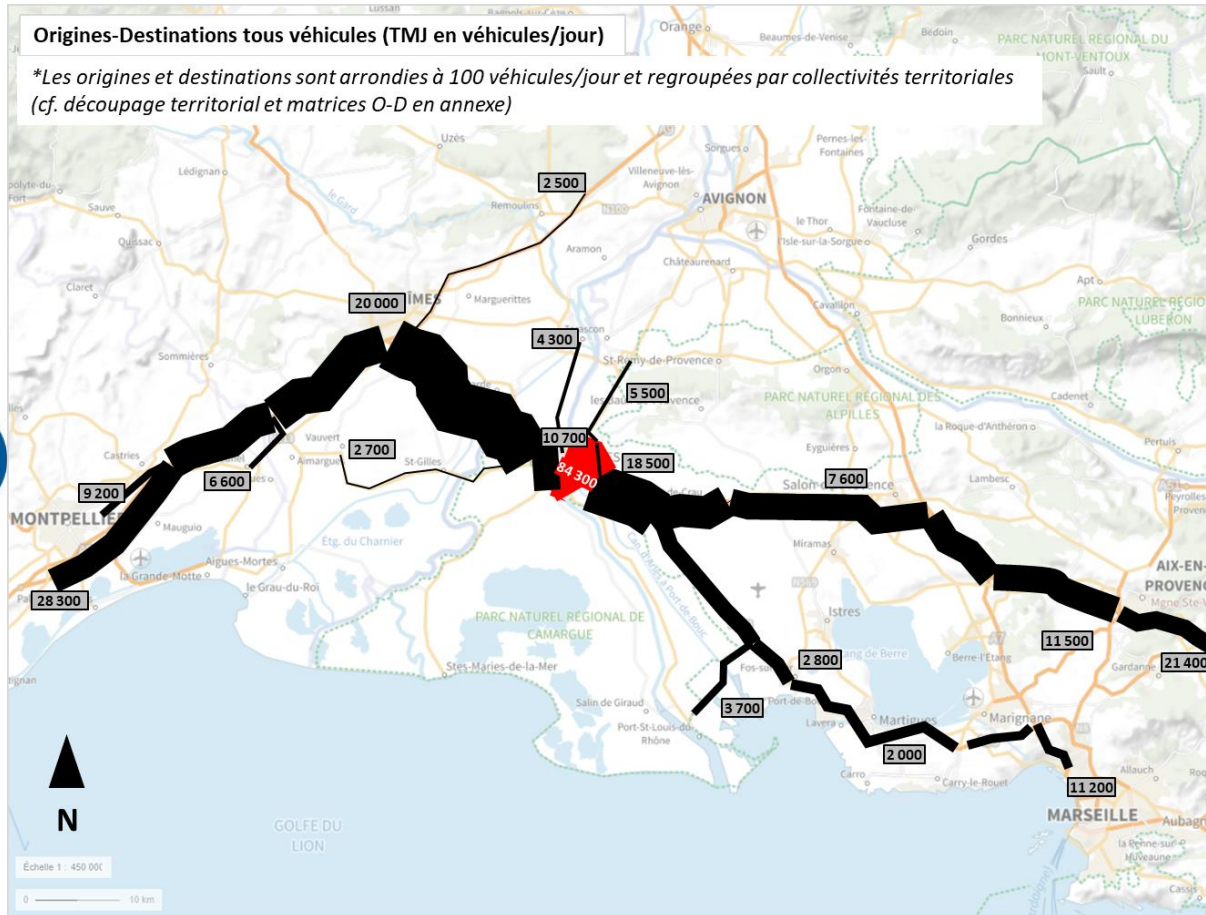
Tous les itinéraires alternatifs à l'itinéraire autoroutier sont interdits aux PL en transit.

Méthodologie complémentaire

Collecte de données à grande échelle pour la **connaissance des origines / destinations des véhicules légers et des poids-lourds empruntant la RN113** (franchissement du Rhône) à Arles **du 15 septembre au 15 octobre 2021** à partir du suivi des véhicules (puces RFID) à l'échelle des départements du Var, des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault.



Les arborescences à grande échelle (situation à 2035)



Enseignements

En situation de référence en 2035 avec un coût de péage pour les PL de 10 euros (coût actuel) et en supposant le transit autorisé sur les axes routiers de Camargue, le bac de Barcarin serait emprunté par 400 PL/jour.

En situation projetée en 2035 avec un coût de péage pour les PL de 6 euros et en supposant le transit PL autorisé sur tous les axes routiers de Camargue, le pont de Barcarin serait emprunté par :

- 700 PL/jour avec le projet A54,
- 900 PL/jour sans le projet A54.

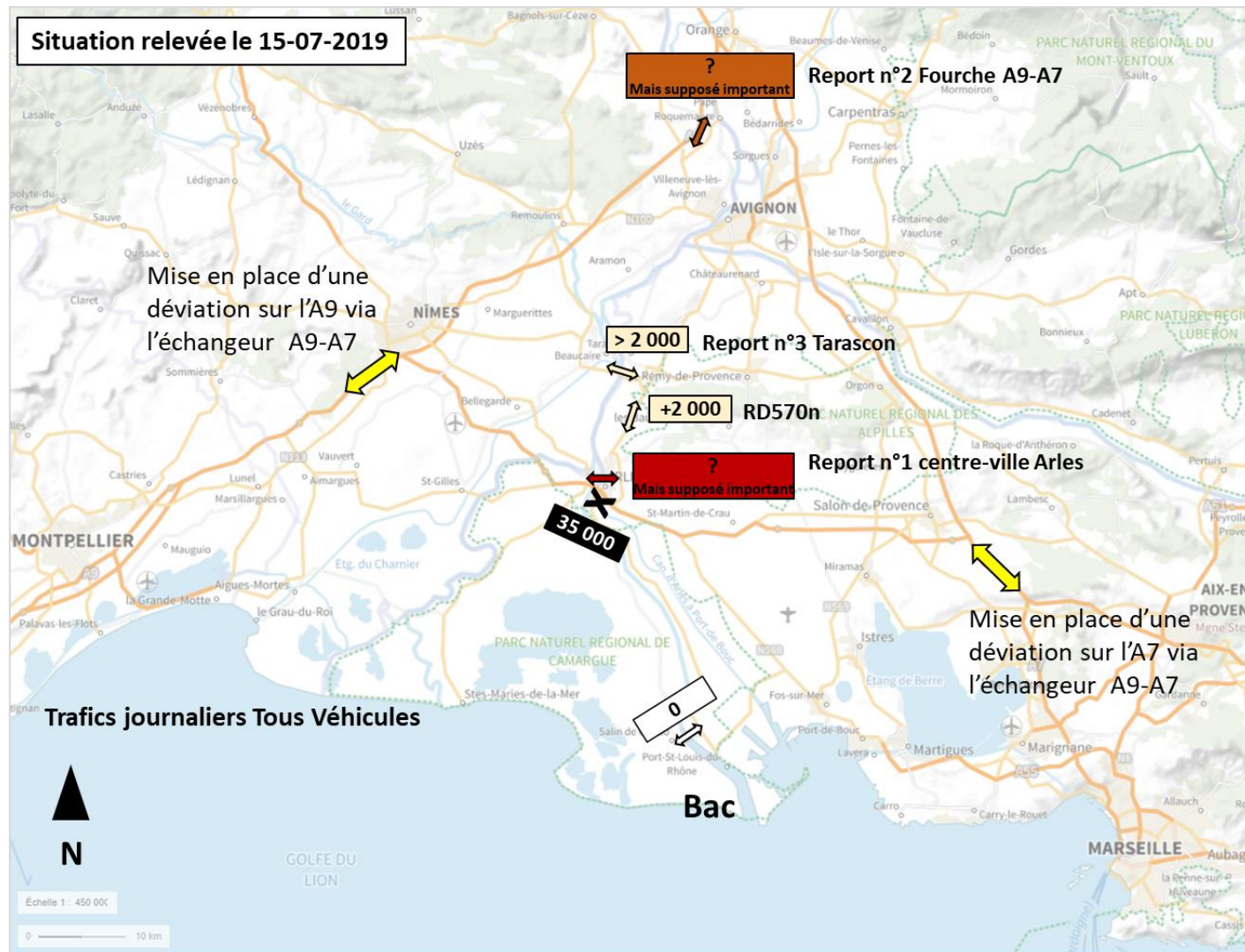
• Sans péage sur le pont de Barcarin, le trafic PL atteindrait :

- 800 PL/jour avec le projet A54,
- 1 100 PL/jour sans le projet A54.

Pour arriver en situation projetée à un trafic PL théorique identique à la situation de référence en 2035, à savoir un trafic théorique de 400 PL/jour, le coût de péage devrait être de 18 euros avec le projet A54 et de 24 euros sans le projet A54.

Toutefois, il convient de rappeler que cette analyse suppose un transit PL autorisé sur les axes routiers de Camargue, ce qui est peu vraisemblable. En réalité, l'interdiction de transit PL en Camargue est bien respectée.

Report maximal de trafic engendré par la fermeture de la RN113 à Arles



Report maximal de trafic engendré par la fermeture de la RN113 à Arles en 2035

