



Inquiétudes Enquêtes TRAFIC

Extraction : Bdo 02 / 2015

- 1) Selon la thèse de Doctorat de l'Université Paris-Est Aménagement et Urbanisme de Mme Stéphanie GUILLOT LEHIS du 30/09/2011, « les études trafics menées la période des années 2000 sont sous-estimées » (<https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943/document>).

Même « 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. »

« 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 »

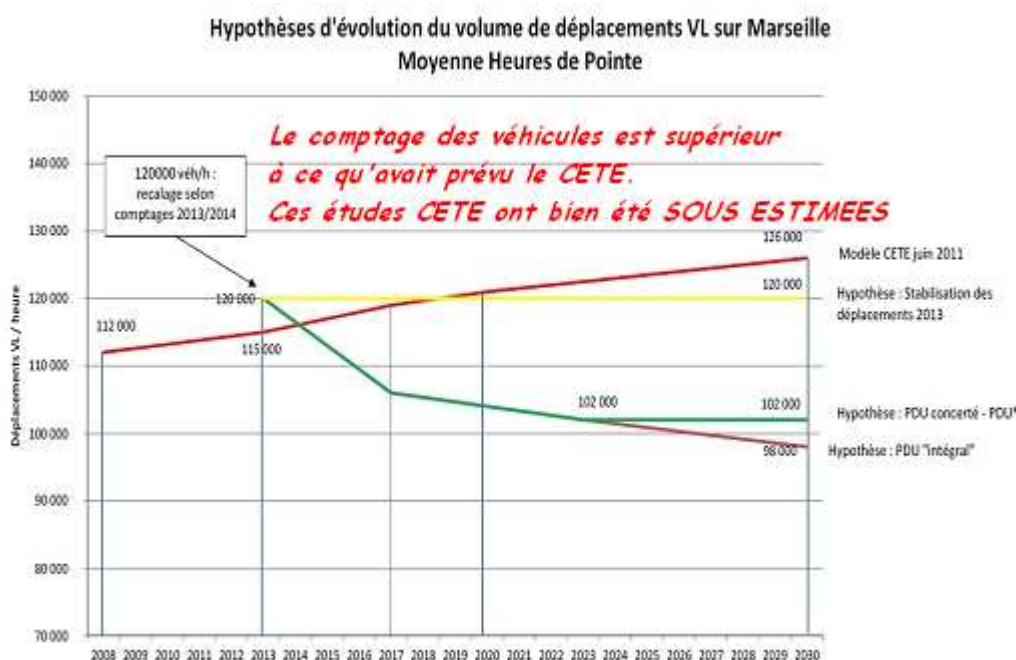
- 2) Cette analyse semble confirmée par la publication du CETE MEDITERRANEE, en juin 2009, d'une « Etude d'opportunité pour un modèle dynamique de trafic sur Marseille Expression des besoins et diagnostic de l'existant », qui améliorerait la précision des études trafic. (http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/IMG/pdf/opp_mod_dyn_Marseille_V4.pdf)

« Le modèle statique pour Marseille maintenu actuellement dans Emme/2 par le CETE mérite une remise à plat complète. »

- 3) Or, malgré de risque de sous-estimation, la SRL2 a produit une étude (13003_E_Etude de modélisation de trafic - Etude de trafic en section courante) qui s'appuie sur ce modèle : « Les études de trafic réalisées par le Titulaire en phase d'APSM initial ont été menées grâce au modèle de trafic développé sous EMME et fourni par le CETE Méditerranée. »

L'étude a bien été actualisée : « Recalage du modèle statique de trafic sous EMME à la situation actuelle 2013 (note méthodologique et résultats), et définition des horizons prospectifs corrigés (cf. document réf. CO--- TR NTE 13007 H, « Étude de trafic – Note méthodologique sur les études statiques » et ses annexes) »

Le document cité ne nous a pas été fourni, mais l'inquiétude demeure :



Page 8 : Les modélisations CETE de juin 2011 (lignes rouges) sont bien au dessus des 3 autres courbes (jaunes : stabilisation des déplacements 2013 / Vertes : PDU concerté / Marron : PDU « intégré »

Page 32 : Des écarts de comptage importants apparaissent : + 745 sur l'A7 / entre + 245 et +110 sur le parcours de la L2 en Heure de Pointe du Matin, en véhicules / heure.



Inquiétudes Enquêtes TRAFIC

Extraction : Bdo 02 / 2015

4) Extraits du second document fourni par la SRL2 : « 13014 B Compléments à l'étude statique de trafic »

Page 13 : « Une analyse comparative entre les résultats de l'hypothèse de trafic dimensionnante définie par EGIS et les valeurs « initiales » issues du modèle du CETE (modèle actualisation 2 de juin 2011) met en évidence des écarts importants, dont le détail est présenté sur les cartes ci-dessous. **On note des écarts importants, en pourcentage comme en volume. Ainsi, à l'horizon 2030, l'écart dans la TC des Tilleuls atteint -37 % le matin dans le tube Nord.** »

Page 18 : « Les hypothèses de demande utilisées par le CETE étaient basées sur une conservation des pratiques de déplacements (mobilité individuelle et part modale VP) telles que mesurées par l'Enquête Ménages-Déplacements de 2009. **Ainsi, la croissance de la population entre 2008 et 2030 se traduisait par une évolution identique du nombre de déplacements VP sur Marseille. L'hypothèse prise par EGIS à l'issue des concertations avec les collectivités locales et l'État a été de considérer une stabilisation du volume de déplacements au niveau de 2013. L'écart de demande à 2030 est ainsi d'environ 5 %, soit 6000 à 7000 déplacements de plus dans les hypothèses CETE que dans les hypothèses EGIS.** »

Page 20 : « Il apparaît que la modification de demande se traduit par des baisses de trafic très importantes sur l'A507. Ces baisses, comprises entre 800 et 1600 VL/h/sens le matin et entre 400 et 1400 VL/h/sens le soir, sont presque partout supérieures à la baisse constatée entre la modélisation CETE et la modélisation EGIS. »

5) Commentaires CAN L2

Selon le CETE la courbe de déplacements suivrait celle de la population... Selon Egis, ce nombre de déplacements n'augmenterait pas et se stabiliserait à celui de 2013, malgré l'augmentation attendue de population... Heureuse hypothèse qui entraîne ipso-facto une baisse de trafic très importante.... Et donc un sous dimensionnement des protections phoniques ou des protections en terme de pollution atmosphérique.

6) Dans aucun des 3 documents récemment fournis :

- Trafic MMO130067_L2_synthèse étude statique de trafic
- 13003_E_Etude de modélisation de trafic - Etude de trafic en section courante
- 13014 B Compléments à l'étude statique de trafic

n'apparaît un chiffrage du nombre de poids lourds, invariablement annoncé à 4%, malgré les évolutions du projet :

- suppression de l'éco-taxe, sensée limiter le nombre de poids lourds sur la L2
- mise en place d'une bretelle de retournement pour permettre l'accès au Port et au Centre Ville, essentiellement pour les poids lourds
- 2010, comptage autour de 11 % sur l'entrée nord de Marseille (Wikipédia)
- 2010, étude de la DIRMED, Frais Vallon, 5% dans un sens, 6% dans l'autre, soit 11 %
- 2007 note de synthèse de AtmoPACA, qui indique un taux de 10,26% de poids lourds dans sa répartition en fonction de la catégorie des voies ; « *Les poids lourds [Bus et Car ne sont pas comptabilisé là] ont une répartition beaucoup plus hétérogène que les VP, passant de 4 % en ville à 10% sur autoroute. Cependant, malgré leur part plus faible au sein du trafic, on peut noter l'influence des PL qui émettent 30% des émissions de NOx quelque soit le mode de circulation et 30% des émissions de CO2 sur autoroutes* ».