



Extraits de la Thèse de Doctorat de l'Université Paris-Est Aménagement et Urbanisme de Mme STEPHANIE GUILLOT LEHEIS - 30 septembre 2011 (p. 376 et suivantes)

<https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943/document>

« 3.5.2. Remplacer des boulevards saturés par une autoroute saturée, la relecture des études de trafic

La seconde remise en cause du projet L2 tient à la relecture des études de trafic. L'argument de réduction du trafic dans le centre-ville et sur le réseau structurant des pénétrantes autoroutières et de la première rocade, tient de moins en moins bien au fil des actualisations des études de trafic. L'analyse des études produites sur cette période des années 2000 nous le montre. *En particulier, la réévaluation produite dans le cadre de la préparation de l'enquête d'utilité publique sur la L2 Nord met en lumière des résultats plutôt contradictoires sur les objectifs initiaux du projet.*

Deux hypothèses d'évolution du trafic automobile (une hypothèse haute, une hypothèse basse) et une comparaison à horizon 2015 et 2035 ont été testées. Il en ressort les résultats suivants.

En hypothèse haute de demande de déplacements : *le trafic sur la L2 Nord est très élevé, et saturé aux heures de pointe dans le sens ouest-est (5 800 véhicules, cette portion est également saturée en hypothèse basse). Le reste de l'infrastructure est chargé mais pas saturé. L'ouverture de la rocade à la circulation a des répercussions soit négatives, comme sur l'A7 Nord où elle conduit à la saturation de l'infrastructure (de même pour les autoroutes A50 et A55), soit neutres.*

Ainsi l'amélioration du trafic en centre-ville est tellement infime que le taux de saturation moyen sur l'ensemble du réseau de l'agglomération ne varie que de 1% : il passe de 84% à 83%, et la vitesse moyenne de circulation demeure à 12km/h (scénario L2 avec anses et sans anses à l'horizon 2015) (CETE Méditerranée, 2008, p. 23).

Le rapport précise : «*La L2 en entier n'allège pas significativement les deux itinéraires concurrents, mis à part le boulevard et la passerelle de Plombières* » (CETE Méditerranée, 2008, p. 23).

La réactualisation des études en 2009 confirme ces piètres résultats. Elle intègre en particulier les conséquences de l'extension du périmètre d'Euroméditerranée 2 (CETE Méditerranée, 2009). Il en ressort une saturation élevée de l'infrastructure. La L2 allège surtout l'axe A55-tunnel du Vieux-Port-tunnel du Prado Carénage-A50 (autrement dit l'itinéraire payant), même si le tunnel du Vieux Port reste saturé (CETE Méditerranée, 2009, p. 15).

A l'inverse la L2 n'allège pas le deuxième itinéraire alternatif que constitue la rocade du Jarret : «*Le Jarret profite très peu de l'ouverture de la L2, a contrario de Plombières qui reste cependant saturé dans le sens ouest-est. L'itinéraire le plus allégé de la L2 n'est pas Plombières-*



Jarret mais Plombières-Jean Paul Sartre » (CETE Méditerranée, 2009, p. 15). L'allègement du trafic sur la rocade du Jarret, qui devait permettre sa requalification, est inexistant.

En ce qui concerne la réduction du trafic en centre-ville, aucune donnée chiffrée n'est produite.. Un simple commentaire précise : «La L2 est mise en place pour faciliter le contournement du centre ville, chose possible jusqu'à maintenant uniquement par le biais de Plombières-Jarret, qui restent cependant des voiries de centre ville. Il n'est donc pas surprenant de constater qu'en effet, le réseau du centre-ville est moins fréquenté suite à la mise en service de la L2 Nord ».

Ces résultats doivent être mis au regard de la méthodologie et des données utilisées, qui aggravent encore plus cette remise en cause des effets de la rocade. Les études de trafic sont produites par le CETE Med en utilisant le logiciel EMME/2 et à partir des résultats de l'enquête ménages déplacements de 1988 et non pas ceux de l'enquête de 1998. Ce modèle monomodal utilise par ailleurs les données socio-économiques des années 1990 fournies par l'agence d'urbanisme, à l'échelle de l'aire métropolitaine. Ces données ont été recalées une première fois en 1997, puis en 2004, intégrant les résultats de l'enquête cordon de 2000 et de l'enquête ménages de 1997 dans le secteur de la L2 uniquement. **Il en résulte donc une sous-estimation évidente des trafics. L'actualisation des données ferait apparaître une saturation encore plus aggravée de la rocade L2. Cette sous-estimation est volontairement maintenue.** En témoignent les multiples demandes inabouties de réactualisation des données et du modèle, adressées par le CETE Méditerranée au Service de Maîtrise d'Ouvrage en charge du projet.

Ainsi, en 2009 une étude d'opportunité est réalisée proposant le passage à un modèle dynamique de trafic, qui améliorerait la précision des études (CETE Méditerranée, 2009). Pour le responsable des études au CETE Méditerranée, parfaitement conscient des limites du modèle utilisé et des résultats obtenus, «ça renvoie tout simplement au fait que nous le CETE on est un bureau d'études. On travaille sur commande, on n'a pas d'autofinancement. Donc on fait ce qu'on nous commande ! » . **Pour le commanditaire et financeur des études, qui est aussi le maître d'ouvrage de la L2, la mise à jour des données apparaît plutôt comme un risque de remise en cause de la légitimité du projet.** »

Commentaire CAN L2 :

Cette étude prouve que les études CETE sont sous estimées.

La SRL2 estime, quand à elle, qu'elles sont sur estimées.

Pourquoi ?

Pour minimiser les protections sonores ou les protections contre la pollution de l'air ?