

# Projet de pont au niveau de Barcarin

## Etude circulation : Analyse des origines-destinations de différents itinéraires

Octobre 2022



### **TRANSMOBILITES**

Agence de Lyon : 146 Avenue Félix Faure - 69 003 LYON  
Siège Social : 16 Route de la Gavotte - 13 015 MARSEILLE  
Tel : 04.91.03.68.59 – Fax : 04.91.60.39.01  
Email : [b.joquet@transmobilités.com](mailto:b.joquet@transmobilités.com)  
[romain.suel@transmobilités.com](mailto:romain.suel@transmobilités.com)



DÉPARTEMENT  
**BOUCHES-  
DU-RHÔNE**



## Préambule

Le tableau ci-dessous apporte quelques définitions et les abréviations fréquemment utilisées.

« Tous véhicules » représente la somme des Véhicules Légers et des Poids-Lourds en circulation sur un axe.

<b>VL</b>	Véhicule Léger	
<b>PL</b>	Poids Lourds	
<b>2R</b>	Deux Roues	
<b>TV</b>	Tous Véhicules	
<b>UVP</b>	Unité de Véhicule Particulier	1 VL = 1 UVP    1 PL = 2 UVP    1 2R = 1/3 UVP
<b>TMJ</b>	Trafic Moyen Journalier	Moyenne calculée sur la semaine complète avec week end
<b>TMJA</b>	Trafic Moyen Journalier Annuel	Moyenne calculée sur l'année complète
<b>TMJO</b>	Trafic Moyen en Jour Ouvré	Moyenne calculée sur les jours ouvrés uniquement
<b>HP</b>	Heure de Pointe	
<b>HPM</b>	Heure de Pointe du Matin	Le créneau de 1 heure le plus chargé entre 7h et 9h
<b>HPS</b>	Heure de Pointe du Soir	Le créneau de 1 heure le plus chargé entre 16h et 19h
<b>HC</b>	Heures Creuses (heures en-dehors des périodes 7h-9h et 16h-19h)	
<b>OD</b>	Origine – Destination	



Sur la RN113, en franchissement du Rhône, le trafic journalier tous véhicules atteint 70 500 véhicules/jour. Parmi ces véhicules, on relève notamment :

- 24 400 véhicules/jour depuis/vers les communes de l'agglomération d'Arles,
- 23 700 véhicules/jour depuis/vers l'A9 Sud,
- 16 700 véhicules/jour depuis/vers l'agglomération de Nîmes,
- 17 900 véhicules/jour depuis/vers l'Est des Bouches-du-Rhône et PACA,
- 9 600 véhicules/jour depuis/vers les communes de l'ex CPA,
- 9 400 véhicules/jour depuis/vers l'agglomération de Marseille,
- 3 200 véhicules/jour depuis/vers Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis du Rhône.



Origines-Destinations tous véhicules (TMJ en véhicules/jour)

*\*Les origines et destinations sont arrondies à 100 véhicules/jour et regroupées par collectivités territoriales (cf. découpage territorial et matrices O-D en annexe)*

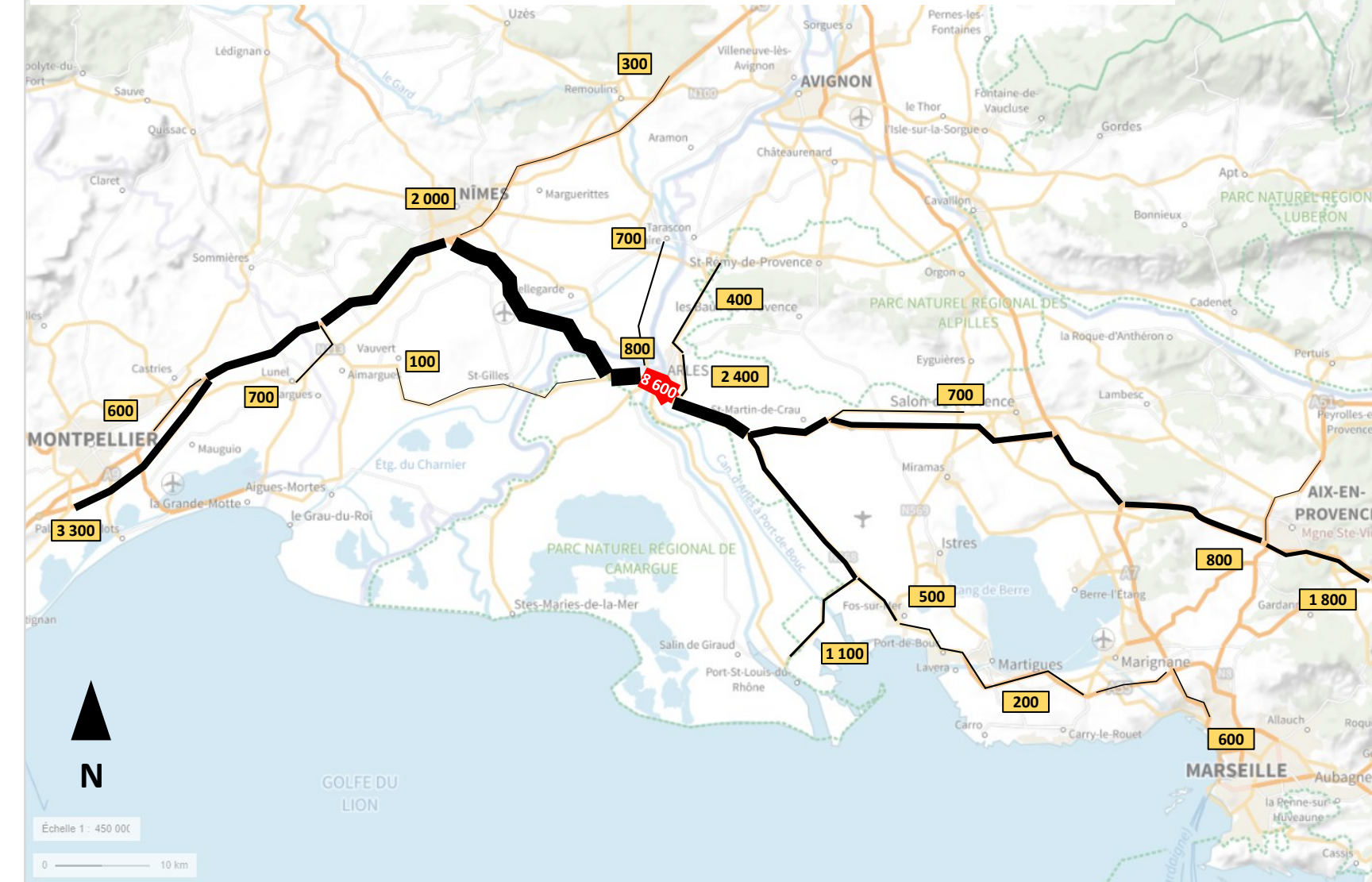


En 2035, sur la RN113 en franchissement du Rhône, le trafic journalier tous véhicules atteindrait 84 300 véhicules/jour, soit +13 800 véh/jour par rapport à la situation actuelle.

# Origines-destinations des flux PL empruntant la RN113 à Arles – Situation actuelle

## Origines-Destinations des PL (TMJ en PL/jour)

*\*Les origines et destinations sont arrondies à 100 PL/jour et regroupées par collectivités territoriales (cf. découpage territorial et matrices O-D en annexe)*



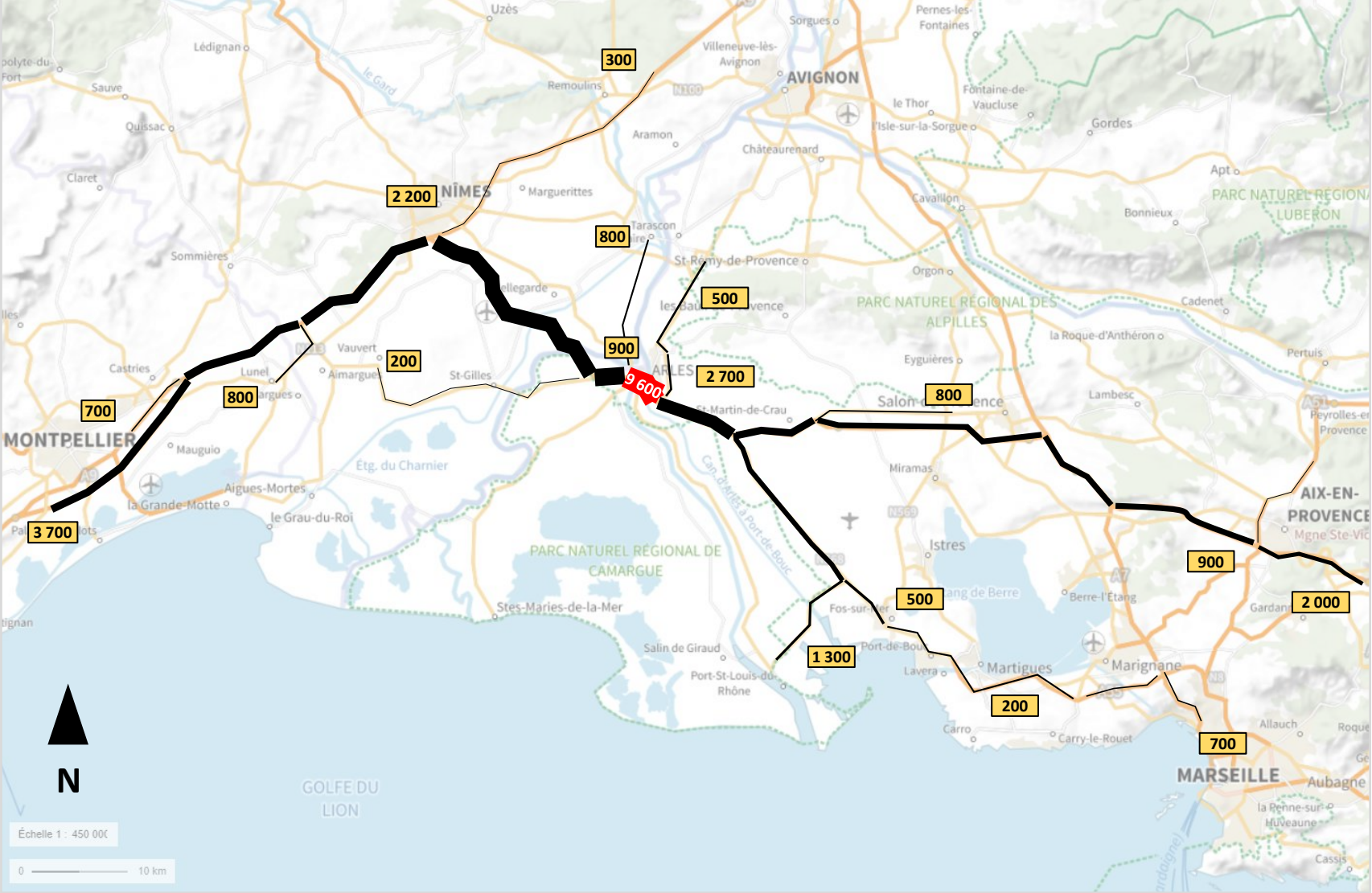
Sur la RN113 en franchissement du Rhône, le trafic journalier PL atteint 8 600 PL/jour. On relève notamment :

- 3 300 PL/jour depuis/vers l'A9 Sud,
- 2 000 PL/jour depuis/vers l'agglomération de Nîmes,
- 2 400 PL/jour depuis/vers les communes de l'agglomération d'Arles,
- 1 100 PL/jour depuis/vers Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis du Rhône.



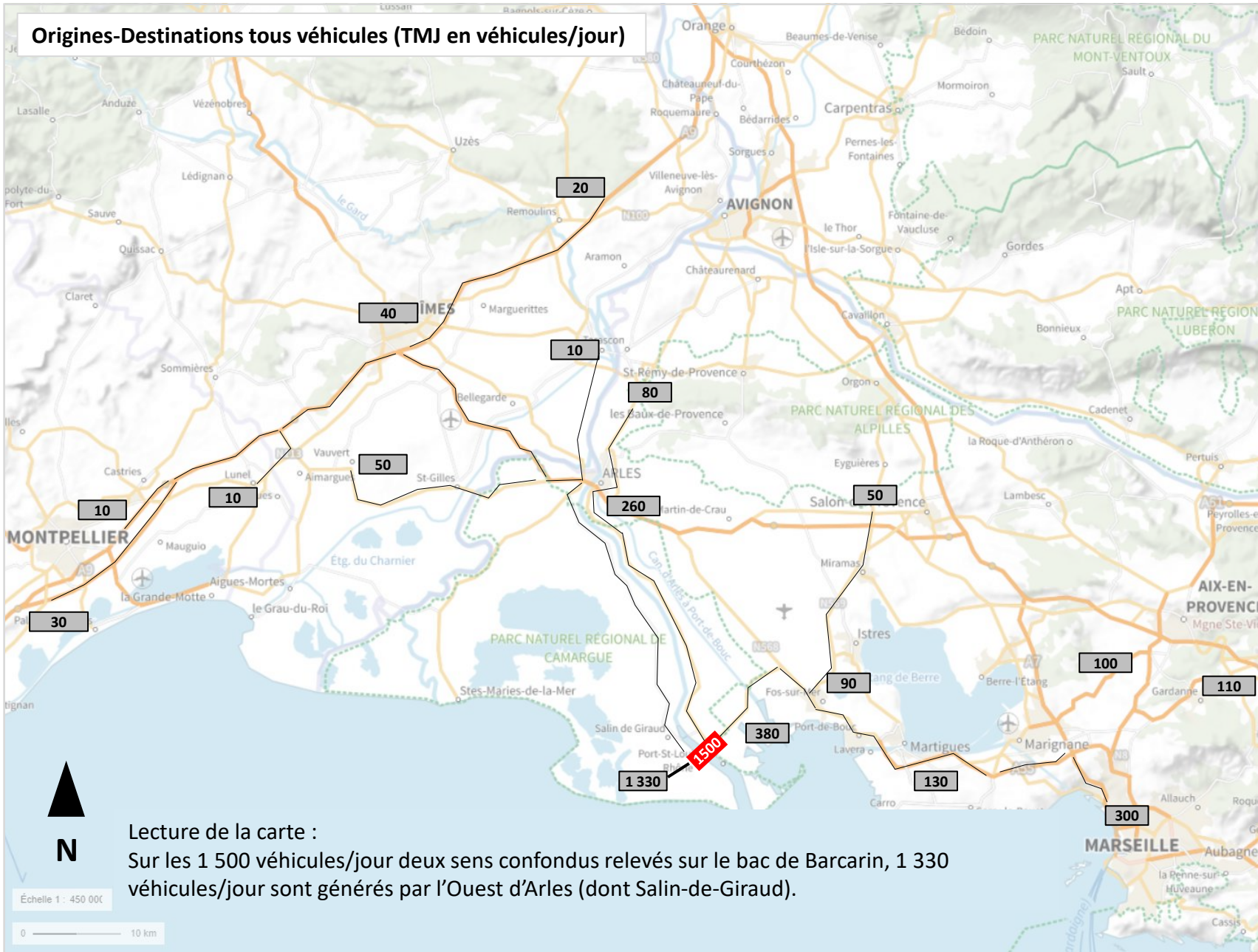
Origines-Destinations des PL (TMJ en PL/jour)

*\*Les origines et destinations sont arrondies à 100 PL/jour et regroupées par collectivités territoriales (cf. découpage territorial et matrices O-D en annexe)*



En 2035 sur la RN113 en franchissement du Rhône, le trafic journalier PL atteindrait 9 600 PL/jour, soit + 1 000 PL/jour par rapport à la situation actuelle.

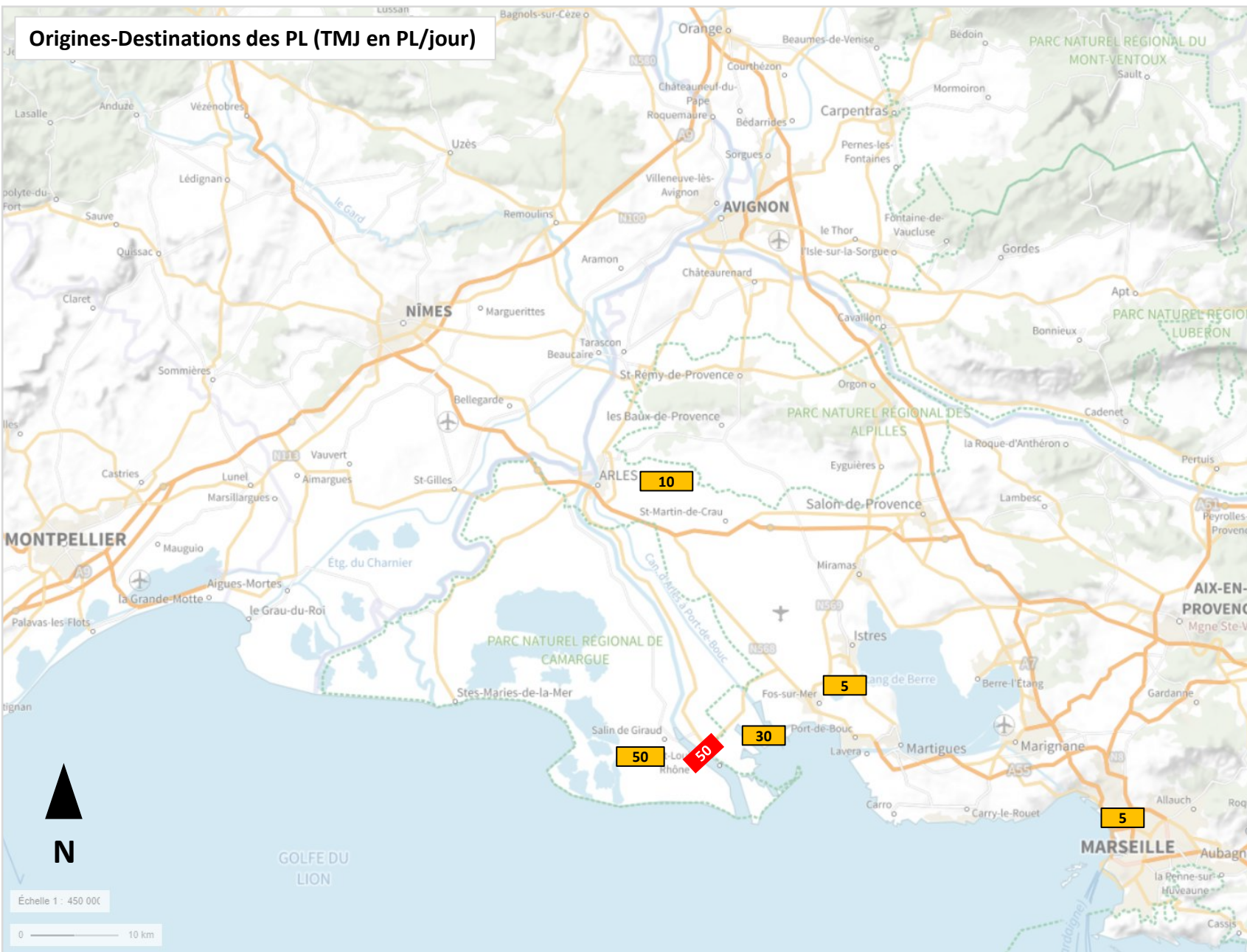
# Origines-destinations des flux Tous véhicules empruntant le bac de Barcarin



Sur le bac de Barcarin, le trafic journalier tous véhicules atteint 1 500 véhicules/jour. Il s'agit majoritairement de flux en échange avec l'Ouest d'Arles (1 330 véhicules/jour générés par l'Ouest d'Arles, dont Salin-de-Giraud) . Les 170 véhicules restants transitent via la RD36 depuis/vers l'Ouest. Les communes du secteur de Nîmes et de la Petite Camargue représentent 90 véhicules/jour.



# Origines-destinations des flux PL empruntant le bac de Barcarin



Sur le bac de Barcarin, le trafic journalier PL atteint 50 PL/jour. Il s'agit exclusivement de flux en échange avec Salin-de-Giraud.

La capacité des deux bacs « Barcarin 4 » et « Barcarin 5 » qui constituent la flotte du SMTDR est la suivante :

- **Barcarin 4 :**
  - Capacité accueil maximale de Véhicules légers sur une traversée : 31
  - Capacité accueil maximale de Poids Lourds sur une traversée : 4 PL (type semi-remorque) ou 4 bus
  - Capacité accueil maximale de Véhicules légers et Poids-Lourds sur une traversée : 4 PL (type semi-remorque) ou 4 bus avec en plus 12 VL.
- **Barcarin 5 :**
  - Capacité accueil maximale de Véhicules légers sur une traversée : 36
  - Capacité accueil maximale de Poids Lourds sur une traversée : 4 PL (type semi-remorque) ou 4 bus
  - Capacité accueil maximale de Véhicules légers et Poids-Lourds sur une traversée : 4 PL (type semi-remorque) ou 4 bus avec en plus 24 VL.

Le SMTDR suivant l'affluence ne prend généralement pas plus de 2 PL par traversée.

Le nombre moyen de traversées par jour est de 142 **traversées** avec 1 seul bac : **71 Allers et 71 Retours.**

Les deux bacs fonctionnent en même temps en juin, Juillet et Aout mais de façon très ponctuelle sur les autres mois de l'année.

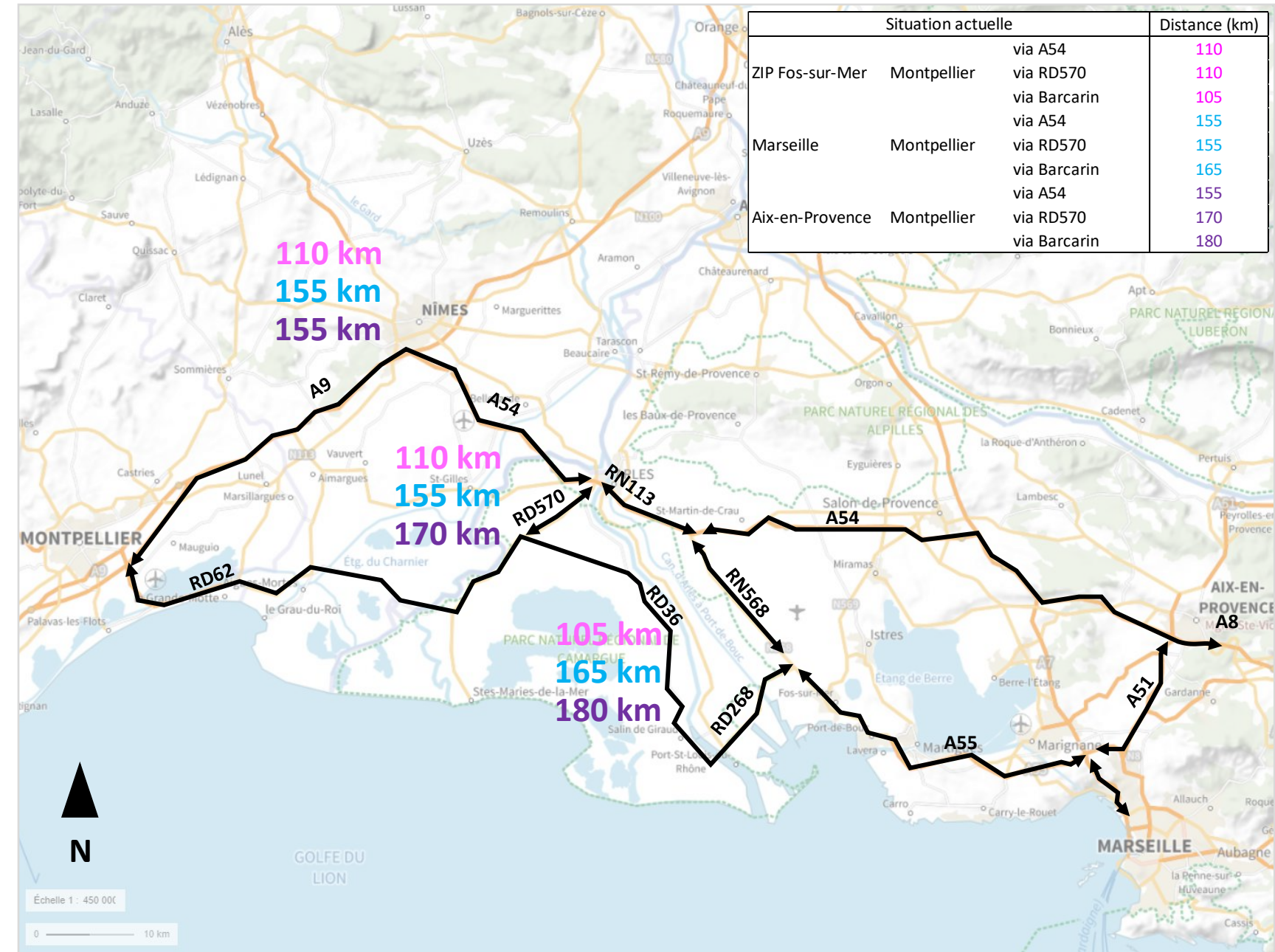
**La capacité maximale est estimée à  $4 \times 142 = 570$  PL/jour.**



## **Report maximal de trafic PL sur le pont de Barcarin calculé sur la base des coûts de déplacements pour chaque itinéraire et sans prendre en compte le transit PL interdit sur la RD36 et la RD570**

***Nota Bene : l'étude se concentre sur les PL car les VL circulent à 130 km/h sur le réseau autoroutier concédé et sont donc nettement moins intéressés à s'écarter du réseau structurant que les PL qui y circulent seulement à 90 km/h et sont soumis à un péage nettement supérieur à celui des VL.***

# Distances pour chaque itinéraire



Pour l'OD Marseille ⇔ Montpellier, l'analyse s'effectue selon les trois itinéraires suivants :

- Via A55-RN568-RN113-A54-A9, dit « itinéraire A54 »,
- Via A55-RN568-RN113-RD570-RD62, dit « itinéraire RD570 »,
- Via A55-RD268-RD36-RD62, dit « itinéraire Barcarin ».

Pour l'OD Aix ⇔ Montpellier, l'analyse s'effectue selon les trois itinéraires suivants :

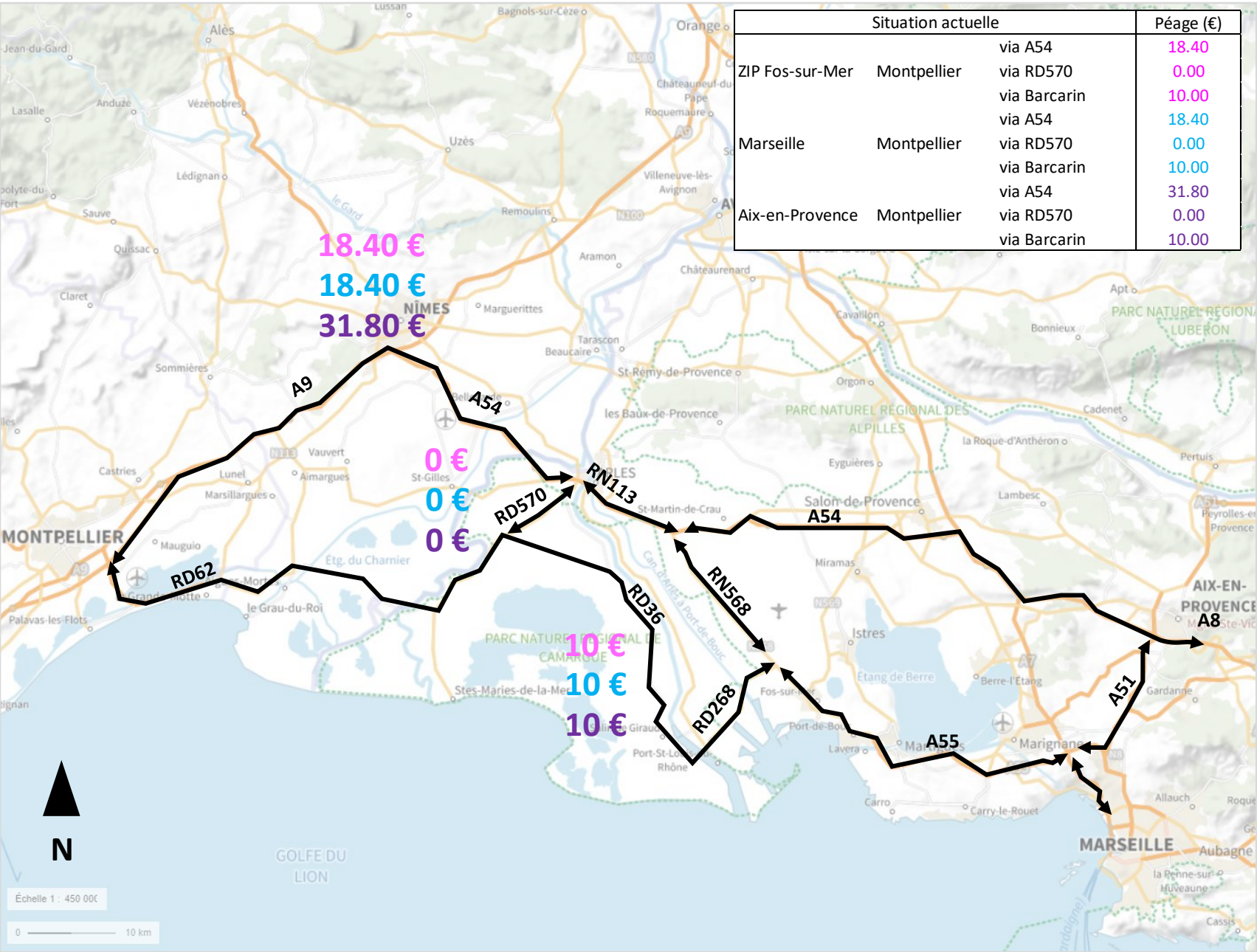
- Via A8-A54-RN113-A54-A9, dit « itinéraire A54 ».
- Via A8-A51-A55-RN568-RN113-RD570, RD62, dit « itinéraire RD570 »,
- Via A8-A51-A55-RD268-RD36-RD62, dit « itinéraire Barcarin ».

Pour l'OD ZIP Fos-sur-Mer ⇔ Montpellier, l'analyse s'effectue selon les trois itinéraires suivants :

- Via RD268-RN568-RN113-A54-A9, dit « itinéraire A54 ».
- Via RD268-RN568-RN113-RD570-RD62, dit « itinéraire RD570 »,
- Via RD268-RD36-RD62, dit « itinéraire Barcarin ».

Pour chaque OD, la carte ci-contre montre que les trois itinéraires sont très proches en distances, sauf pour l'OD Aix ⇔ Montpellier qui présente un itinéraire plus court via l'A54.



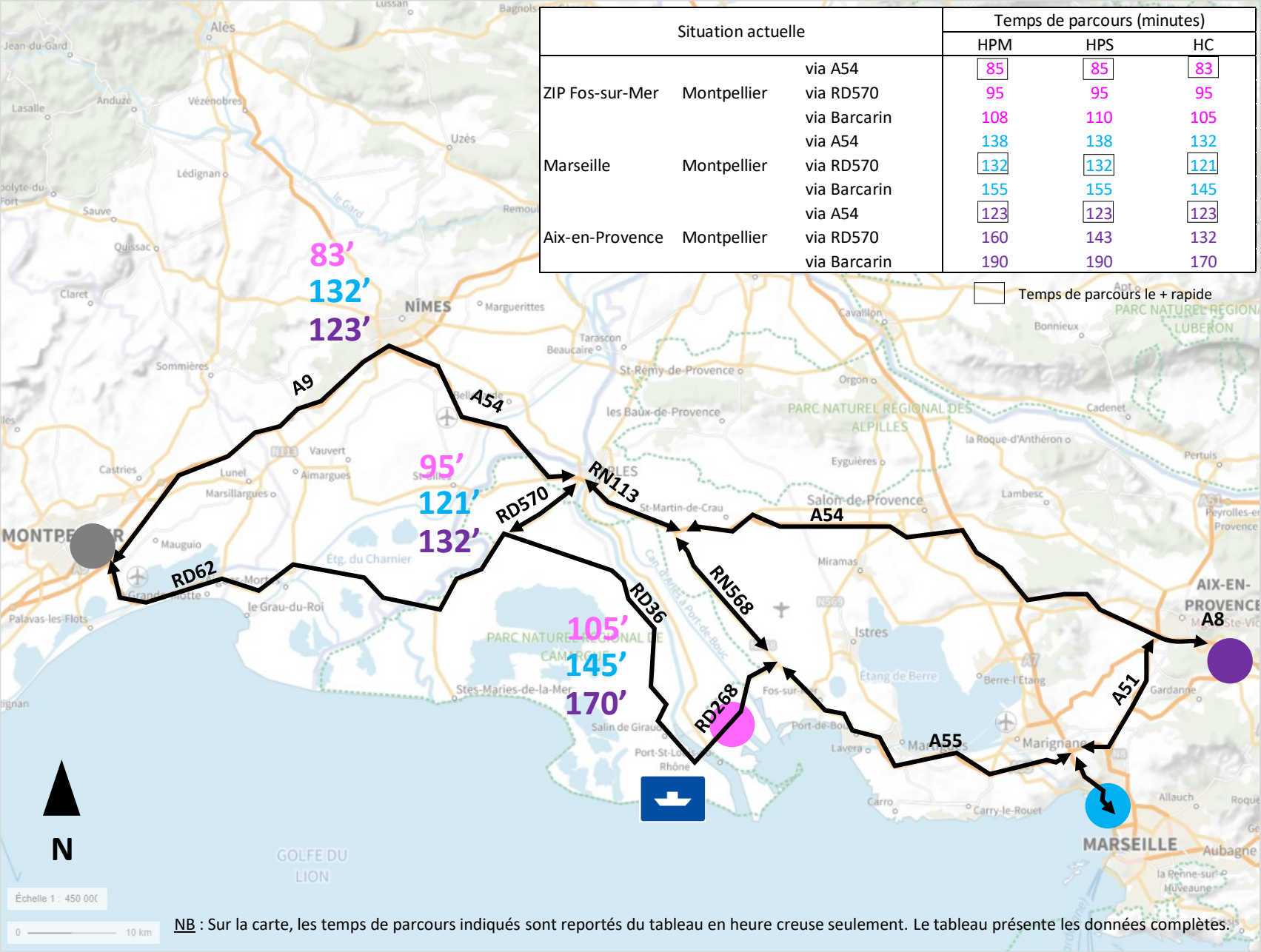


La carte ci-contre présente les coûts de péage pour les PL pour chaque itinéraire.

L’itinéraire RD570 est sans péage. Il est donc théoriquement plus attractif. Il est toutefois interdit aux PL de plus de 12.5 tonnes.

L’itinéraire via Barcarin comprend un péage de 10 euros pour la traversée du Rhône. La RD36 est également interdite au transit PL.

A l’inverse, l’itinéraire via l’A54 comprend un coût de péage relativement important. Il s’agit de l’itinéraire préconisé pour les PL.

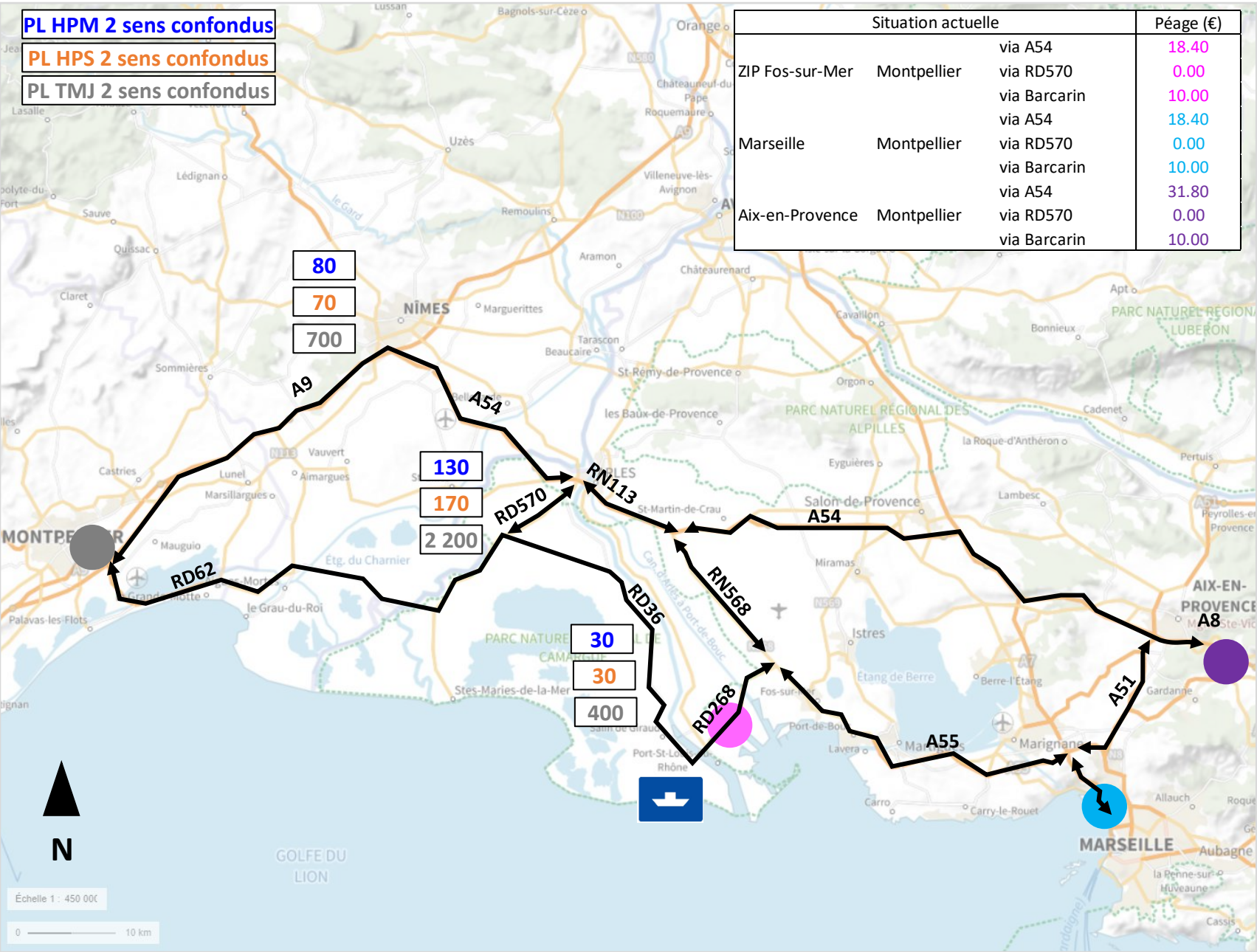


Situation actuelle			Temps de parcours (minutes)		
			HPM	HPS	HC
ZIP Fos-sur-Mer	Montpellier	via A54	85	85	83
		via RD570	95	95	95
		via Barcarin	108	110	105
Marseille	Montpellier	via A54	138	138	132
		via RD570	132	132	121
		via Barcarin	155	155	145
Aix-en-Provence	Montpellier	via A54	123	123	123
		via RD570	160	143	132
		via Barcarin	190	190	170

Le temps de parcours pour relier Montpellier à Marseille, à Aix-en-Provence ou à la ZIP Fos-sur-Mer est toujours plus long par Barcarin par rapport aux deux autres itinéraires.

L'itinéraire via la RD570 est le plus attractif en terme de temps de parcours pour les PL effectuant le trajet entre Montpellier et Marseille.





Les trafics présentés ci-contre n’intègrent pas l’interdiction de transit PL en Camargue sur la RD36 et la RD570. Il s’agit d’une affectation théorique basée sur les coûts d’itinéraires afin de comparer l’attractivité des trois itinéraires.

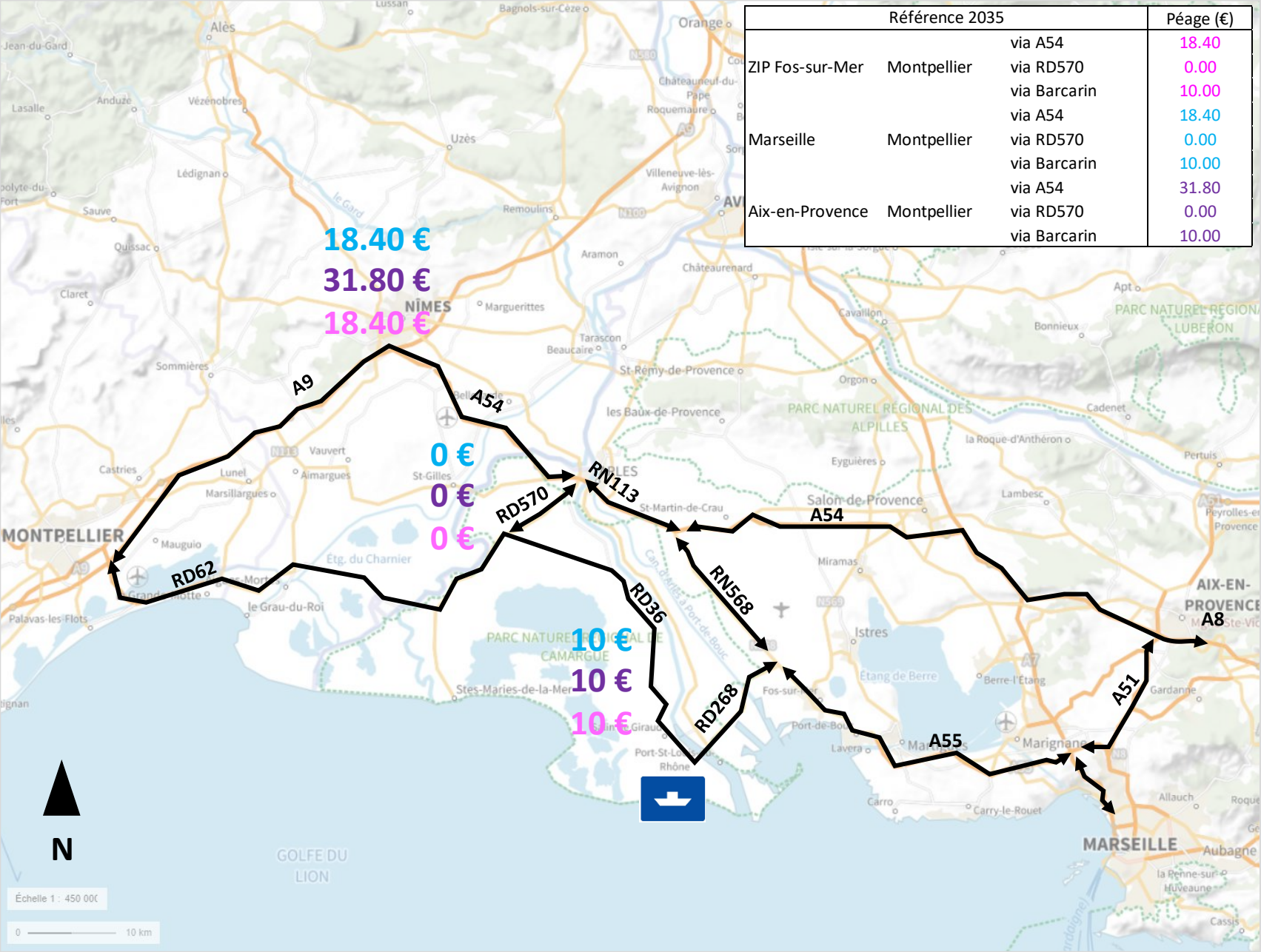
L’affectation théorique du transit PL sur les trois itinéraires montre que l’itinéraire via la RD570 est actuellement le plus performant car il est plus direct par rapport aux deux autres itinéraires et n’est pas soumis à un péage.

Toutefois en réalité, le transit PL reste très majoritairement sur l’A54 ce qui montre bien que l’interdiction de transit PL sur la RD570 est bien respectée.

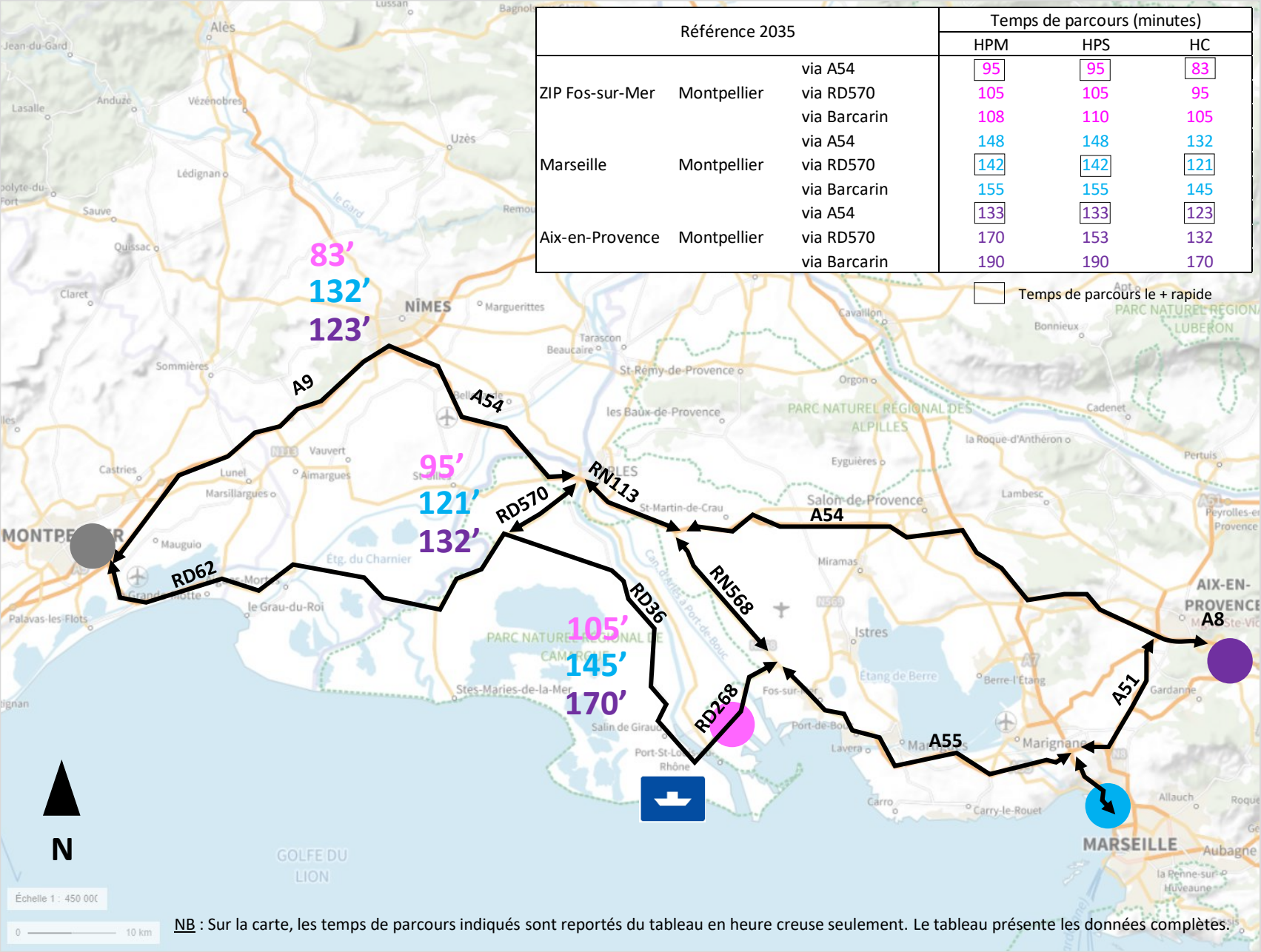
## **Report maximal de trafic PL sur le pont de Barcarin en 2035 calculé sur la base des coûts de déplacements pour chaque itinéraire et sans prendre en compte l'interdiction du transit PL sur la RD36 et sur la RD570**

***Nota Bene : l'étude se concentre sur les PL car les VL circulent à 130 km/h sur le réseau autoroutier concédé et sont donc nettement moins intéressés à s'écarter du réseau structurant que les PL qui y circulent seulement à 90 km/h et sont soumis à un péage nettement supérieur à celui des VL.***



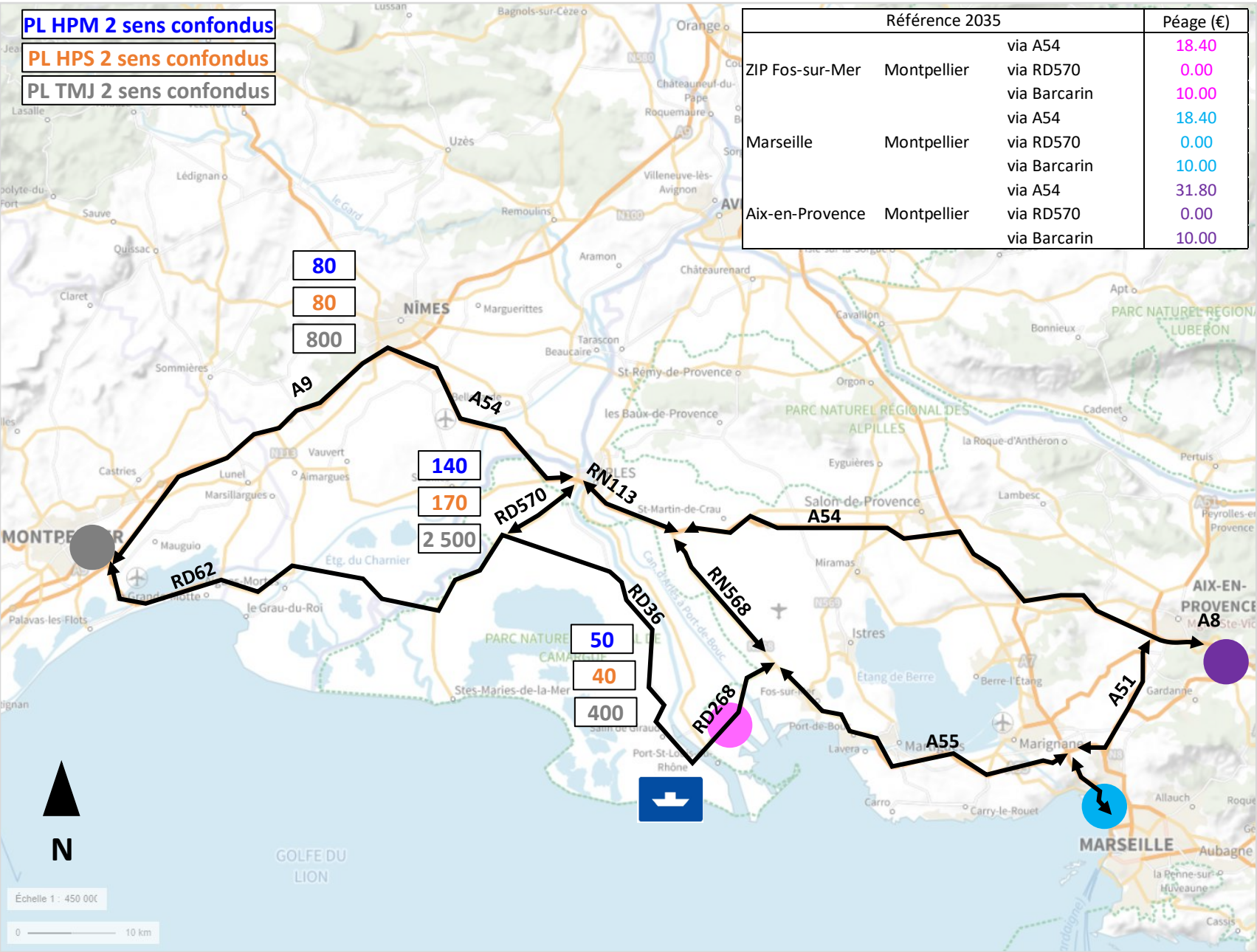


Pour la situation de référence en 2035, il a été considéré les mêmes coûts de péage qu’en situation actuelle.

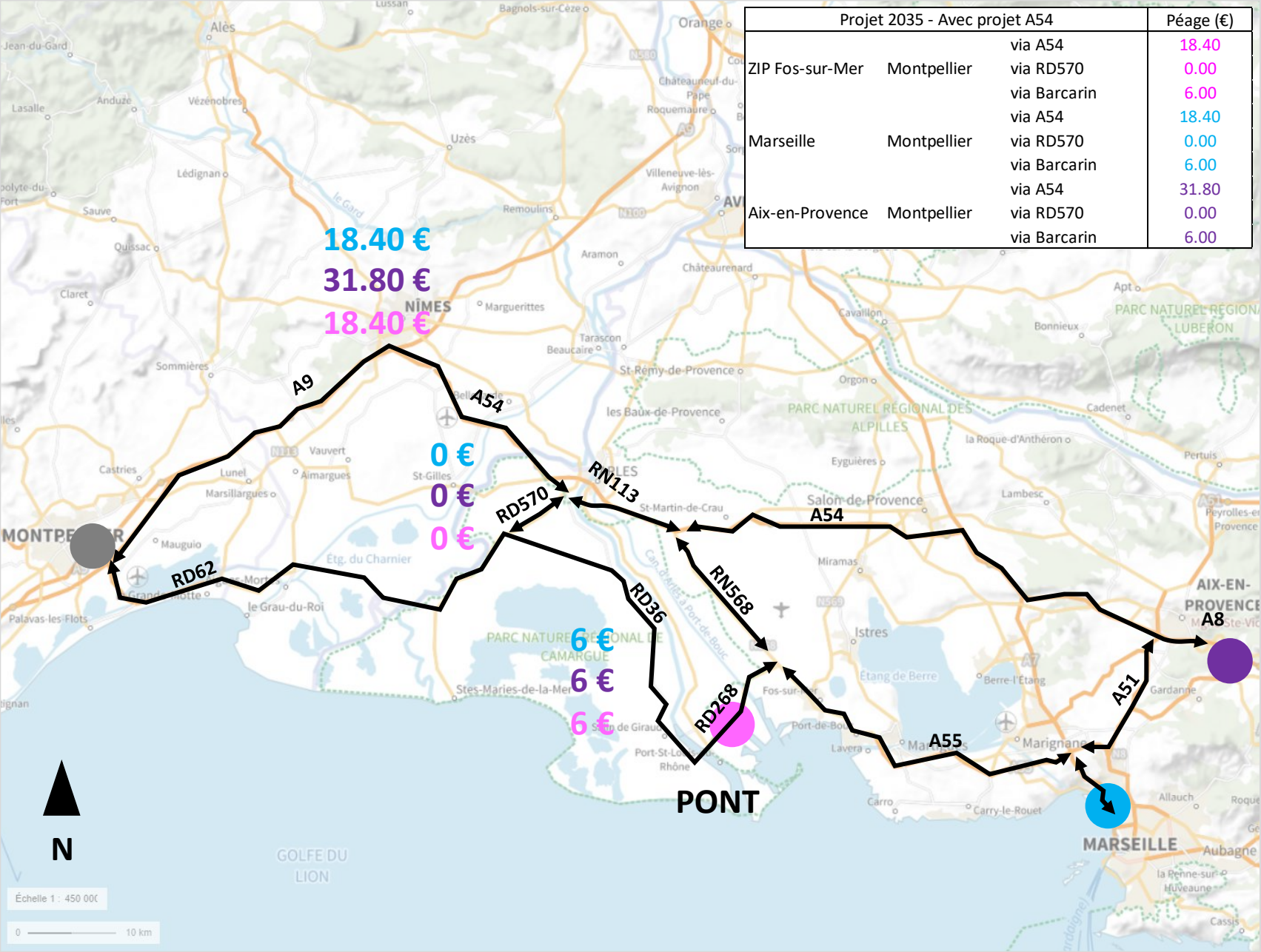


Les temps de parcours pour relier Montpellier à Marseille, à Aix-en-Provence ou à la ZIP de Fos-sur-Mer resteront toujours plus longs par Barcarin par rapport à l’itinéraire par la RD570 et l’A54 à l’horizon 2035.



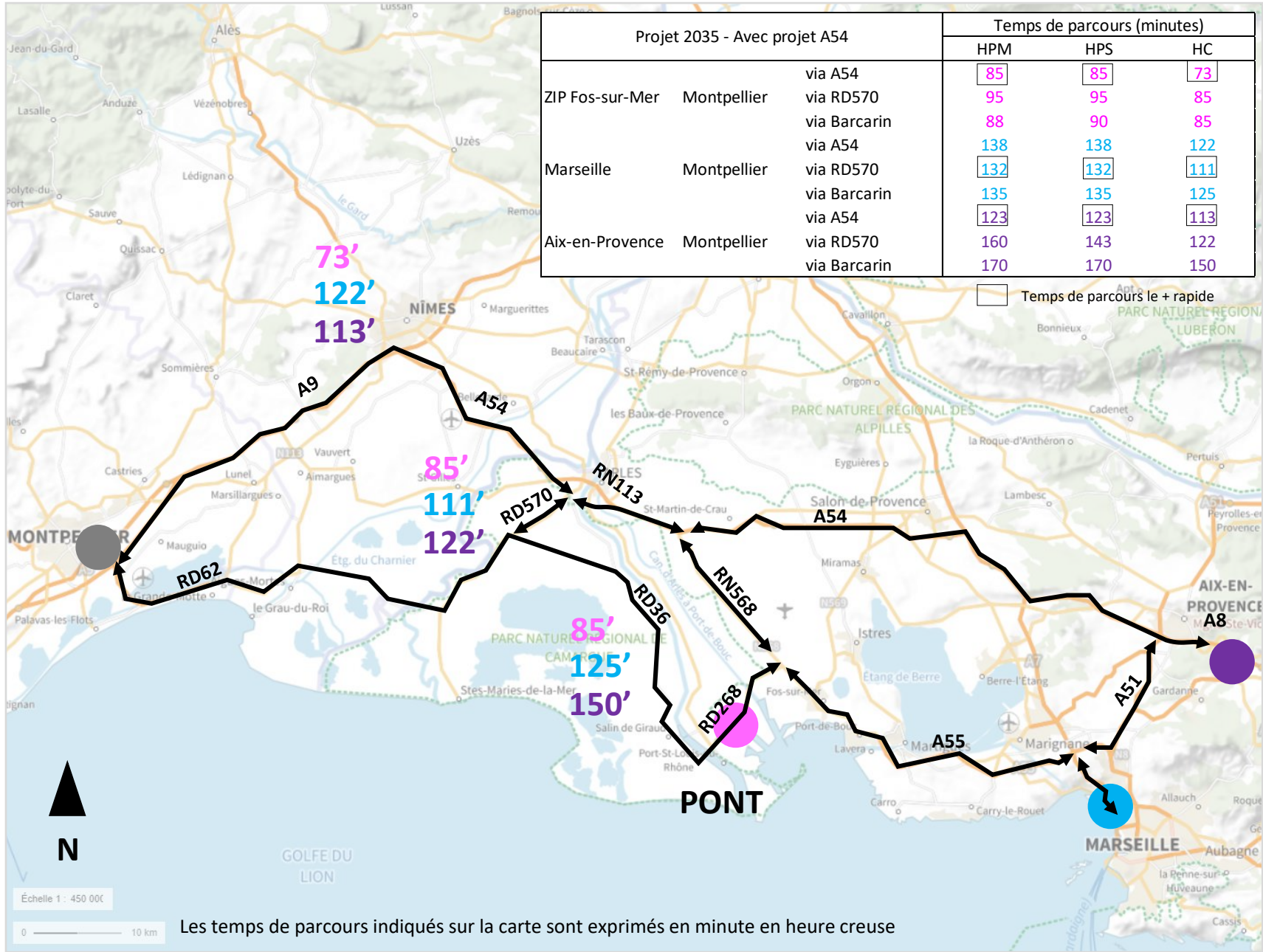


En 2035 avec le réseau viaire inchangé par rapport à la situation actuelle et en supposant que le transit PL soit autorisé via la Camargue (ce qui est peu vraisemblable), le trafic via le bac de Barcarin serait identique à la situation actuelle. Le trafic supplémentaire engendré par le développement du territoire emprunterait de préférence la RD570 et l'A54.



En 2035, avec le projet de pont de Barcarin, l'hypothèse d'un péage de 6 euros pour l'emprunt du pont par les PL est envisagée.

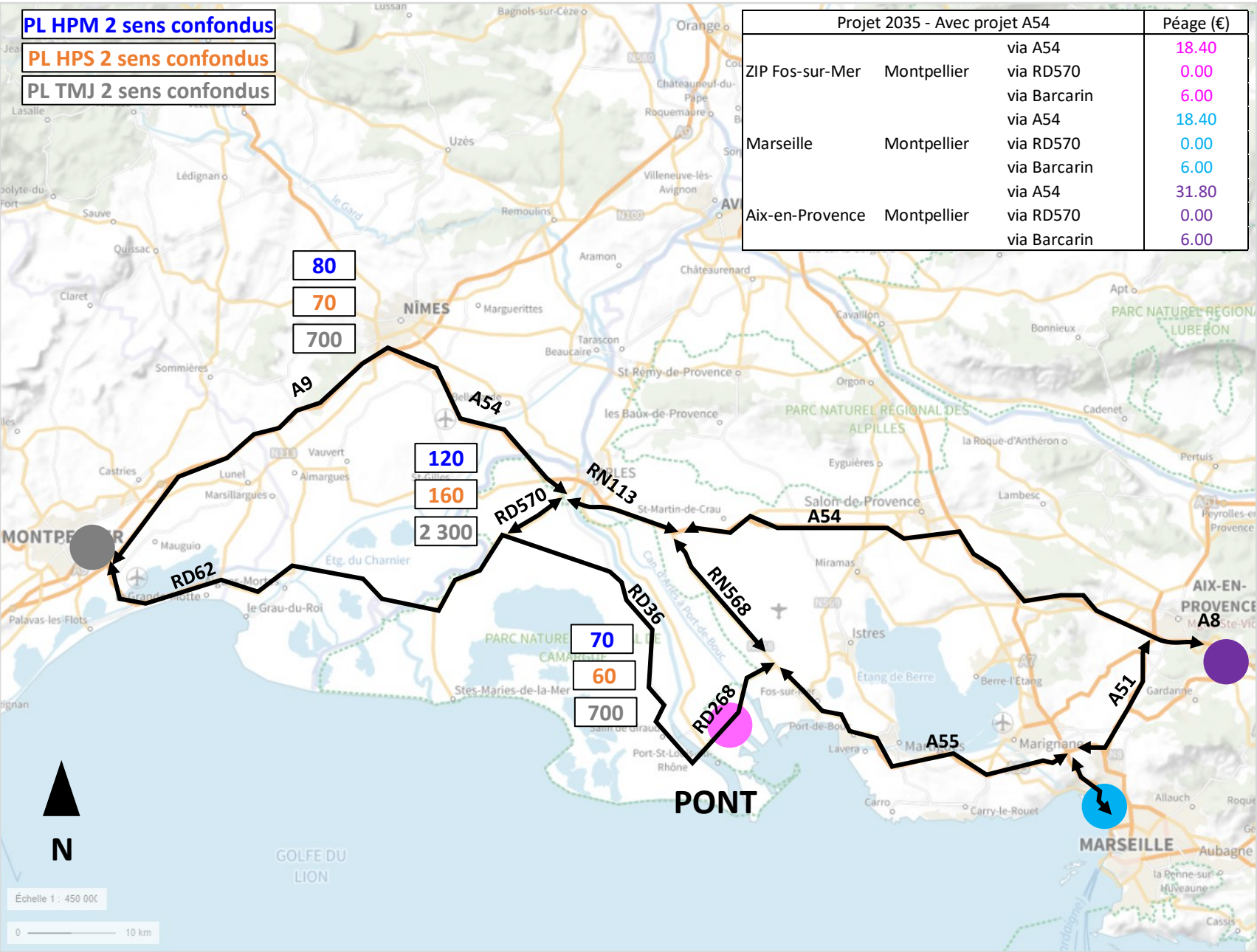




En 2035 avec la réalisation du contournement Sud d’Arles et avec le nouveau franchissement du Rhône à Barcarin, les temps de parcours par Barcarin seraient toujours plus longs par rapport au deux autres itinéraires, que ce soient aux heures de pointe du matin et du soir ou en heure creuse.

- Pour l’OD ZIP Fos-sur-Mer ⇔ Montpellier, l’itinéraire via l’A54 serait le plus rapide.
- Pour l’OD Marseille ⇔ Montpellier, l’itinéraire via la RD570 serait le plus rapide.
- Pour l’OD Aix ⇔ Montpellier, l’itinéraire via l’A54 serait le plus rapide.

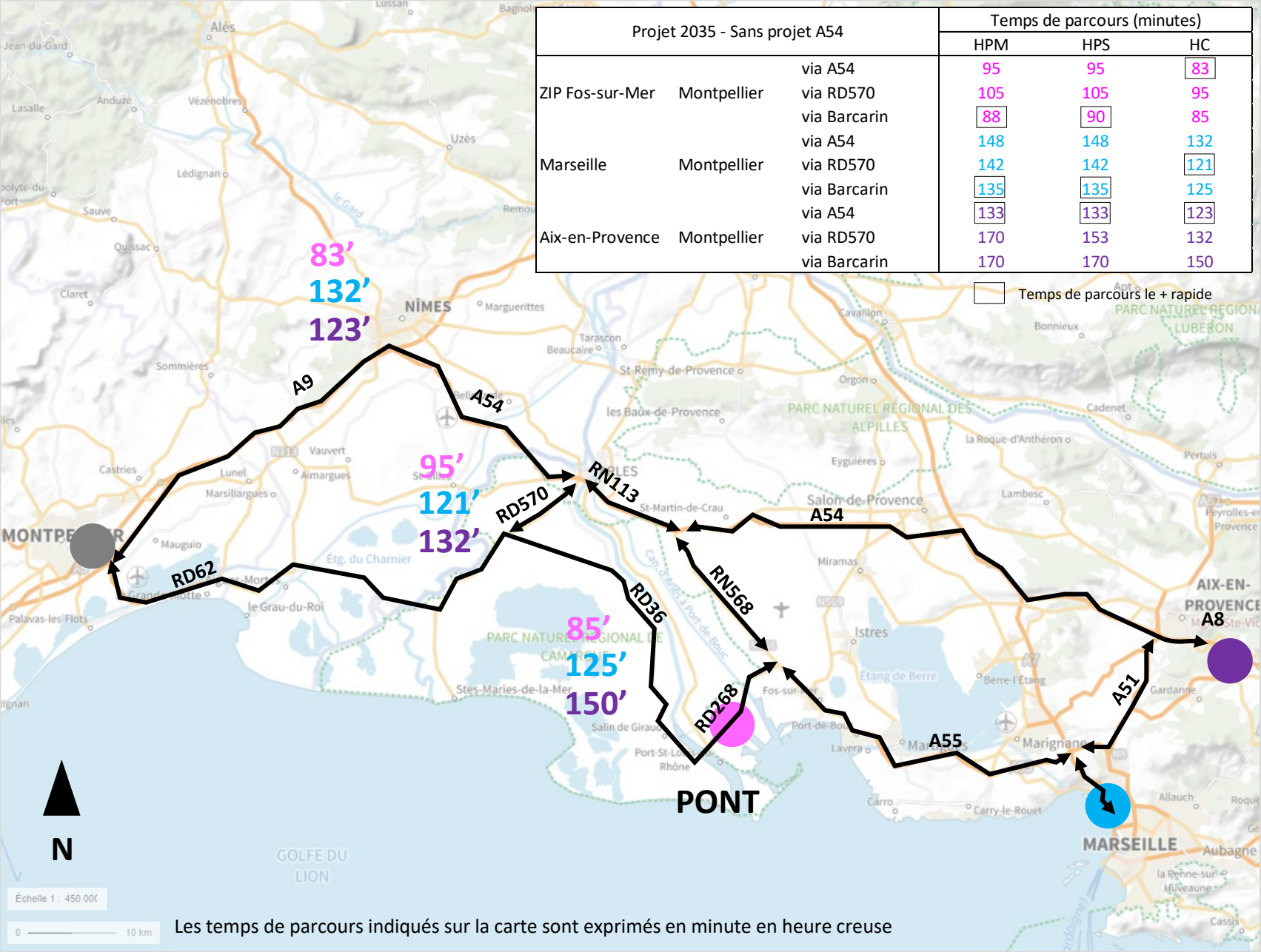
Répartition des trafics sur les deux itinéraires – Situation de projet 2035 – Avec projet A54 (contournement Sud d’Arles)



En 2035 avec le pont de Barcarin et le contournement Sud d’Arles (A54) et en supposant un transit PL autorisé via la Camargue, le trafic maximal susceptible de se reporter serait de 500 PL/jour dont 20 PL à l’HPM et 20 PL à l’HPS.

Pour mémoire, le trafic maximal susceptible de se reporter sans pont de Barcarin et sans contournement Sud d’Arles serait de 400 PL/jour dont 50 PL à l’HPM et 40 PL à l’HPS.



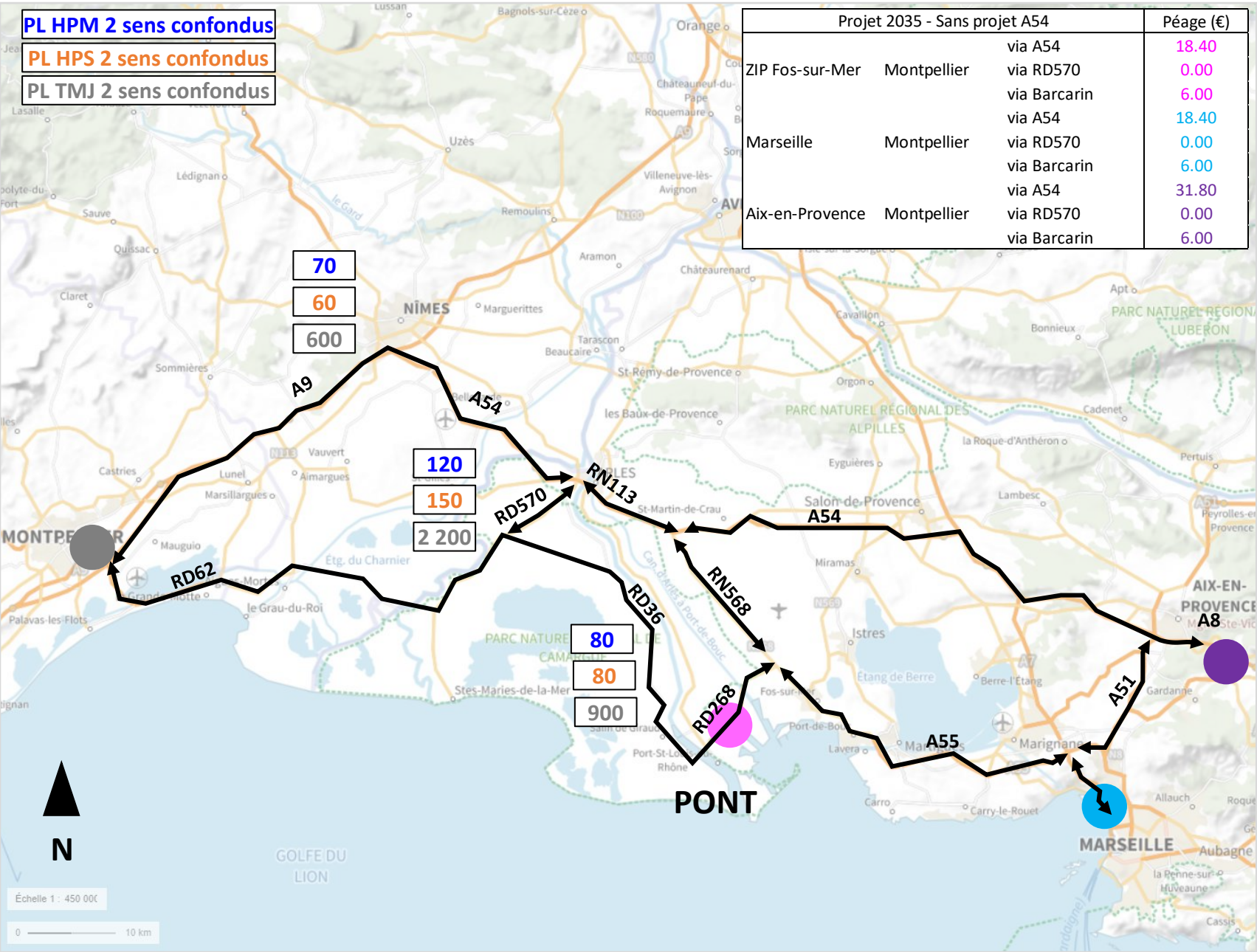


En 2035 sans le projet de contournement Sud d'Arles et avec le nouveau franchissement du Rhône à Barcarin, les temps de parcours par Barcarin seraient plus performants en heure de pointe du matin et du soir pour les OD ZIP Fos-sur-Mer et Marseille ↔ Montpellier.

En heure creuse, les itinéraires via l'A54 et la RD570 seraient en revanche plus performants.

Enfin, pour l'OD A8 ↔ Montpellier, l'itinéraire via l'A54 serait toujours plus performant aux heures de pointe et en heure creuse.





En 2035 sans le projet de contournement Sud d’Arles et avec le nouveau franchissement du Rhône à Barcarin et en supposant un transit autorisé via la Camargue, le trafic maximal susceptible de se reporter serait de 500 PL/jour dont 30 PL à l’HPM et 40 PL à l’HPS.

Pour mémoire, le trafic maximal susceptible de se reporter sans pont de Barcarin et sans contournement Sud d’Arles serait de 400 PL/jour dont 50 PL à l’HPM et 40 PL à l’HPS.

**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.**

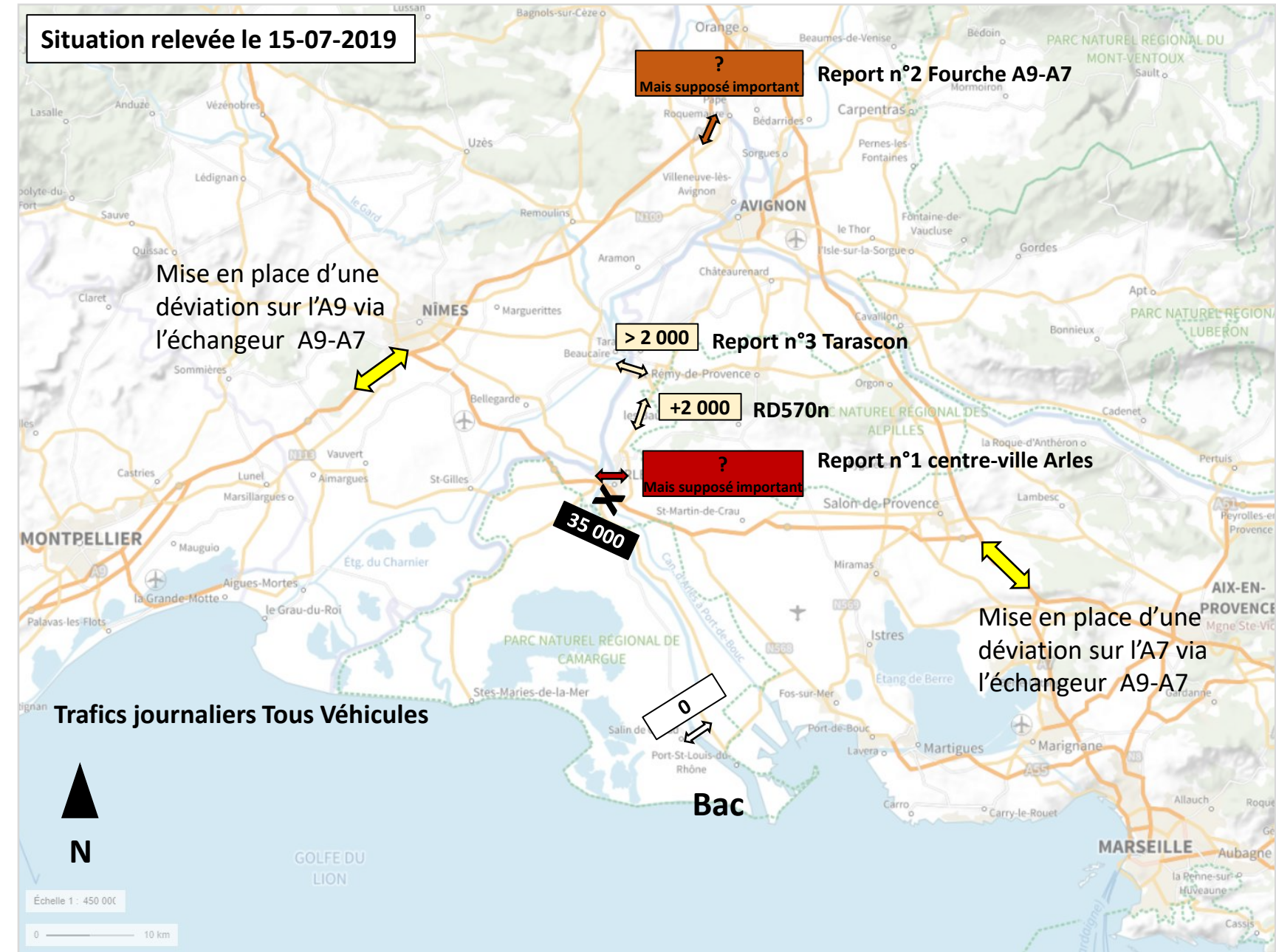
**Toutefois, il convient de rappeler que cette analyse suppose un transit PL autorisé sur les axes routiers de Camargue, ce qui est peu vraisemblable. En réalité, l'interdiction de transit PL en Camargue est bien respectée.**



**Report maximal de trafic sur le pont de Barcarin en cas de fermeture du pont sur la RN113 calculé sur la base des coûts de déplacements pour chaque itinéraire et pour chaque scénario**

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

Situation relevée le 15-07-2019



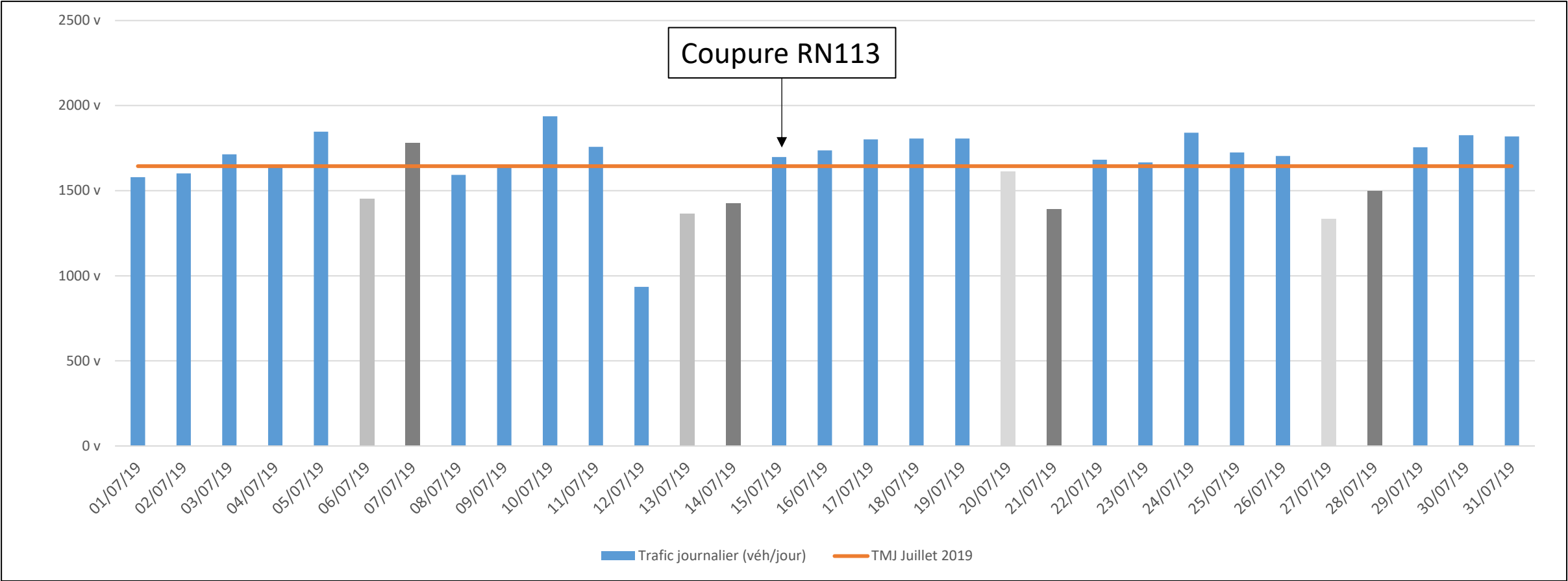
Le 15-07-2019, la RN113 est coupée à partir de 2h30 dans le sens Arles-Nîmes en raison du renversement d'un PL. A partir de 12h, le sens Nîmes-Arles est également coupé en raison d'un feu de broussailles. La situation revient à la normale à partir de 16h, soit une coupure de la circulation pendant 14h dans un sens et pendant 4h dans les deux sens que l'on peut traduire par une diminution de capacité de la RN113 de moitié sur la journée du 15-07-2019. En supposant un TMJ de 70 500 véhicules/jour, le trafic reporté s'élève donc à 35 250 véhicules/jour.

- L'analyse des comptages sur le bac de Barcarin montre un impact nul de cet évènement sur la fréquentation du bac (cf. pages suivantes).
- L'analyse des comptages du département indique une hausse de 2 000 véhicules/jour sur la RD570n au Nord d'Arles (cf. pages suivantes). C'est le seul point de comptage fonctionnel dans le secteur.

Lors de l'incident, une déviation temporaire a été mise en place sur le réseau autoroutier invitant les automobilistes à reporter leurs itinéraires via la fourche A9-A7. Ainsi, il est probable qu'une partie des usagers en transit se soient reportés sur la fourche A9-A7, et qu'au moins 2 000 véhicules/jour aient empruntés le franchissement du Rhône à Tarascon. Le report dans le centre-ville d'Arles n'a pas été quantifié mais semblerait important au regard des témoignages de saturation sur la voirie du centre-ville pendant l'évènement.

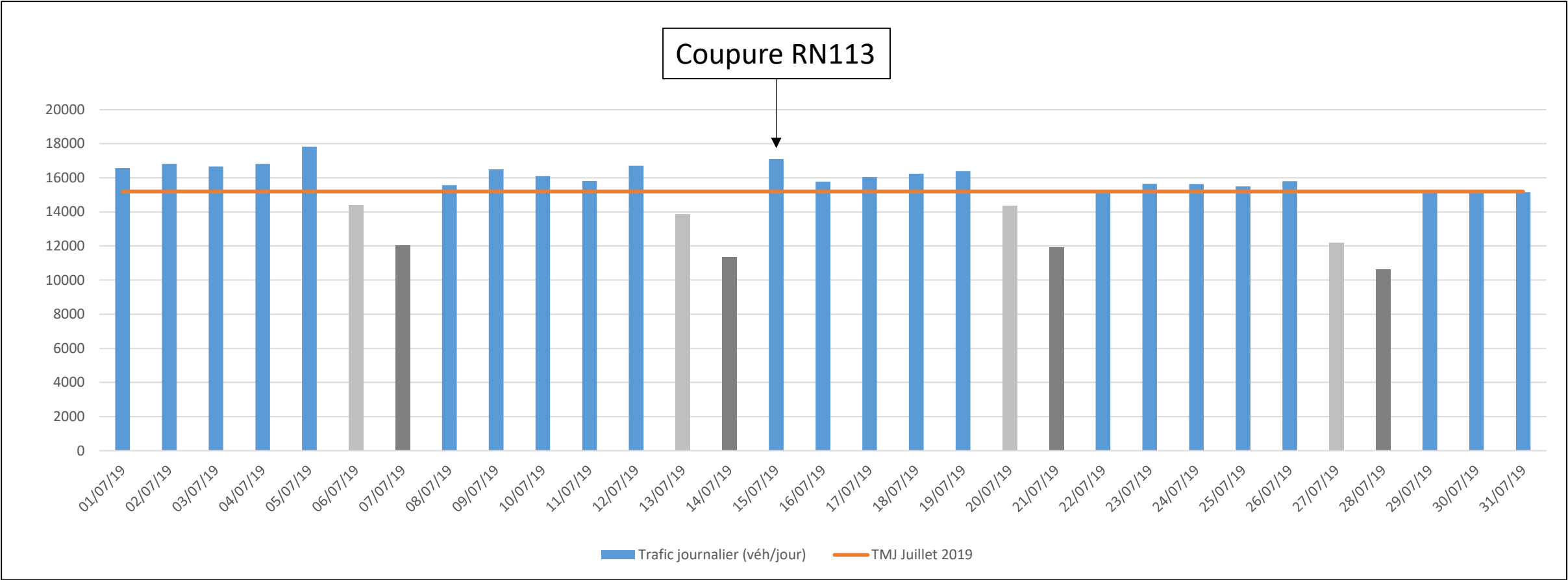


Trafics relevés sur le bac de Barcarin en Juillet 2019 :



**La coupure de la RN113 à Arles n’a pas eu d’impact trafic sur le Bac de Barcarin. Les trafics relevés le 15-07-2019 sont très similaires aux trafics moyens des jours précédents et suivants.**

Trafics relevés sur la RD570n au Nord d'Arles :



**La coupure de la RN113 à Arles a engendré un report d'environ 2 000 véhicules/jour sur la RD570n au Nord d'Arles.**



## Situation de référence 2035 avec bac

Mise en place d'une  
déviation sur l'A9 via  
l'échangeur A9-A7

Report n°2 franchissements Nord

Report n°3 Tarascon

Report n°1 centre-ville Arles

Mise en place d'une  
déviation sur l'A7 via  
l'échangeur A9-A7

Traffics journaliers Tous Véhicules

Bac

En 2035, la RN113 serait empruntée par 84 300 véhicules/jour.

Il est communément admis qu'une route à 2x1 voie a une capacité maximale de 25 000 véhicules/jour.

En cas de fermeture de la RN113 à Arles pendant une journée complète, le report s'effectuerait via les franchissements situés au Nord, comme cela a pu être le cas le 15-07-2019.

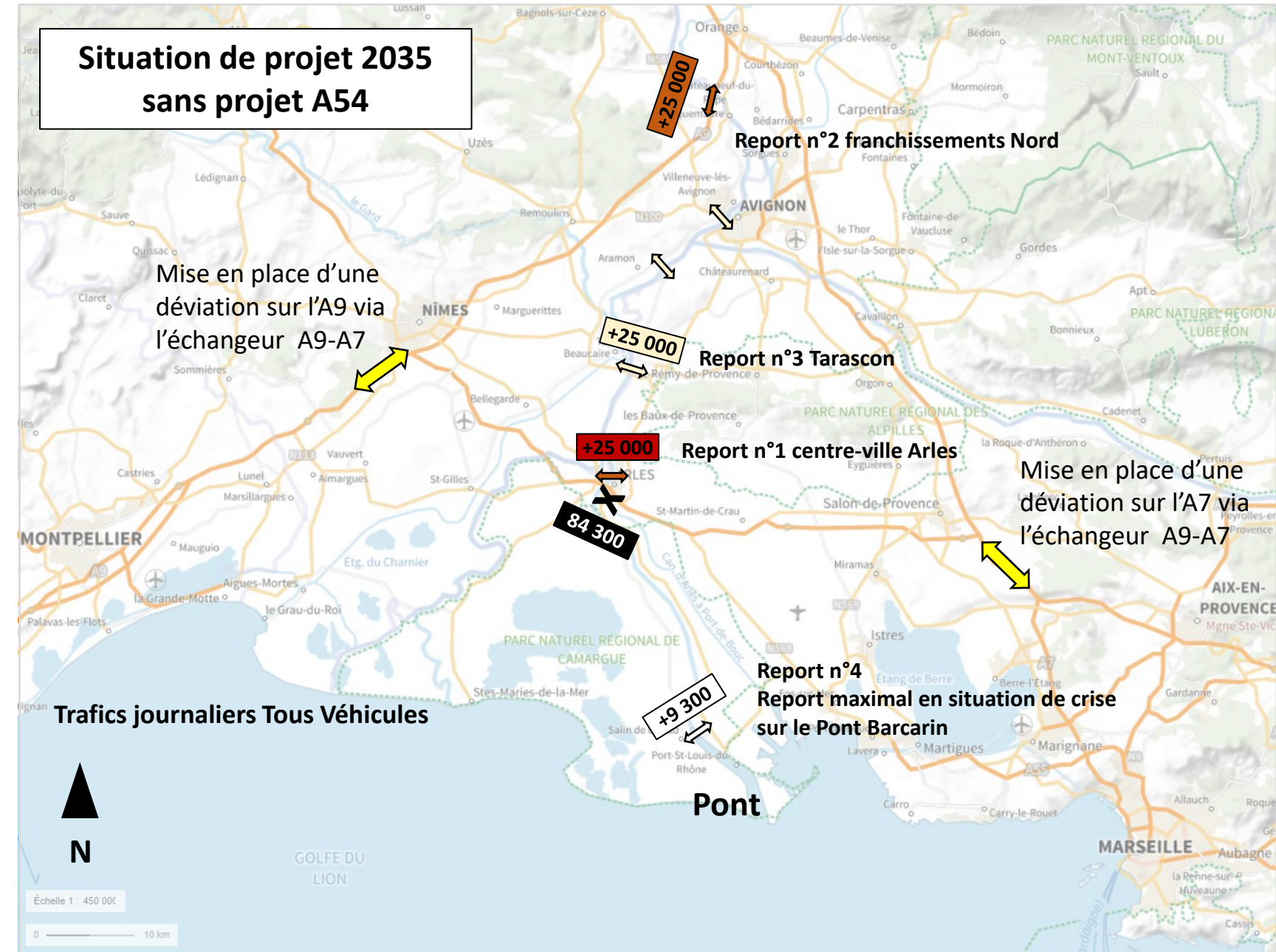
Les premiers itinéraires impactés seraient les plus proches de la RN113, donc la voirie interne du centre-ville d'Arles, puis la fourche A9-A7 en raison du jalonnement puis enfin le Pont de Tarascon.

La capacité maximale du bac de Barcarin est de 8 400 véhicules/jour mais cette capacité ne serait jamais atteinte car l'itinéraire via le bac ne serait pas jalonné et moins performant par rapport aux autres itinéraires.

En juillet 2019 lors de l'accident PL sur la RN572, une déviation a été mise en place via l'échangeur autoroutier d'Orange pour les flux circulant sur l'A7. Ce principe de jalonnement doit être systématiquement mis en place pour éviter d'engorger les franchissements du Rhône secondaires (Arles – Tarascon et Barcarin).



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

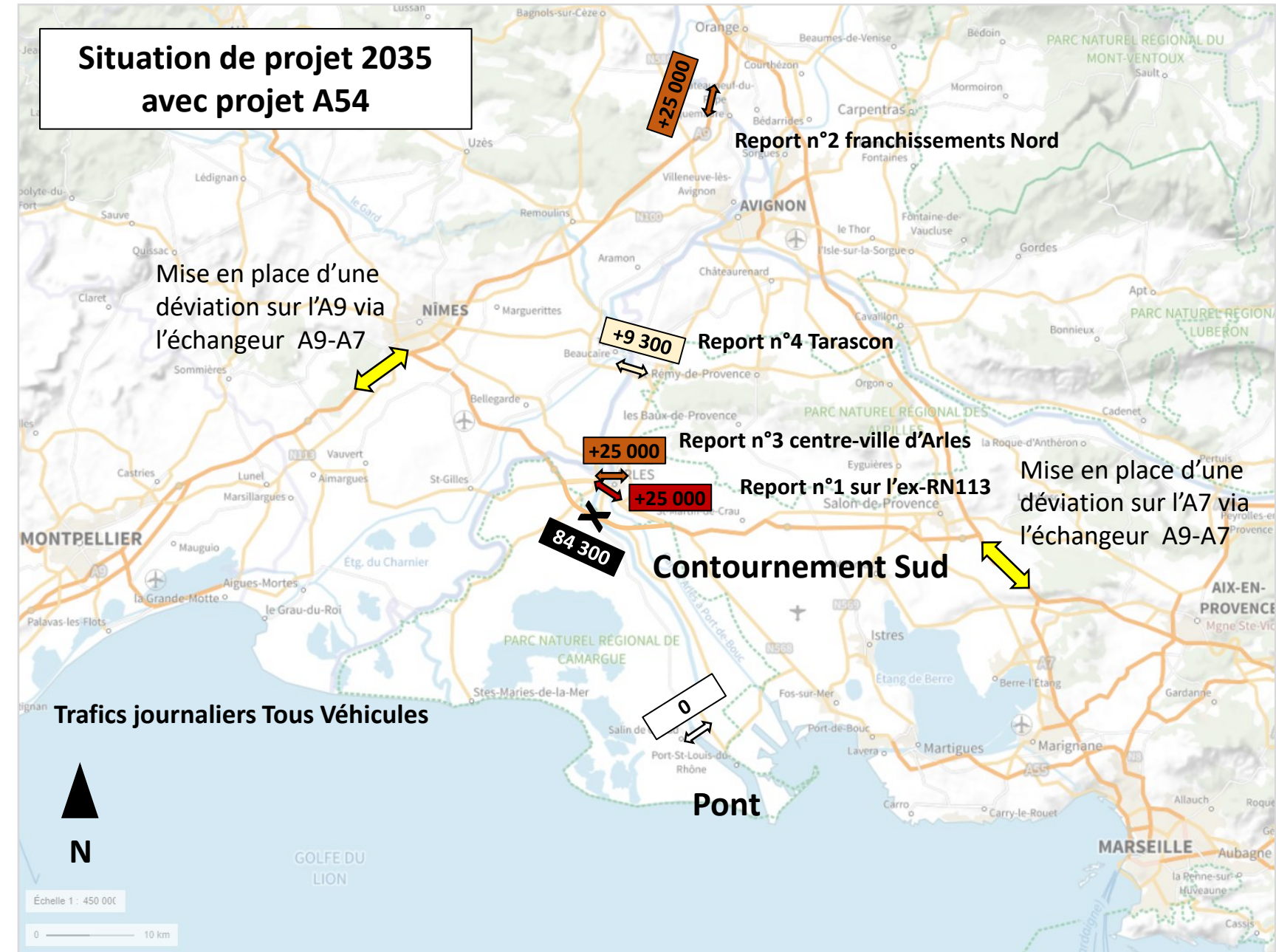


Avec l'aménagement d'un pont à la place du bac, l'itinéraire via Barcarin deviendrait logiquement plus intéressant en cas d'aléa sur la RN572.

La mise en place d'un jalonnement sur l'A7 et l'A9 en direction de la fourche A9-A7 pourrait permettre de limiter le report de trafic sur le pont de Barcarin en incitant les usagers à rester sur le réseau autoroutier, comme cela a été le cas le 15-07-2019.



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



Avec le projet A54, le report s'effectuerait essentiellement sur l'ex-RN113, le centre-ville d'Arles et Tarascon.

Il n'y aurait plus d'enjeu de report de trafic sur le pont de Barcarin.

## **Synthèse de l'étude**



Sur la RN113, en franchissement du Rhône, le trafic journalier atteint 70 500 véhicules / jour dont 8 600 PL / jour et pourrait croître à 84 300 véhicules / jour en 2035 dont 9 600 PL / jour. Le bac de Barcarin n'est actuellement emprunté que par 1 500 véhicules / jour dont 50 PL / jour alors même qu'il dispose d'une capacité maximale de près de 570 PL / jour.  
Le trafic PL en transit par les RD36 et RD570 est interdit.

A partir des données de suivi des véhicules légers et des PL collectées en 2021 depuis les limites Est des Bouches-du-Rhône jusqu'aux limites Ouest de l'Hérault, il a été estimé les affectations théoriques des PL sur les différents itinéraires actuels sans tenir compte de l'interdiction du transit des PL en Camargue.

L'affectation théorique du transit PL montre que l'itinéraire via la RD570 est actuellement le plus performant car il est plus direct par rapport aux deux autres itinéraires (A54 et Barcarin) et n'est soumis à aucun péage.

Toutefois en réalité, le transit PL reste très majoritairement sur l'A54, ce qui montre que l'interdiction de transit PL sur la RD570 est bien respectée.

En 2035 avec le réseau viaire inchangé par rapport à la situation actuelle et en supposant un transit autorisé via la Camargue, le trafic via le bac de Barcarin serait identique à la situation actuelle. Le trafic supplémentaire engendré par le développement du territoire emprunterait de préférence la RD570 et l'A54.

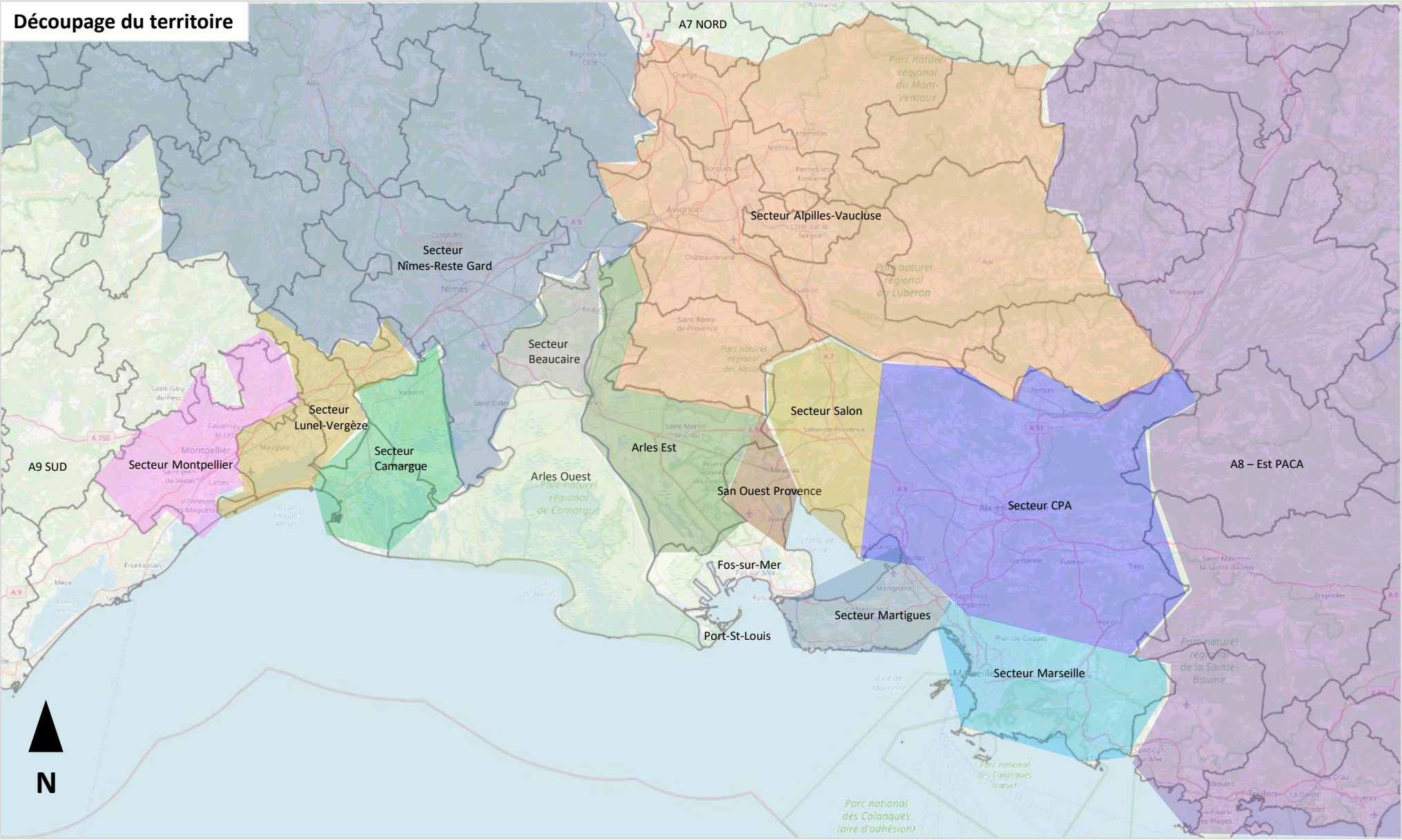
En considérant le pont de Barcarin réalisé et l'absence de mise en place de péage, le trafic PL atteindrait 800 PL/jour avec le projet A54 et 1 100 PL/jour sans le projet A54. Pour arriver en situation projetée à un trafic PL théorique identique à la situation de référence en 2035 (400 PL/jour), le coût 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. En réalité, l'interdiction de transit PL en Camargue est bien respectée.

Les comptages réalisés au moment de la fermeture accidentelle de la RN113 pendant presque toute la journée du 15 juillet 2019 montrent l'absence de report significatif des PL sur le bac de Barcarin, le report se faisant d'abord sur le franchissement résiduel du Rhône à Arles, le franchissement du Rhône à Tarascon, et l'A54 au Sud d'Arles si le contournement Sud d'Arles est réalisé. Le pont de Barcarin ne jouerait qu'un rôle très secondaire dans une telle situation d'aléa.

**Annexes**

**Calculs du coût de péage effectués en mars 2022  
sans la prise en compte de la RD570**





Origine-Destination des flux journaliers poids-lourds (PL) sur la RN113 en franchissement du Rhône à Arles	A7 NORD	A9 SUD	SECTEUR MONTPELLIER	SECTEUR NIMES	SECTEUR LUNEL-VERGEZE	SECTEUR CAMARGUE	SECTEUR BEAUCAIRE	ARLES OUEST	ARLES EST	SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	SECTEUR SALON	Port Saint Louis du Rhone	Fos sur Mer	RESTE SAN OUEST PROVENCE	SECTEUR MARTIGUES	SECTEUR MARSEILLE	SETEUR CPA	A8 EST PACA	Total général
A7 NORD									35	3	0	17	67	2	1	2	2	2	131
A9 SUD									240	41	125	37	77	78	35	115	175	627	1550
SECTEUR MONTPELLIER									68	10	49	9	19	23	8	34	39	56	315
SECTEUR NIMES									314	43	88	29	123	57	25	70	99	142	990
SECTEUR LUNEL-VERGEZE									103	15	34	7	30	13	8	38	40	75	363
SECTEUR CAMARGUE									18	3	8	2	12	5	0	9	5	7	69
SECTEUR BEAUCAIRE									193	9	30	10	32	15	8	17	20	30	364
ARLES OUEST									295	65	40	5	30	14	5	16	23	17	510
ARLES EST	35	292	60	299	141	22	205	98											1152
SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	1	46	16	63	13	7	8	74											228
SECTEUR SALON	5	118	39	74	23	7	23	23											312
Port Saint Louis du Rhone	16	56	3	29	7	2	3	5											121
Fos sur Mer	67	164	32	125	46	15	40	29											518
RESTE SAN OUEST PROVENCE	4	133	24	64	14	4	12	11											266
SECTEUR MARTIGUES	1	43	16	20	12	1	6	6											105
SECTEUR MARSEILLE	2	149	22	87	26	8	13	13											320
SETEUR CPA	2	206	28	100	27	7	25	22											417
A8 EST PACA	0	583	40	143	56	4	19	22											867
Total général	133	1790	280	1004	365	77	354	303	1266	189	374	116	390	207	90	301	403	956	8598

Origine-Destination des flux journaliers tous véhicules (VL+PL) sur la RN113 en franchissement du Rhône à Arles	A7 NORD	A9 SUD	SECTEUR MONTPELLIER	SECTEUR NIMES	SECTEUR LUNEL-VERGEZE	SECTEUR CAMARGUE	SECTEUR BEAUCAIRE	ARLES OUEST	ARLES EST	SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	SECTEUR SALON	Port Saint Louis du Rhone	Fos sur Mer	RESTE SAN OUEST PROVENCE	SECTEUR MARTIGUES	SECTEUR MARSEILLE	SETEUR CPA	A8 EST PACA	Total général
A7 NORD									351	45	38	100	180	19	19	87	51	161	1051
A9 SUD									1254	572	1061	106	245	351	220	1706	1683	4328	11526
SECTEUR MONTPELLIER									494	232	408	17	72	144	86	669	633	1010	3765
SECTEUR NIMES									2082	441	943	117	304	319	227	1134	1188	1667	8422
SECTEUR LUNEL-VERGEZE									478	171	257	16	66	90	60	432	427	650	2647
SECTEUR CAMARGUE									195	137	99	9	25	33	32	181	169	208	1088
SECTEUR BEAUCAIRE									839	69	161	28	94	64	40	204	174	234	1907
ARLES OUEST									2731	596	354	24	99	125	80	375	385	593	5362
ARLES EST	328	1537	596	2076	514	223	833	910											7017
SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	35	615	245	489	158	157	63	599											2361
SECTEUR SALON	43	919	403	863	271	99	124	349											3071
Port Saint Louis du Rhone	101	135	15	102	22	6	25	27											433
Fos sur Mer	183	367	79	284	90	29	97	71											1200
RESTE SAN OUEST PROVENCE	26	412	140	325	98	33	58	103											1195
SECTEUR MARTIGUES	15	270	106	256	69	31	41	104											892
SECTEUR MARSEILLE	86	1677	653	1083	430	178	141	360											4608
SETEUR CPA	56	1785	636	1202	474	162	159	400											4874
A8 EST PACA	170	4455	1063	1605	711	214	187	678											9083
Total général	1043	12172	3936	8285	2837	1132	1728	3601	8424	2263	3321	417	1085	1145	764	4788	4710	8851	70502

# Matrice Origines-Destinations des flux sur le bac de Barcarin

Origine-Destination des flux journaliers poids-lourds (PL) sur le bac de Barcarin en franchissement du Rhône	A7 NORD	A9 SUD	SECTEUR MONTPELLIER	SECTEUR NIMES	SECTEUR LUNEL-VERGEZE	SECTEUR CAMARGUE	SECTEUR BEAUCALIRE	ARLES OUEST	ARLES EST	SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	SECTEUR SALON	Port Saint Louis du Rhone	Fos sur Mer	RESTE SAN OUEST PROVENCE	SECTEUR MARTIGUES	SECTEUR MARSEILLE	SETEUR CPA	A8 EST PACA	Total général
A7 NORD									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A9 SUD									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR MONTPELLIER									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR NIMES									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR LUNEL-VERGEZE									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR CAMARGUE									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR BEAUCALIRE									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ARLES OUEST									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ARLES EST									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE									0	0	0	8	19	0	1	3	1	0	0
SECTEUR SALON																			
Port Saint Louis du Rhone																			
Fos sur Mer																			
RESTE SAN OUEST PROVENCE																			
SECTEUR MARTIGUES																			
SECTEUR MARSEILLE																			
SETEUR CPA																			
A8 EST PACA																			
Total général	0	1	0	1	0	0	0	17	0	0	0	8	19	0	1	3	1	0	51

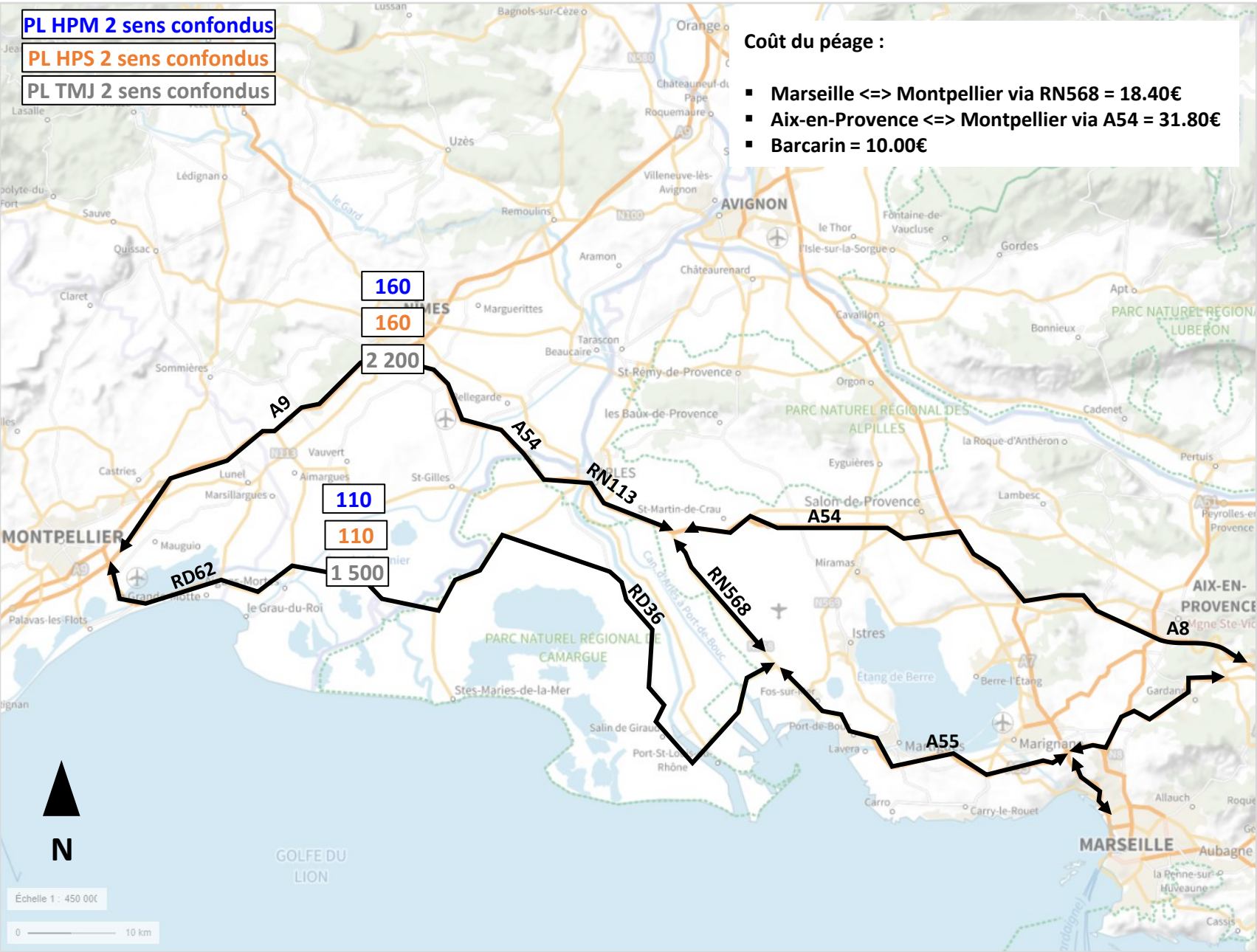
Origine-Destination des flux journaliers tous véhicules (VL+PL) sur le bac de Barcarin en franchissement du Rhône	A7 NORD	A9 SUD	SECTEUR MONTPELLIER	SECTEUR NIMES	SECTEUR LUNEL-VERGEZE	SECTEUR CAMARGUE	SECTEUR BEAUCALIRE	ARLES OUEST	ARLES EST	SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	SECTEUR SALON	Port Saint Louis du Rhone	Fos sur Mer	RESTE SAN OUEST PROVENCE	SECTEUR MARTIGUES	SECTEUR MARSEILLE	SETEUR CPA	A8 EST PACA	Total général
A7 NORD									1	0	0	0	2	0	0	1	0	2	6
A9 SUD									2	0	0	1	0	0	0	2	1	1	7
SECTEUR MONTPELLIER									1	0	0	0	1	1	0	2	1	0	6
SECTEUR NIMES									13	0	0	3	1	1	0	2	0	0	20
SECTEUR LUNEL-VERGEZE									0	0	0	3	0	0	0	2	1	0	6
SECTEUR CAMARGUE									1	1	1	3	0	0	2	2	1	5	16
SECTEUR BEAUCALIRE									0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
ARLES OUEST									168	28	23	117	31	42	51	125	34	42	661
ARLES EST	5	0	0	10	0	0	5	56											76
SECTEUR ALPILLES-VAUCLUSE	2	0	0	0	0	0	0	45											47
SECTEUR SALON	0	2	0	0	0	0	1	0	28										31
Port Saint Louis du Rhone	1	10	2	5	4	10	2	143											177
Fos sur Mer	0	1	0	0	0	0	1	0	37										39
RESTE SAN OUEST PROVENCE	0	1	0	0	0	0	0	44											45
SECTEUR MARTIGUES	0	2	0	2	0	9	0	69											82
SECTEUR MARSEILLE	3	3	0	1	2	6	0	147											162
SETEUR CPA	0	1	1	2	0	1	0	58											63
A8 EST PACA	0	3	1	0	1	3	0	50											58
Total général	11	23	4	20	7	31	7	677	186	29	24	128	35	44	53	136	38	50	1503

**Annexes**

**Calculs du coût de péage effectués en mars 2022  
sans la prise en compte de la RD570**

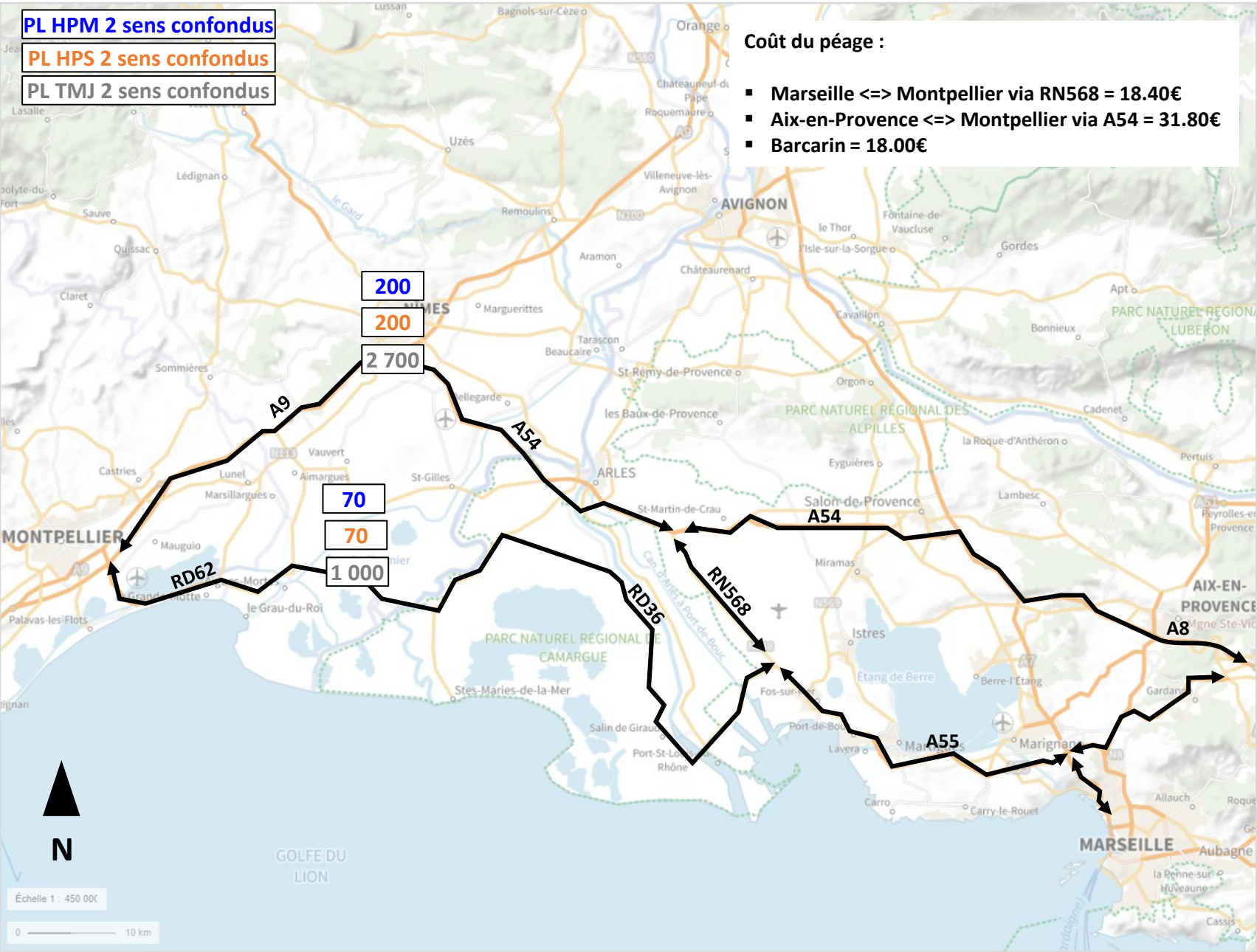


Barcarin = 10 €



⇒ Coût insuffisant : 500 PL/jour en plus par rapport à la situation de référence 2035.

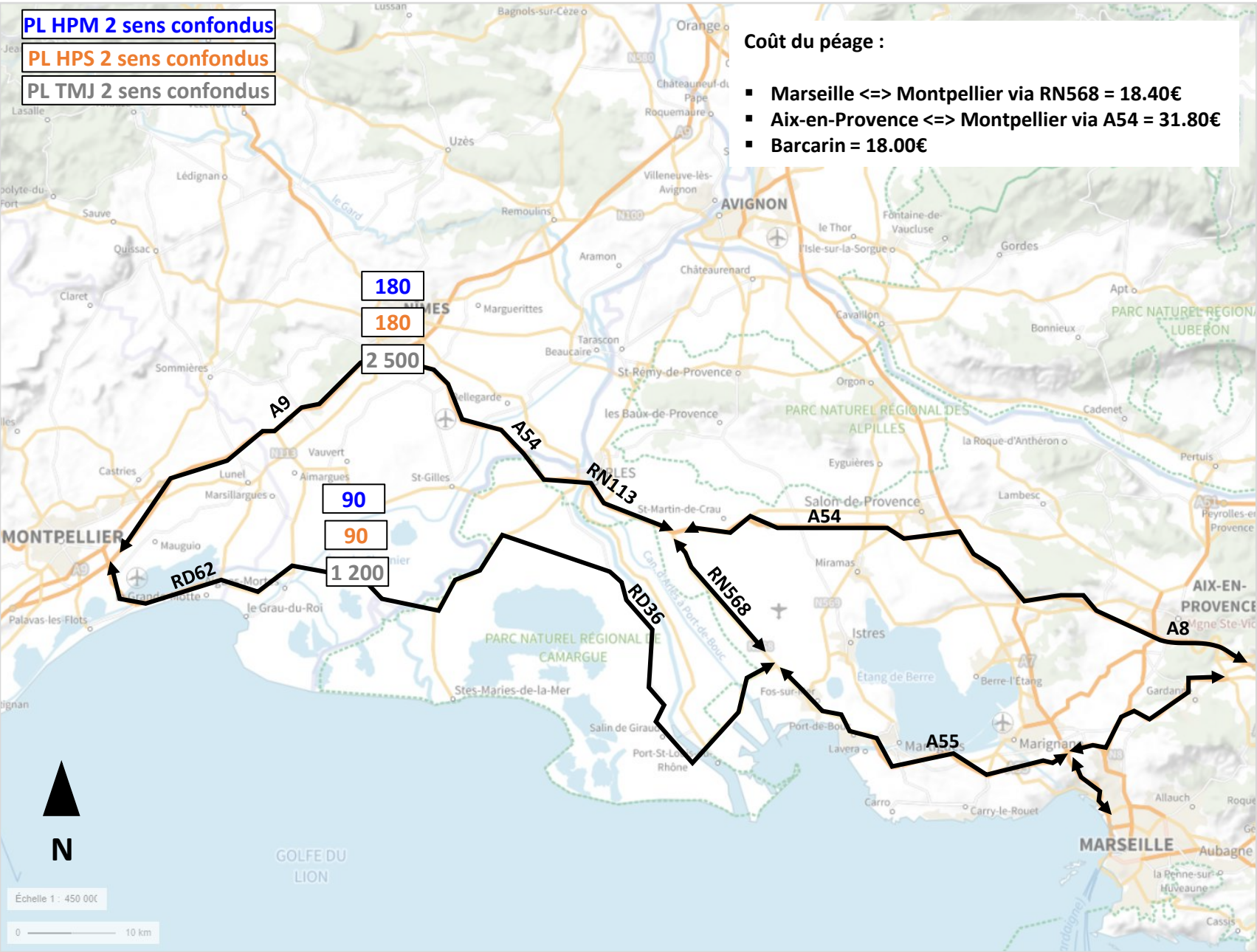
Barcarin = 18 €



⇒ Coût satisfaisant pour avoir le même trafic PL par rapport à la situation de référence en 2035.

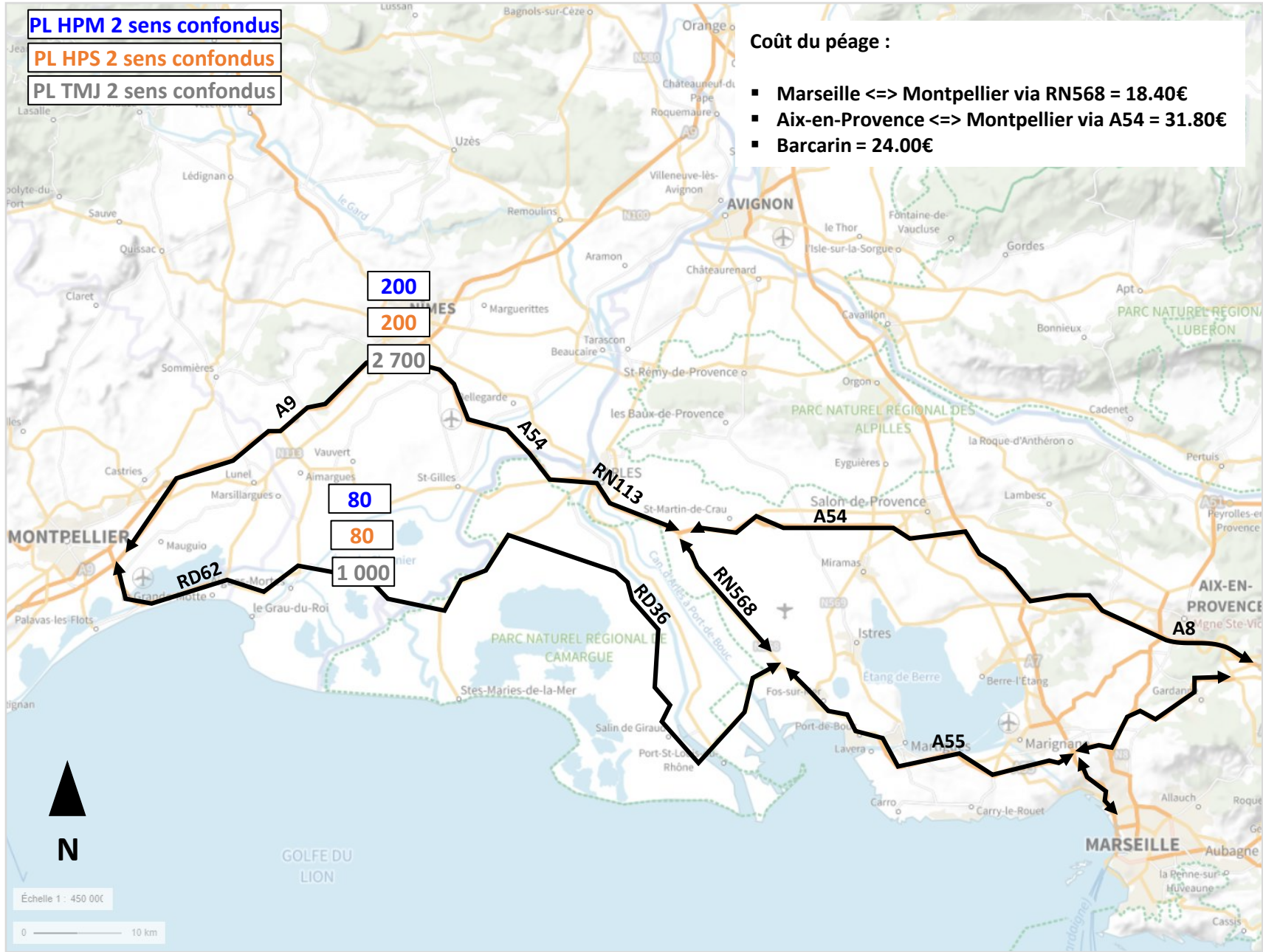


Barcarin = 18 €



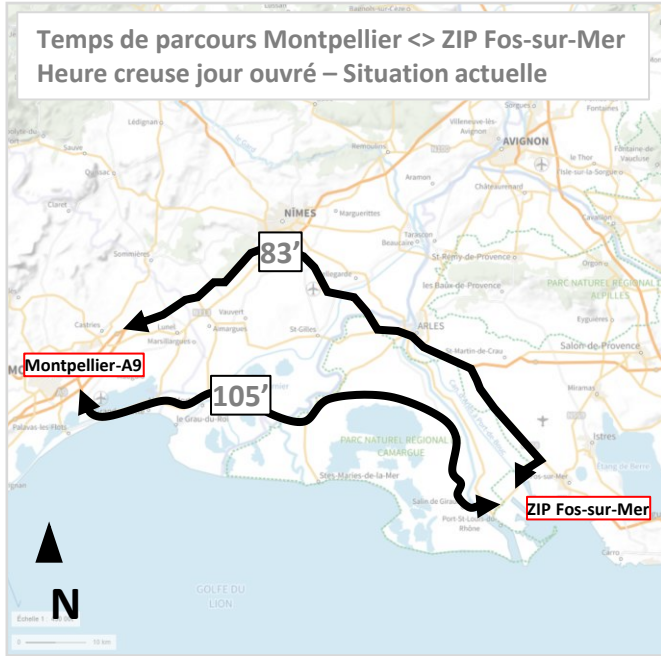
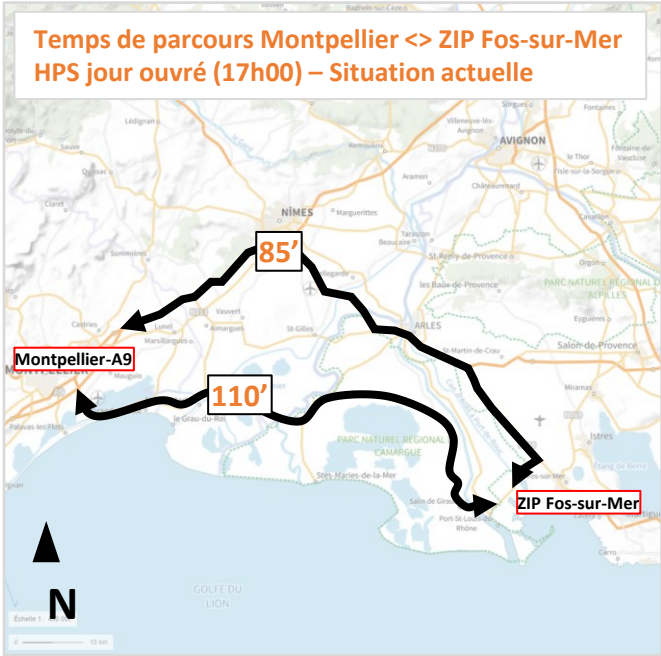
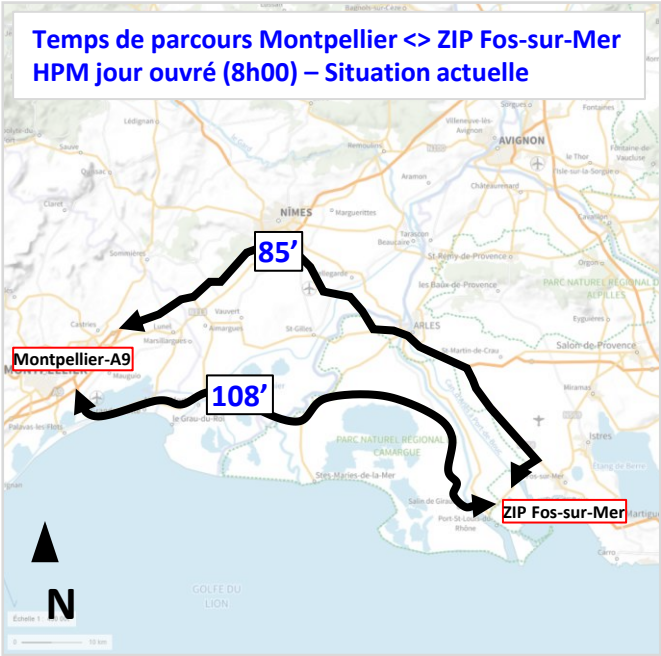
⇒ Coût insuffisant : 200 PL/jour en plus par rapport à la situation de référence 2035.

Barcarin = 24 €

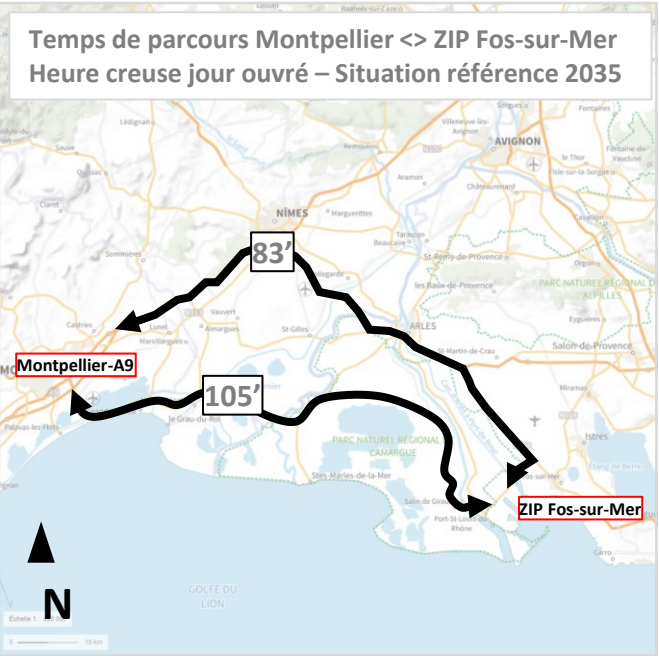
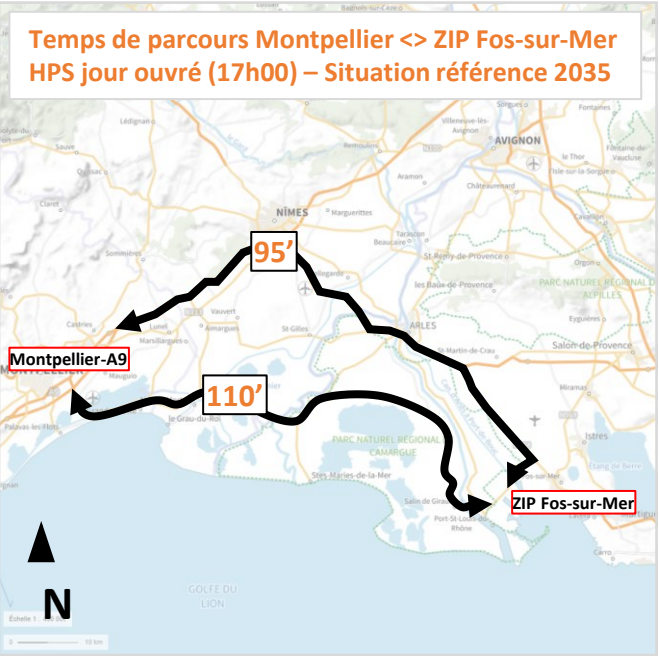
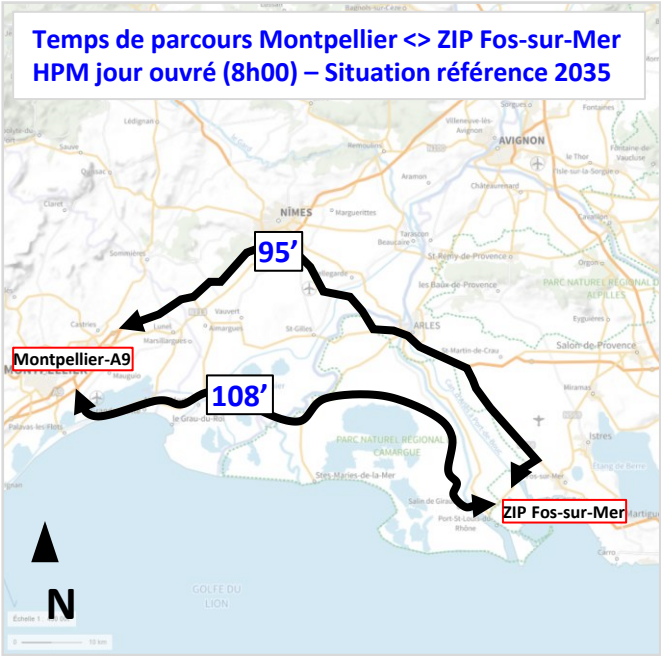


⇒ Coût satisfaisant pour avoir le même trafic PL par rapport à la situation de référence en 2035.

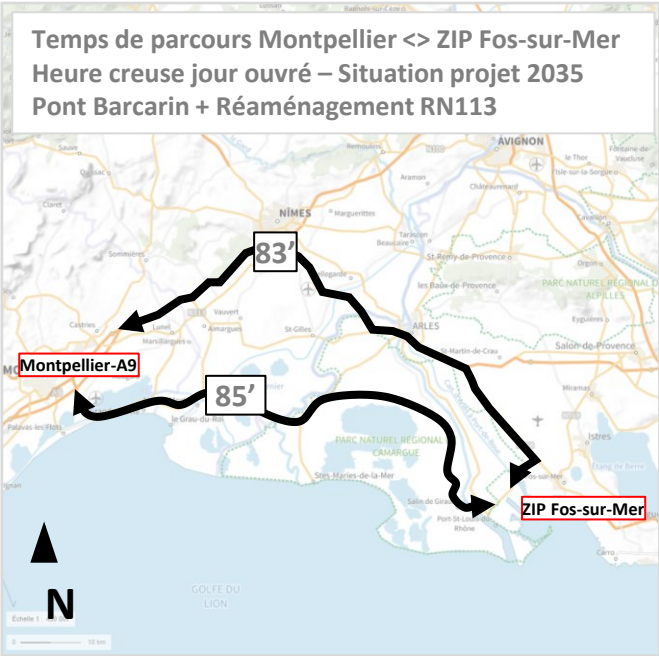
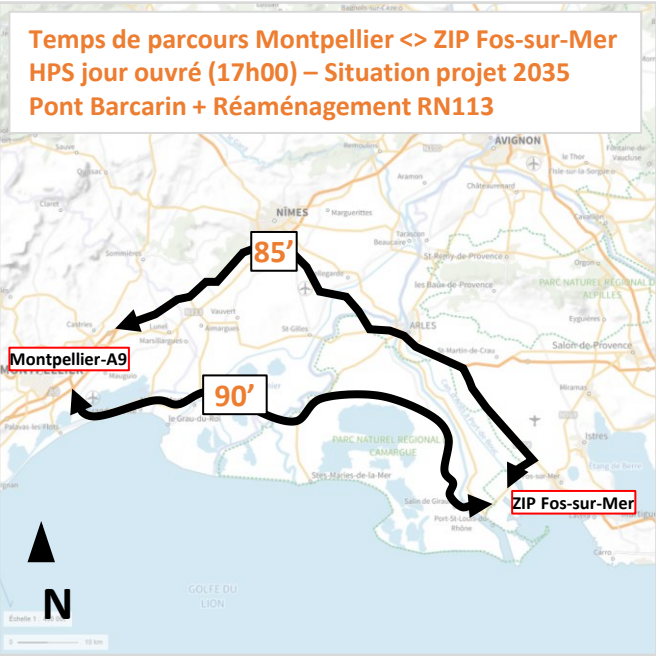
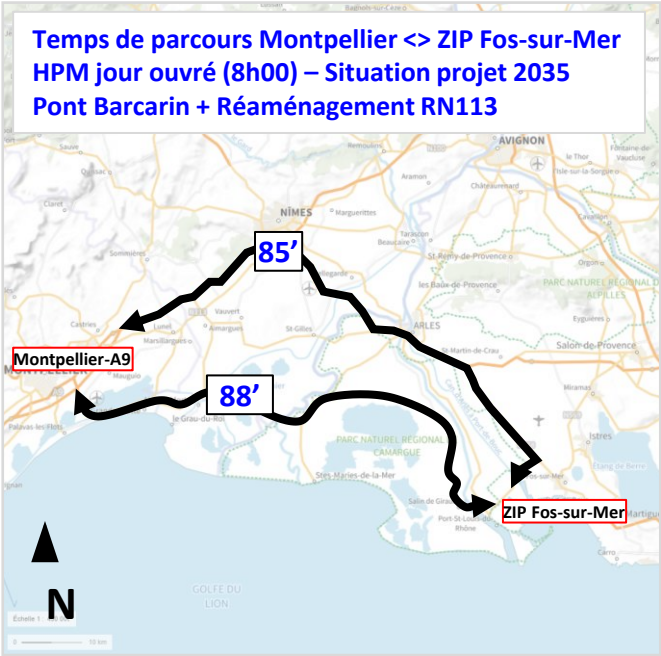




Actuellement pour effectuer le trajet entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l'agglomération de Montpellier et l'A9 Sud, l'itinéraire par l'A54 est toujours plus rapide par rapport à l'itinéraire via la Camargue aux heures de pointe et en heure creuse. De plus, l'itinéraire via la Camargue est interdit aux PL en transit. Les PL empruntant cet itinéraire sont passibles d'une amende de 750 €.

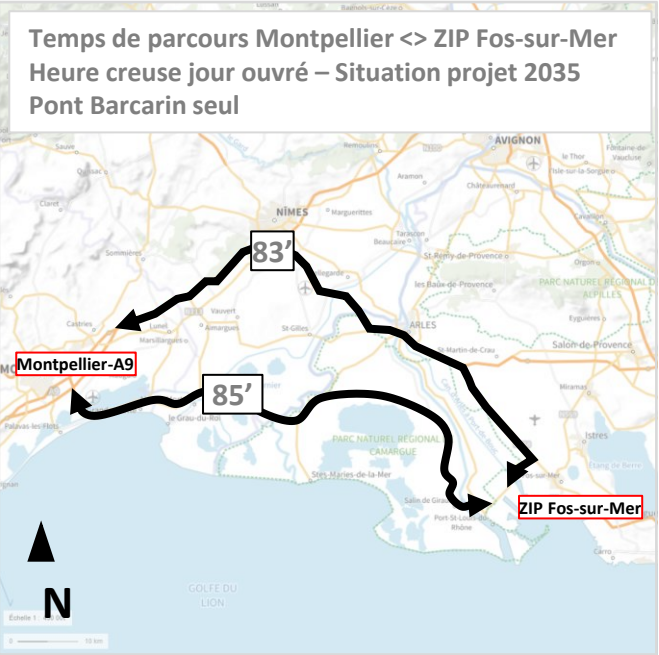
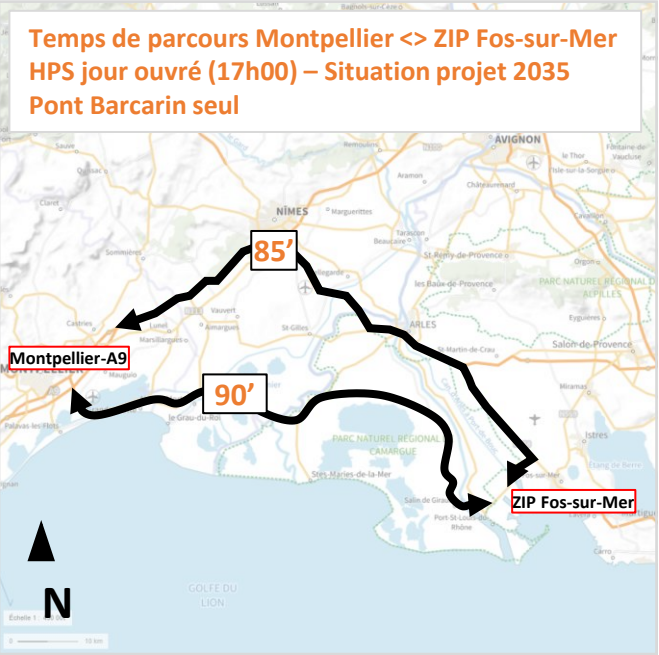
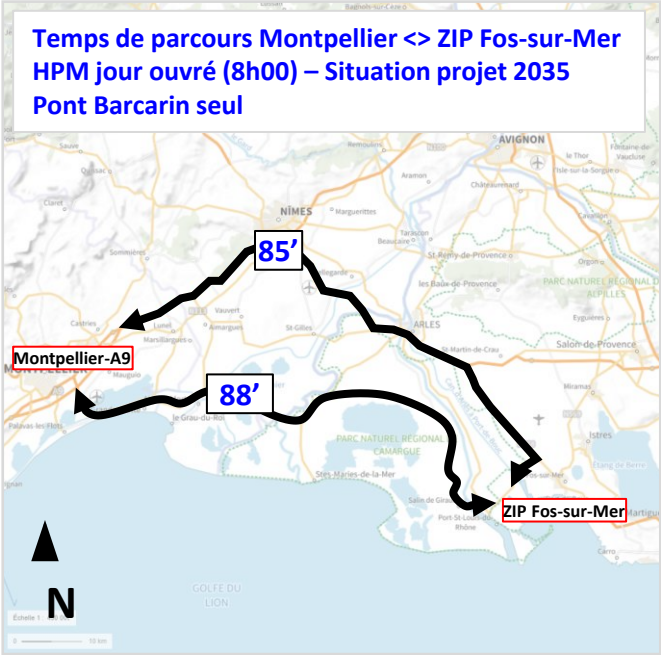


En 2035, l'itinéraire via la Camargue et le bac de Barcarin serait toujours moins performant même l'augmentation des temps de parcours sur l'itinéraire RN113-A54.

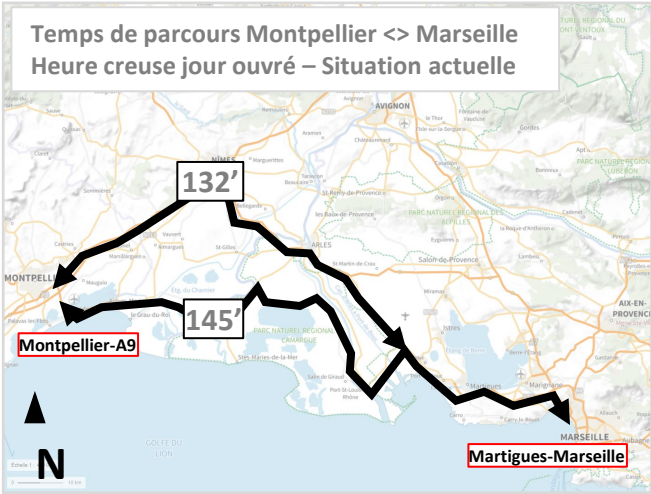
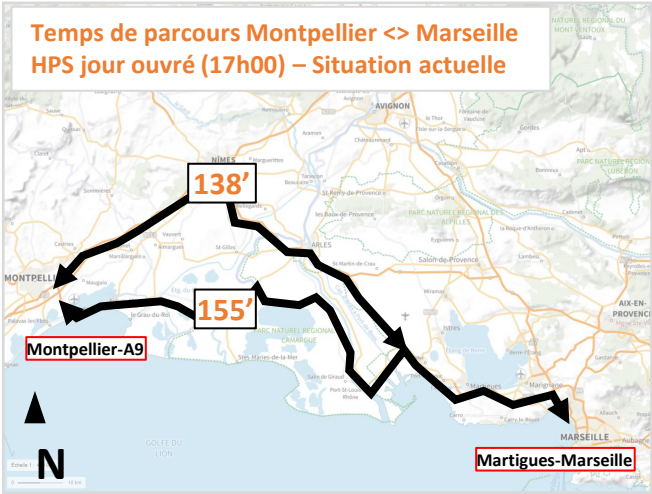
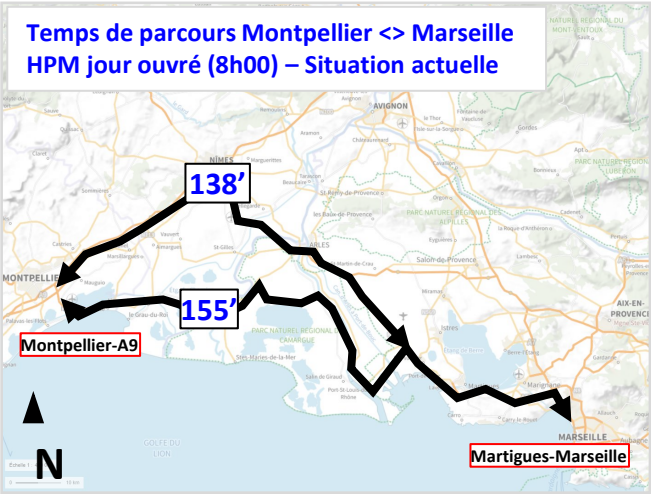


En 2035 avec le pont de Barcarin et le réaménagement de la RN113 en traversée d'Arles, l'itinéraire via la Camargue et le bac de Barcarin serait plus performant car le pont permettrait un gain de temps de 20 minutes par rapport au bac.

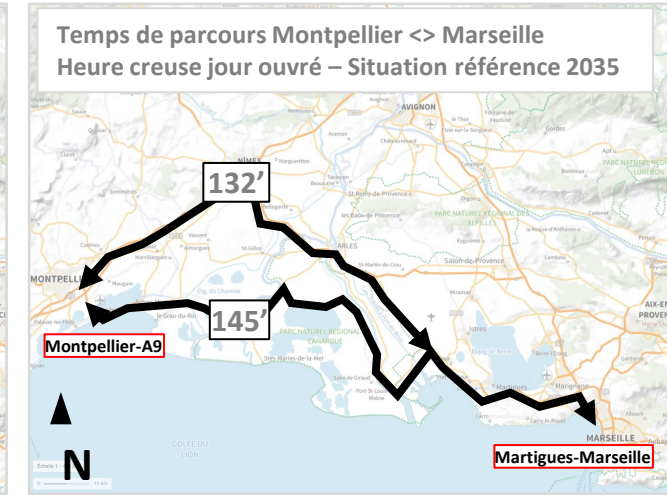
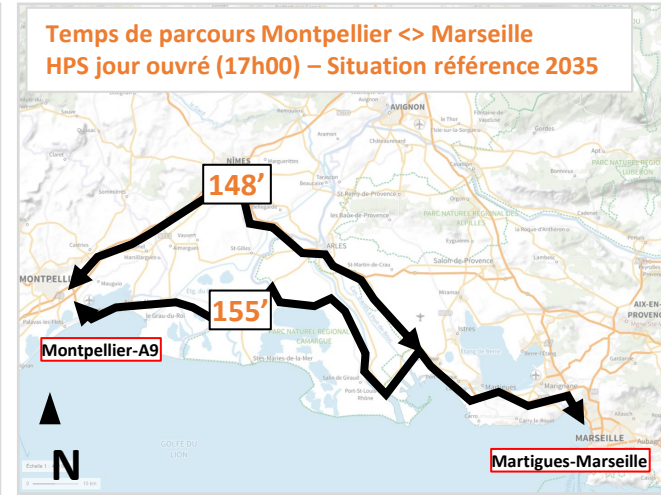
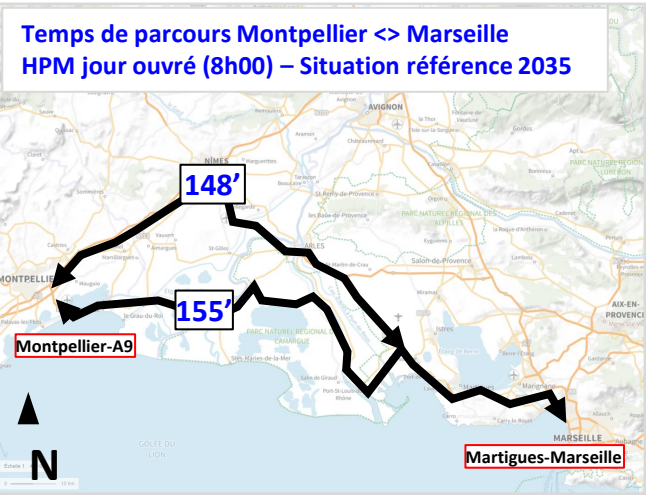




En 2035 avec le pont de Barcarin et le maintien de la RN113 selon sa configuration actuelle en traversée d'Arles, l'attractivité de l'itinéraire via la Camargue et le bac de Barcarin serait augmentée car le pont permettrait un gain de temps de 20 minutes par rapport au bac et les temps de parcours sur la RN113 seraient augmentés.

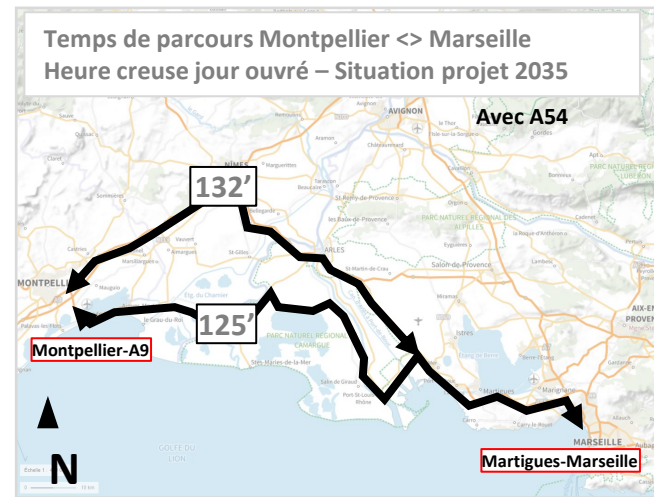
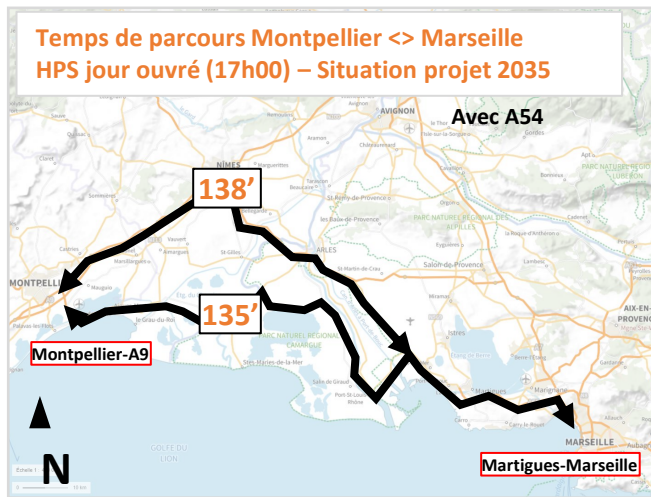
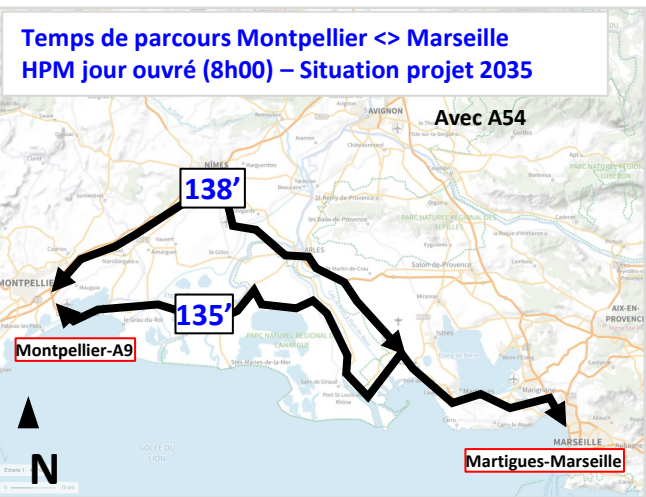


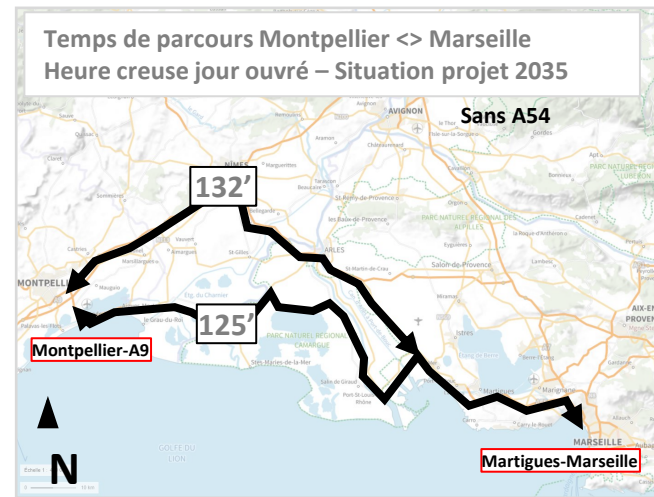
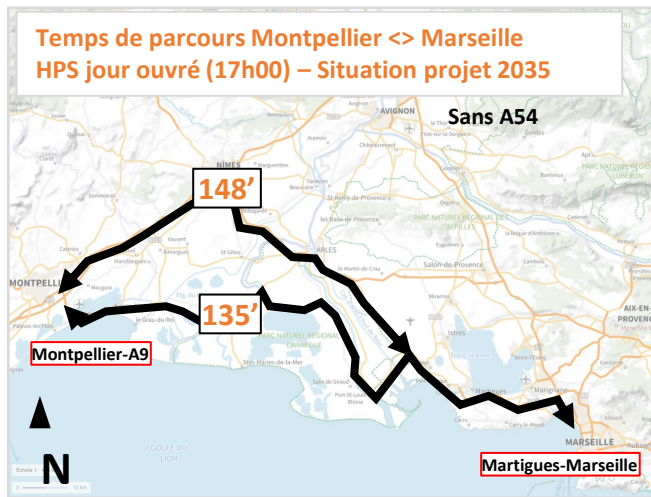
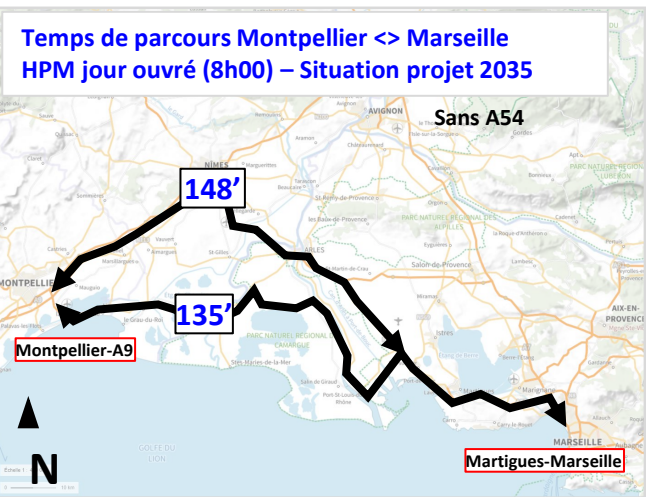
# Temps de parcours Itinéraire Marseille <> Montpellier-A9 Sud – Situation de référence 2035

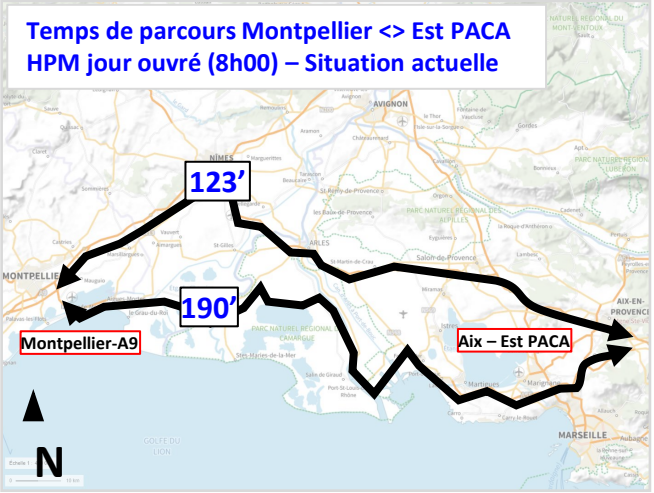




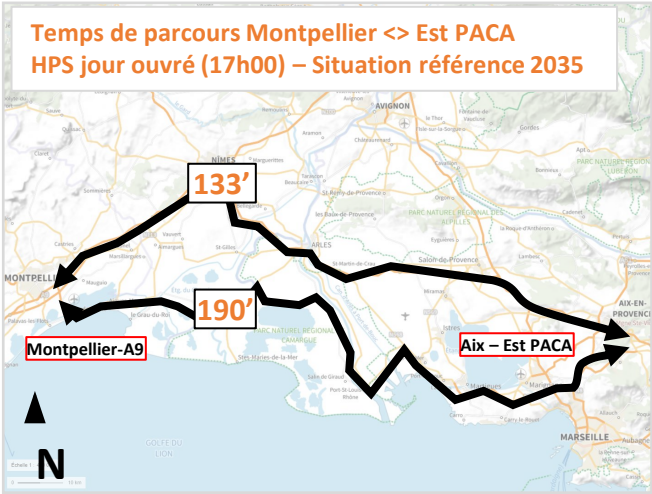
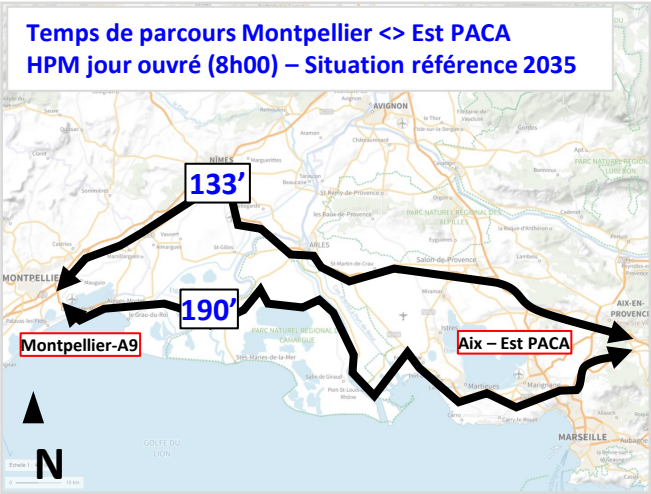
# Temps de parcours Itinéraire Marseille <> Montpellier-A9 Sud – Situation de projet 2035 – Avec projet A54



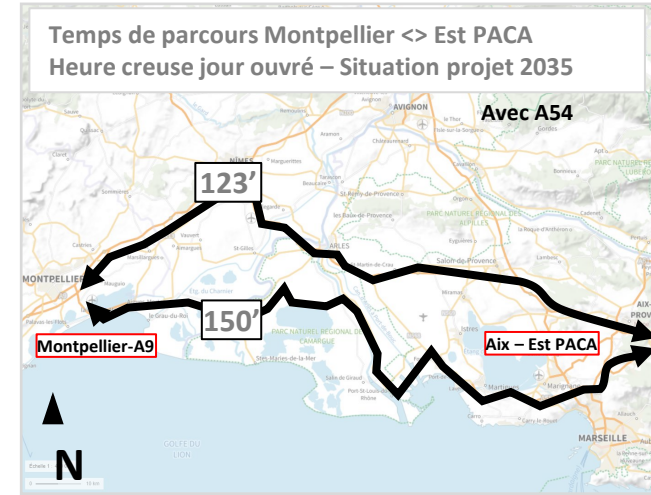
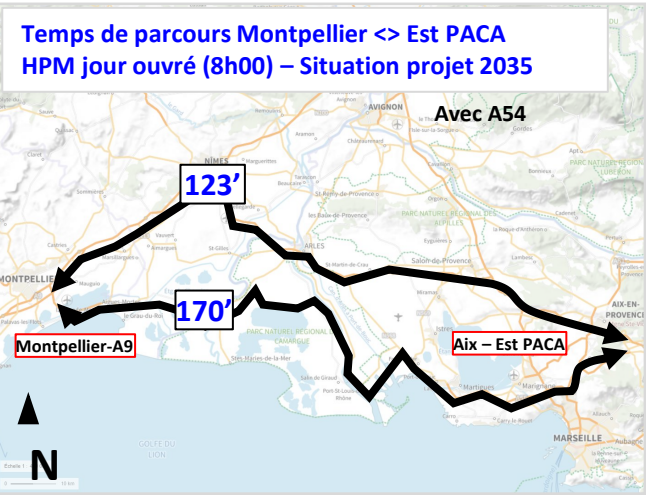








# Temps de parcours Itinéraire Aix-en-Provence <-> Montpellier-A9 Sud – Situation de projet 2035 – Avec projet A54



# Temps de parcours Itinéraire Aix-en-Provence <> Montpellier-A9 Sud – Situation de projet 2035 – Sans projet A54

