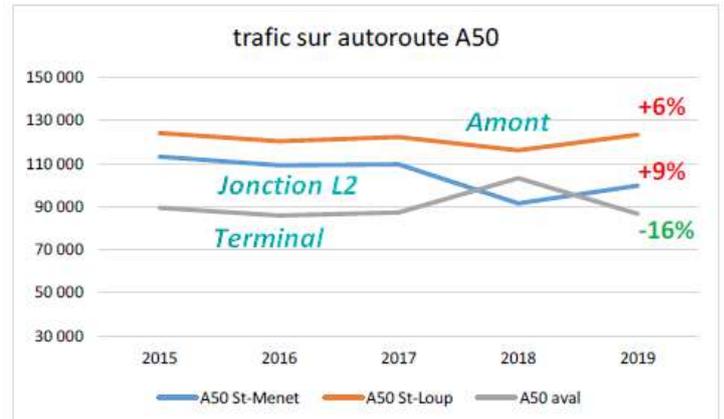
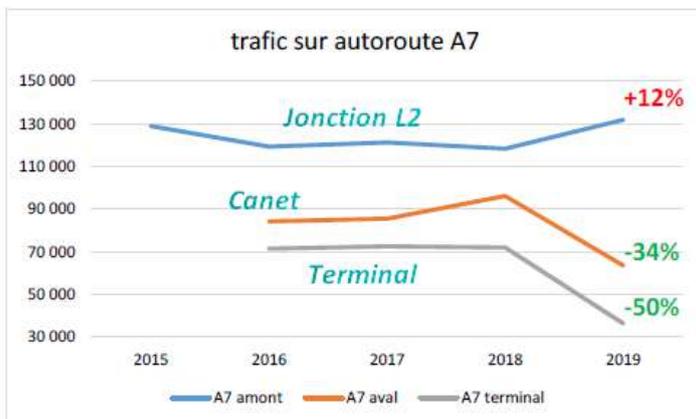




Contribution sur l'évolution du trafic

Objectif 1 (du PLF) : « reconquérir les voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et de la pollution. La L2 participera également au soulagement du trafic sur les sections terminales des autoroutes A7 et A50, en limitant leur fonction à l'accès au centre-ville ; »

Atteint pour les terminaux des autoroutes, pas forcément à la jonction (augmentation du trafic). Extrait du bilan LOTI – intermédiaire – SRL2



Pas d'engagements précis dans le CONTRAT. Seulement des constatations :

- Sous-estimation du trafic
- Quasi saturation de la L2
- Disparition des heures de pointes
- Un incident toutes les ½ heures
- Absence de radars incitant des comportements inciviques

Et des interrogations :

- la SRL2 et la DIRMED indiquent un taux de PL de 2%. Or, la même DIRMED annonce, entre St Barnabé et La Parette, un taux de 5,3% dans un sens et de 6,5% dans l'autre.
- Le développement du MIN ne sera pas sans conséquence sur le trafic de la L2

- **Comptage des véhicules**

Le bilan Loti – intermédiaire utilise les comptages permanents sur le réseau de voirie marseillais et indique (page 4) : « aucune campagne de comptages routiers »

Or, page 10, la démonstration s'appuie sur un trafic « observé » de janvier 2020

portion	prévisions EGIS 2017	observé janvier 2019	prévisions EGIS 2020	observé janvier 2020
A507 Nord intérieur	35 300	37 000	31 100	43 900
A507 Nord extérieur	37 000	37 900	33 700	43 100
A507 Est intérieur	50 800	51 500	54 400	60 300
A507 Est extérieur	49 300	48 000	51 700	56 100

Nous demandons qu'un comptage précis soit effectué.

- **Augmentation de trafic**

Le bilan reconnaît une forte augmentation du trafic sur la L2 :

L2 EST : → 118 000 véh/j en septembre 2019

- « une hausse de 67% dans le sens sud-nord (extérieur) : de 34 100 véh/j en septembre 2018 à 56 900 véh/j en septembre 2019
- une hausse de 52% dans le sens nord-sud (intérieur) : 40 200 véh/j en septembre 2018 à 61 100 véh/j en septembre 2019 »

L2 NORD : → 87 000 véh/j en septembre 2019

- « une hausse de 14% dans le sens est-ouest (extérieur) : de 37 900 véh/j en janvier 2019 à 43 100 véh/j en janvier 2020
- soit une hausse de 19% dans le sens ouest-est (intérieur) : 37 000 véh/j en janvier 2019 à 43 900 véh/j en janvier 2020 »

Dans un article de LA PROVENCE du 06/12/2021, sur l'augmentation du trafic à Marseille, Matthieu CANAC, responsable à la DIRMED, explique que la L2 a réalisé le bond le plus spectaculaire en terme d'augmentation du trafic routier : de 90 000 à 130 voire 140 000 véhicules jours. « **On dépasse les prévisions de circulation (les plus hautes) qu'on avait estimées autour de 110 000.** »

Le bilan Loti – intermédiaire considère la L2 comme un ensemble homogène, avec une seule partition L2 EST et L2 NORD.

- **Augmentation du trafic : explication**

Bilan LOTI : « On constate ainsi que les prévisions sont très proches des observations immédiatement après la mise en service, mais que la montée en charge postérieure n'a pas été anticipée par le modèle. Sur ce point, il convient de remarquer que les prévisions de 2014 étaient basées sur des hypothèses de réalisation de plusieurs projets de transport collectif qui n'ont pas encore été mis en service à ce jour (ex. tramway nord-sud entre la cité de La Castellane et La Gaye, tramway Blancarde Dromel, BHNS B3 et B4). »

Le CAN apporte des explications complémentaires :

- Le paradoxe de Braess ou trafic induit : Les conducteurs choisissent leur itinéraire de façon à minimiser leur temps de parcours propre, compte tenu des encombrements créés par les autres véhicules. Toute nouvelle création de voie est rapidement saturée.

- L'hypothèse erronée dans les scénarios étudiés par la SRL2 (le volume des déplacements reste le même de 2013 à 2030, contrairement à celui du CETE – 2011 qui prévoyait une augmentation)
- La mal prise en compte de l'attractivité de projets de développements urbains (Technopole de Château Gombert ; Euroméditerranée 2 ; MIN ; ...)

- **Le cas Quillau**

Dans le document « **ETUDE DE MODELISATION DE TRAFIC ETUDE DE TRAFIC EN SECTION COURANTE** » produit en 2014 par la SRL2, il était prévu que le trafic à la rue Quillau n'augmente que de 1% à l'heure de pointe du matin (HPM) et de 6% à l'heure de pointe du soir (HPS)

		Réf de document : CO--- TR NTE 13003 E INDICE : E PAGE : 22 / 53				
ETUDE DE MODELISATION – ETUDE DE TRAFIC EN SECTION COURANTE						
Niveaux de trafic du réseau intersecté (2 sens confondus, tous véhicules) <i>Résultats bruts de modélisation</i>		2013 Situation actuelle	2017 Mise en service de l'A507		2020 Mise en service de l'A507 et mesures associées	
			Trafic	Evol. / 2013	Trafic	Evol. / 2017
Boulevard Bolivar	HPM	990	1 190	20%	930	-22%
	HPS	1 170	1 320	13%	1 230	-7%
Rue Quillau	HPM	1 670	1 420	-15%	1 430	1%
	HPS	1 880	1 570	-16%	1 660	6%

Cette prévision est manifestement fausse.

Nous demandons qu'un comptage soit réalisé sur cette sortie – en y incluant un comptage des poids lourds.

- **Disparition des heures de pointes**

Dans le diaporama projeté en CSEE du 08/07/22 :



Il doit y avoir une erreur. Ce n'est pas un plateau à 3000 véh/jour, mais un plateau à 3000 véh/heure.

Les études précédentes mentionnaient la notion de HPM ou HPS (Heure de Pointe Matin / Soir). On constate donc, confirmé par la pratique de la L2, une densification de la circulation.

- **Poids Lourds**

Bilan LOTI : « A noter que les hypothèses de taux de PL estimés à 4 % du trafic globale lors des études initiales sont supérieures au taux de PL observé, qui est plutôt de 2 % et reste constant. »

CAN : Le taux de PL indiqué dans ce bilan LOTI est donc de 2 %... Le CAN conteste cette estimation : selon la Dirmed, qui a réalisé un comptage du trafic de la L2 au point PR 7+741 (le bilan LOTI indique le point PR 7+700) :

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%

TMJA 2019 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 :

Difficile d'imaginer un taux de PL à 2% sur la totalité de la L2, en considérant que nous avons un COMPTAGE de PL au point PR 7 + 741 de 5,3% dans un sens et 6,5% dans l'autre.

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. En particulier, la sortie QUEILLAU qui draine le trafic montant vers les Ports, le MIN

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 une estimation de PL à 4 %.

Nous avons donc une augmentation quotidienne du nombre de PL, au moins au point 7+741 :

Sens 1 : 4% de 47106 véhicules = 1884 → une augmentation de 612 PL par rapport au prévisionnel

Sens 2 : 4% de 48115 véhicules = 1924 PL → une augmentation de 1203 PL par rapport au prévisionnel

Soit une augmentation quotidienne totale de 1815 PL

Nous demandons un comptage précis du nombre de poids lourds circulant sur la L2

- **Problématique du MIN**

Bilan LOTI, jonction A7/A507 : « A noter que l'évolution du trafic au sud du convergent intervient après deux années de hausse dans le sens nord-sud, due à un trafic croissant sortant de l'A507 au niveau du MIN et reprenant l'A7 à l'échangeur des Arnavaux. »

CAN (lu dans la presse) : Le MIN est en restructuration complète, générateur de trafic : « *En 2022, nous proposerons près de 100 000 mètres carrés de bâti* », annonce [Marc Dufour](#), directeur général de la Somimar. Ce développement immobilier aura un impact social : le nombre d'employés du MIN devrait doubler, passant de 1 500 à 3 000, tout comme le nombre d'emplois induits (de 11 250 à 22 500).

Enfin, le marché de gros va s'ouvrir au grand public. Une démarche qui aura pour emblème une grande halle commerciale (3 000 m²), vitrine des productions locales qui sera érigée devant l'entrée du MIN. Cette structure sera intégrée au sein d'un vaste pôle (10 000 m² de surface de plancher) agrégeant un hôtel de 90 chambres, des bureaux accueillant des incubateurs, des espaces de coworking (3 000 m²), des espaces de stockage frigorifiques et un parking de 250 places.

La nouvelle base logistique permettra de transvaser les chargements des poids lourds vers des véhicules de livraison moins polluants (électriques, hydrogène) afin de les redistribuer en centre-ville. Elle permettrait de « *réduire de 26 % la circulation de camions de marchandises en centre-ville* », estime la Somimar.

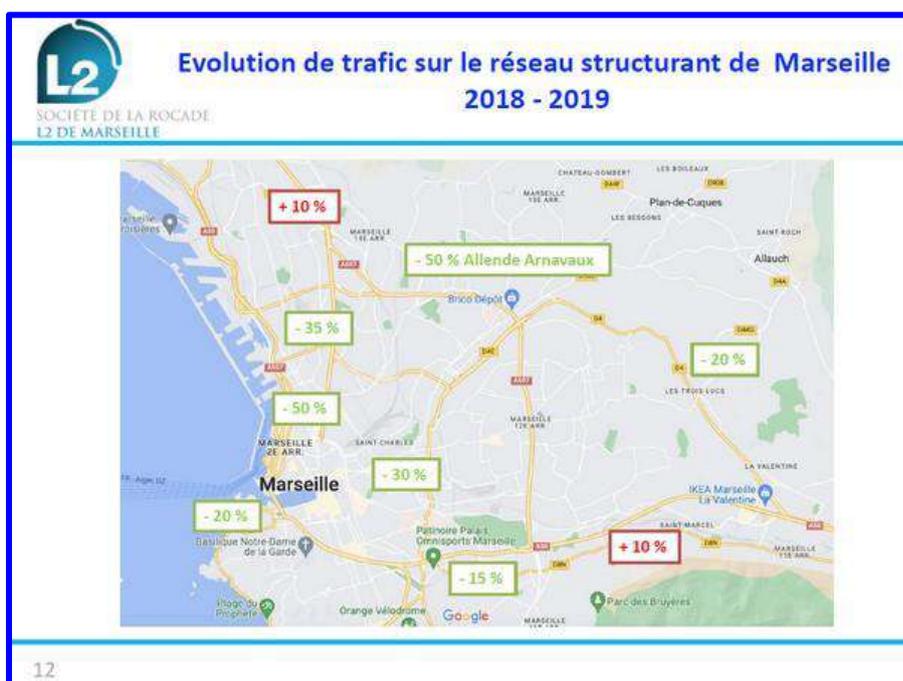
Nous demandons qu'une étude soit lancée pour connaître l'augmentation de trafic générée par ces réalisations, non prises en compte dans les prévisions de trafic.

- **Trafic sur les voies délestées**

Bilan LOTI : « *L'Observatoire de la Mobilité mis en place par la Métropole Aix-Marseille-Provence, collecte différentes données sur l'ensemble des modes de transport ; en particulier, elle gère la base de données des comptages réalisés sur différentes voies urbaines. Parmi celles-ci figurent des voies impactées par la mise en service de l'autoroute A507, dont la rocade du Jarret et l'axe Fleming-Plombières et l'avenue Jean-Paul-Sartre (principaux axes affectés par l'évolution du trafic).* »

CAN : Pas d'étude sur l'augmentation du trafic sur les « voies de rabattement » des quartiers périphériques qui convergent vers la L2, ni sur l'impact de sa fermeture sur les quartiers traversés.

Nous demandons qu'une étude d'impact soit réalisée sur les voies de rabattement et le trafic supplémentaire induit par des automobilistes souhaitant rejoindre la L2



Pour être au plus près de la réalité, il faudrait inscrire les pourcentages d'augmentation de trafic sur la L2 EST et la L2 NORD.

- **Proposition du CAN**

Sans signalétique claire et anticipée, un automobiliste désireux de sortir à Queillau, fermée, se trouve dans l'obligation de sortir à... Plan de Campagne et à rentrer sur Marseille par des voies secondaires...

Nous réitérons notre proposition d'application téléphonique dédiée à la L2 afin que les automobilistes évitent de l'emprunter en cas de fermeture.

- **Vitesses excessives**

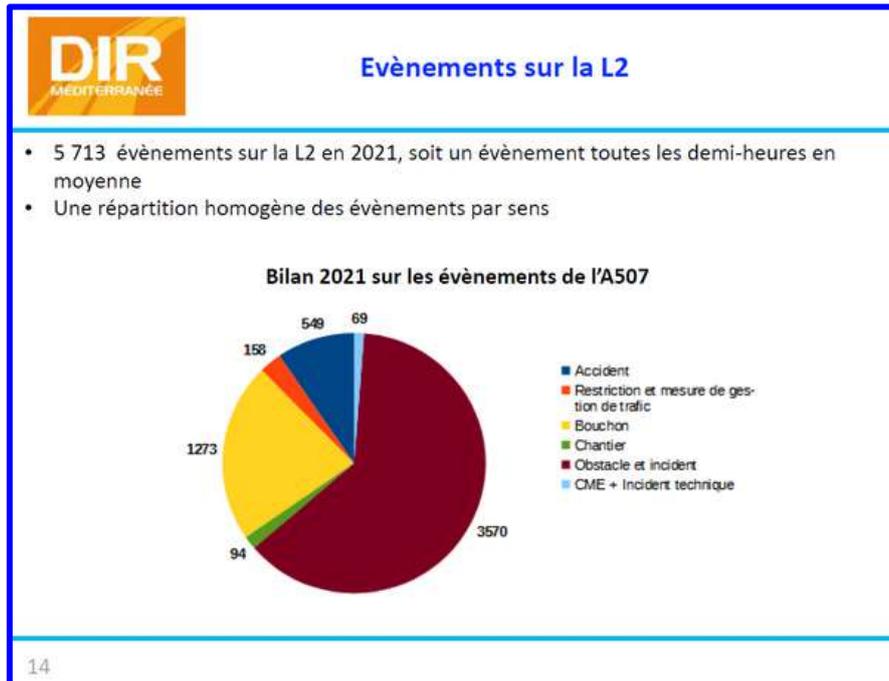
Blian LOTI : « Le nombre d'accidents sur l'autoroute A507 a triplé depuis son ouverture complète fin 2018 (l'augmentation est surtout sensible en 2019), et le nombre de victimes a également fortement augmenté ; en particulier, alors que l'on ne déplorait aucune victime tuée en 2017 et 2018, l'année 2019 s'est caractérisée par deux morts dans les accidents de la circulation (il convient toutefois de relativiser ces décès : l'examen des fichiers montre qu'ils relèvent d'une conduite irresponsable). »

Commentaire : l'absence de radar sur la L2 (hormis celui de Florian, fixe, et celui de la jonction avec l'A7, intermittent) explique ces conduites irresponsables : vitesse excessive, slalom type jeux vidéo.



Nous demandons que des radars – initialement annoncés lors des réunions avec la SRL2 – soient installés

- Accidentologie



Un évènement toutes les ½ heures, quelles incidences sur la santé des riverains ? Un bouchon, c'est moins de bruit (hors sirènes des véhicules de secours / hors klaxons intempestifs...), mais davantage de pollution de l'air.

- Voies de circulations actives

Nous constatons que les voies de circulations actives (vélos / piétons ...) ne sont toujours pas effectives sur la L2 EST (L2 NORD, aménagements non terminés) :

- Traversée du Parc de la Moline impossible à certaines heures, en raison de sa fermeture
- Interruption de la voie lors de la traversée du carrefour Pierre CHEVALIER