



Trafic sur la SRL2 : Fiche synthèse

Extraction : Bdo 20 / 03 / 2015

Dans un premier temps, en guise d'études, la SRL2 a transmis au CAN L2, le 04/12/2014, un compte rendu d'une réunion avec la Communauté Urbaine de Marseille. Puis, devant notre insistance, le 09/02/2015, 2 études :

13003_E_Etude de modélisation de trafic - Etude de trafic en section courante

13014 B Compléments à l'étude statique de trafic

En étudiant ces études, nous avons constaté des écarts entre ces études SRL2 et les études antérieurement (pour l'étude d'impact de la L2 Nord, par le CETE, Centre d'Études Techniques de l'Équipement), produites pour les horizons 2015, 2020 et 2030, **écarts pouvant aller jusqu'à plus de 55%**. Annoncé au début comme une autoroute recevant jusqu'à 140 000 véhicules par jour, il n'en reste « plus que » 77 000 et au maximum 115 000.

Nous avons d'un côté la SRL2 qui affirme que ces études CETE ont été **SUR-ESTIMEES** et de l'autre, la thèse de Doctorat de l'Université Paris-Est Aménagement et Urbanisme de Mme Stéphanie GUILLOT LEHIS du 30/09/2011, (<https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943/document>) qui affirme le contraire (« *les études trafics menées la période des années 2000 sont **SOUS-ESTIMEES*** »).

Cette sous estimation des études a pour conséquence immédiate une minoration des protections contre la pollution atmosphérique et la pollution sonore. En effet, avec moins de voitures et peu de camions (pas de mention du nombre de camion dans ces études), la modélisation confirmera qu'il n'est pas nécessaire de trop dépenser d'argent dans ces protections. Et ce sont ces modélisations que devra valider l'Etat !

La SRL2 explique l'ensemble de ces écarts de 4 façons :

➤ **1) L'évolution de la matrice des déplacements liée au recalage du modèle,**

Le modèle servant de base datant de 2008, la SRL2 l'a « recalé » pour l'année 2011. **Les écarts, malgré tout restent importants : jusqu'à 37%**

➤ **2) La modification des hypothèses d'évolution des déplacements,**

Le CETE prévoyait une **augmentation** des déplacements similaire à l'augmentation de la population, la SRL2 considère qu'il y aura **stabilisation** de ces déplacements au niveau de 2013...



Trafic sur la SRL2 : Fiche synthèse

Extraction : Bdo 20 / 03 / 2015

✓ Pourtant, le 11 mars 2013, la Commission Déplacements, Grande Accessibilité de MPM, publiait un avis sur le PDU, prévoit « **l'augmentation du nombre des déplacements au rythme de celui de la population.** »

✓ Pourtant la DREAL publie sur son site, une analyse des flux en région PACA dont voici la conclusion (trafic des poids lourds) :

- **une augmentation des flux de transit routier comprise entre + 13 % à + 73 %.**
- **une croissance des échanges routiers (hors hydrocarbures) variant entre + 10 % à + 56.**

➤ **3) Les modifications apportées au réseau,**

L'étude d'impact de la L2 Nord prenait en compte un certain nombre d'équipements, générateurs de déplacements, encore à l'état de projets en 2008 :

Euroméditerranée / ZAC de Ste Marthe / Technopôle de Château Gombert / ZAC Régné / Espace Castorama et alentours / ZAC Capelette / Ilôt Bonnefoy / Extension de la Valentine (SBM)

Le projet Euromed 2 n'était pas connu en mars 2008, il n'a donc pas été pris en compte.

L'étude SRL2 a-t-elle tenu compte de ces nouveaux générateurs de flux ?

A-t-elle tenu compte du projet d'extension de 300 ha du Port de MARSEILLE ?

Par contre, **les modifications à la baisse**, induite par la mise en service du BUS (Boulevard Urbain Sud, horizon 2020) ou de la LINEA (une « rocade » intra Marseille, l'horizon 2030) **sont intégrées à l'étude.**

Or, si le BUS drainera une bonne partie des déplacements des quartiers Sud vers la L2 (Rond Point Florian), la **LINEA n'en absorbera qu'une petite partie**, selon les cartes fournies par le CG13, quelque soit l'horizon.

➤ **4) Les corrections liées à la définition de l'hypothèse dimensionnante**

Lors du recalage, il est apparu un écart de 12% supplémentaire pour l'HPM (Heure de Pointe du Matin) et de 6% pour l'HPS (Heure de Pointe du Soir).

La SRL2 propose de tenir compte de ce trafic supplémentaire dans l'établissement de l'hypothèse de trafic dimensionnante.