



## I) Echanges mails avec la DIRMED :

Réponse du 03/06/2021 de M. MANISCALCO Arnaud (chargé d'études en connaissance du trafic) - DIRMED/SPEP/PSU :

« Pour faire suite à votre demande, veuillez trouver ci-joint les éléments dont nous disposons. Le TMJA 2018 indiqué ci-dessous correspond au comptage du trafic au niveau de notre station de comptage à un point donné de la L2. Le trafic peut donc être différent le long de la L2 en fonction des entrées et sorties situées le long de celle-ci.

Voici le TMJA 2019 pour la station située au PR 7+741 entre les entrée/sortie de St Barnabé et le chemin de la Parette.

TMJA 2019

sens 1 : 47106 : %PL: 5.3%

sens 2: 48115 : %PL: 6.5%

Le trafic a effectivement augmenté en 2019 étant donné la mise en service fin 2018 de la L2 Nord. L'année 2019 représente donc la première année où la L2 a été exploitée dans son intégralité. »

### Observation 1 :

Il s'agit d'un comptage en un tronçon précis de l'autoroute. Rien ne dit que c'est l'endroit où il y a le plus de trafic.

### Observation 2 :

Sens 1 : 5,3% de PL pour 47106 véhicules = 2496 PL

Sens 2 : 6,5% de PL pour 48115 véhicules = 3127 PL

Or, la SRL2 indiquait – sans l'avoir chiffré et sans que l'Etat n'y trouve à redire – entre 4 et 5% de PL.

Nous avons donc une augmentation quotidienne du nombre de PL compris :

Sens 1 : 4% = 1884 et 5% = 2355 PL → une augmentation comprise entre 141 et 612 PL de plus

Sens 2 : 4% = 1924 PL et 5% = 2405 PL → une augmentation comprise entre 722 et 1203 PL de plus

**Soit une augmentation quotidienne totale comprise entre 863 et 1815 PL**

Or, le nombre de camions n'est pas sans conséquence sur la pollution de l'air ou le bruit.

- Pollution air : NOx 1PL=12,9VL / CO2 1PL=5,7VL / PM10 1PL=4,4VL / PM2,5 1PL=4,2VL

Source : *Impact du trafic Poids Lourds en transit sur l'autoroute A8 :*

[http://www.atmopaca.org/files/et/121200\\_AERA\\_impact\\_Poids\\_Lourds\\_A8.pdf](http://www.atmopaca.org/files/et/121200_AERA_impact_Poids_Lourds_A8.pdf)

- Bruit (source AirParif) : 1PL=10VL

Site d'AIRPARIF : [http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-](http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/rapport_bilan_3mois_experimentation_revetements.pdf)

[acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/rapport\\_bilan\\_3mois\\_experimentation\\_revetements.pdf](http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/rapport_bilan_3mois_experimentation_revetements.pdf)

### Observation 3 :

Il s'agit de chiffres indiquant un TMJA (Taux Moyen Journalier Annuel), incluant donc les périodes de vacances, les weekends et jours fériés.

## II) Avis délibéré de la MRAe

Mission régionale d'Autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le plan de déplacements urbains (PDU) de la métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020apaca23.pdf>



Millions de « veh.km » parcourus par an	2017	2030 avec PDU
Véhicules légers	14 549	13 254
Véhicules lourds	682	857
2 roues motorisés	444	268
Total	15 676	14 381

Tableau 6 : Comparaison du trafic entre 2017 et 2030 avec PDU (Analyse MRAe)

« Au final, deux ordres de grandeur, mentionnés dans l'évaluation (rapport Atmosud) du PDU, sont à retenir :

- Les actions du PDU conduisent à supprimer 730 véhicules par jour (entre 2012 et 2030) ce qui paraît très faible au regard de la taille de l'agglomération et du nombre total de véhicules en circulation (500 000 véhicules circulent tous les jours à Marseille selon le PDU).

- **malgré les actions du PDU, le trafic poids lourd augmente de 30 % entre 2012 et 2030.** »

### Le bruit :

« De manière globale, tant dans la cotation de la thématique que dans l'absence de mesure concrète pour faire face à ce que l'on peut considérer comme un accroissement des nuisances sonores, le PDU ne prend pas suffisamment la mesure de l'importance de cette question pour la qualité de vie de nombreux métropolitains. »

### La lutte contre le réchauffement climatique :

« Les émissions de gaz à effet de serre Le PDU devrait permettre, selon le dossier, de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 26,4 % en 2030 par rapport à 2012. Cette baisse, certes significative, est toutefois nettement en deçà des objectifs du SRADDET (-35 %). **Si une baisse est bien constatée pour les véhicules légers et les deux roues, elle ne l'est pas pour les poids-lourds, du fait notamment du doublement prévu du trafic de conteneurs du grand port maritime.** »

### La qualité de l'air

« • Concernant les PM10, (la carte (figure 26 page 33 du rapport Atmosud) qui modélise les effets du PDU à l'horizon 2030 montre des concentrations comprises entre 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  et 49  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  notamment sur Marseille ;

• Concernant les NOx, les cartes (figures 32 et 34 pages 36 et 37 du rapport Atmosud) qui modélisent les effets du PDU à l'horizon 2030 montre des concentrations comprises entre 24 et 79  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  notamment sur Marseille ;

**La mise en œuvre du PDU ne permet donc pas de réduire de manière importante l'exposition aux pollutions atmosphériques de la population métropolitaine : un certain nombre d'habitants, notamment en ville, reste soumis à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires, et donc de surcroît aux niveaux guides sanitaires de l'OMS. »**

« La MRAe tient par ailleurs à rappeler que la pollution particulaire tire également son origine dans l'abrasion des pneus et le freinage, et ce dans des proportions significatives. Dès lors, une baisse importante des niveaux de PM10 et PM2.5 n'apparaît possible qu'au travers d'une diminution du trafic automobile et de véhicules lourds, tous types de motorisations confondus. »