



FC 7 – 2015 02 21

Trafic sur la L2 : Explication des écarts

Extraction : Bdo

La SRL2 explique l'ensemble des écarts constatés dans son étude trafic par rapport aux études précédentes, de 4 façons :

1) L'évolution de la matrice des déplacements : le recalage du modèle

Il est difficile d'apprécier ce recalage au niveau des données transmises : les données CETE 2008 sont exprimées en UVP (Unité de Véhicule Particulier) et celles, recalées du CETE 2011 en VL (Véhicule Léger). Pas de données accessibles après celles de Frais Vallon. Celles-ci concernent l'HPS (Heure de Pointe du Soir) :

Extrait documents SRL2		Queillau	St Jérôme	Tilleuls	Frais Vallon
HPS 2035	Total CETE 2008 UVP	10600	10600	10200	10400
HPS 2030	Total CETE 2011 VL	6490	7890	10050	10840

Par calcul, et en prenant la base affirmée minimale de 4% de Poids Lourds (voir doutes dans Fiche Poids Lourds), et en la divisant par 2 puisque 2 PL = 2 UVP, on peut déduire le nombre de VL dans l'étude CETE 2008.

Déduction CAN L2	Queillau	St Jérôme	Tilleuls	Frais Vallon
Total CETE 2008 VL	10 388	10 388	9 996	10 192
Total CETE 2011 VL	6 490	7 890	10 050	10 840
Différentiel (2011 – 2008 / VL) :	-3 898	-2 498	54	648
Différentiel (%) :	-37,52%	-24,05%	0,54%	6,36%

Là aussi, les écarts sont très importants, alors même que c'est le même modèle qui sert de base.

2) L'évolution de la matrice des déplacements : la modification des hypothèses d'évolution des déplacements

Le CETE Méditerranée, s'appuyant sur l'Enquête Ménages-Déplacements de 2009 a estimé que 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. » Document fourni par la SRL2, page 18 : « 13014 B Compléments à l'étude statique de trafic »

- Pourtant, le 11 mars 2013, la Commission Déplacements, Grande Accessibilité de MPM, publiait un avis sur le PDU. (http://boulesteix.blog.lemonde.fr/files/2013/03/Avis_PDU_VD.pdf) Page 17 :
« Le Conseil de développement apprécie l'ambition affichée par les objectifs du PDU, qui sont chiffrés et détaillés contrairement au précédent, et qui visent une baisse significative du trafic automobile pour réduire ses nuisances sur la santé et l'environnement et son coût économique. L'hypothèse d'évolution du taux de mobilité (+ 2% en 14 ans) implique toutefois une rupture avec la tendance antérieure de croissance et **ramène quasiment 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 (http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ANALYSE_PROSPECTIVE_DES_FLUX_EN_REGION_PACArapport0302_V1_Sj_cle7d7c2e.pdf) dont voici la conclusion, page 51 :
« Sur ces bases, la construction d'un modèle prévisionnel basé sur des répartitions différenciées selon les relations et les produits montre que la demande en 2025 est caractérisée principalement par :
✓ **une augmentation des flux de transit routier comprise entre + 13 % à + 73 % ;**



FC 7 – 2015 02 21

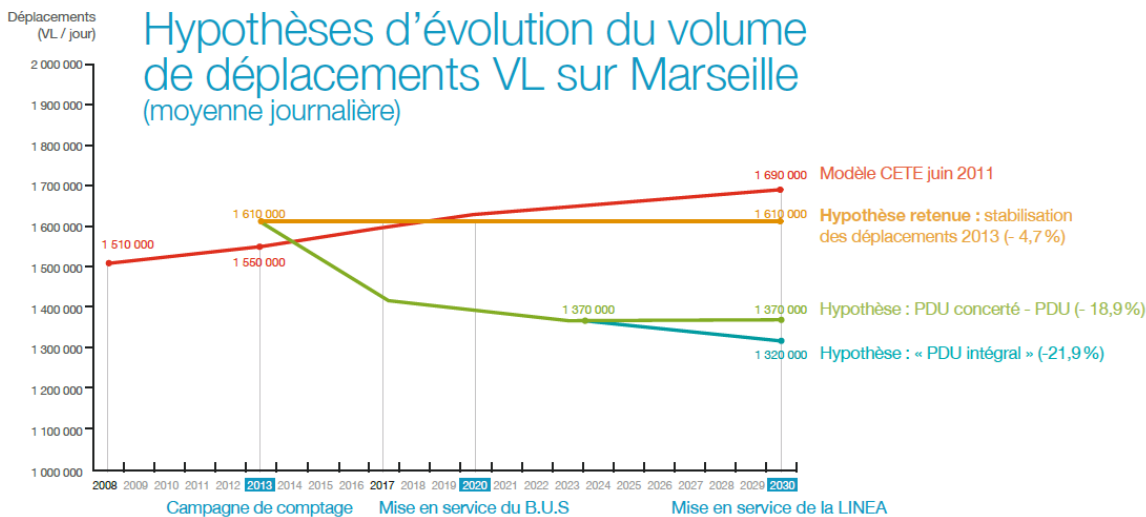
Trafic sur la L2 : Explication des écarts

Extraction : Bdo

- ✓ **une croissance des échanges routiers (hors hydrocarbures) variant entre + 10 % à + 56.** Ces valeurs agrègent les besoins internes à la région (explicatifs de la très grande majorité des évolutions) et les flux liés au port ; »

Nous nous étonnons de ces différences d'appréciation. L'hypothèse retenue par la SRL2 contribue à des chiffres de trafic nettement inférieurs à ceux jusqu'ici produits.

Communiqué par la DREAL le 02 avril 2015



Le graphique ci-contre confirme d'ailleurs bien l'hypothèse 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-](https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943/document)

[00655943/document](https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943/document)). En effet, le comptage 2013 de la SRL2 montre une sous estimation de 60 000 déplacements. En toute logique, la prospective à l'horizon 2030 devrait être, elle aussi, minorée et la SRL2 la trouve majorée... La SRL2 aurait du tabler sur 1 750 000 déplacements et non 1 610 000.

3) Les modifications apportées au réseau

L'étude d'impact de la L2 Nord et donc l'étude CETE 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 Régny / Espace Castorama et alentours / ZAC Capelette / Îlot 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 : Extension du Port (conteneurs, passagers, croisiéristes) / Euromed 2 (30 000 habitants de plus à l'horizon 2030) / ZAC St Charles et St Just / Mosquée / Aménagement de l'Estaque / Aménagement de la Vallée de l'Huveaune...

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 (https://www.cg13.fr/fileadmin/user_upload/Amenagement_du_territoire/Routes/linea/2_etude_deplacement.pdf)

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 et de 6% pour l'HPS. La SRL2 propose de tenir compte de ce trafic supplémentaire dans l'établissement de l'hypothèse de trafic dimensionnante.