



Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet Etude de trafic

Juillet 2023

T r a f a i g a r e

Sommaire

Descriptif du projet.....	6
Objet du document.....	7
Chapitre 1 : Trafics multimodaux en lien avec le port.....	8
1 Etat actuel du trafic.....	8
2 Evolution attendue des trafics hors projet : situation de référence.....	11
3 Evolution attendue des trafics avec la mise en service du projet	13
Chapitre 2 : Etude des trafics routiers dans l’environnement des terminaux	17
1. Trafic routier.....	17
2. Evolution des trafics routiers en situation future	19
Chapitre 3 - Tableau de synthèse des trafics.....	31
Chapitre 4 - Conclusion.....	31

Tables des illustrations

Figure 1 : Localisation du projet.....	6
Figure 2 : principes généraux de la modélisation de trafic	7
Figure 3 : Localisation des postes d’enquête PL.....	9
Figure 4 : Evolution des trafics maritimes – hors projet	11
Figure 5 : Evolution des trafics ferroviaires – hors projet	12
Figure 6 : Evolution des UTI routiers traités – hors projet	12
Figure 7 : Evolution des trafics maritimes – avec projet	13
Figure 8 : Evolution des trafics ferroviaires – avec projet.....	14
Figure 9 : Evolution du nombre de trains par jour – avec projet	14
Figure 10 : Evolution des UTI transportés par la route – avec projet	15
Figure 11 : Evolution des UTI générés par le Port transportés par la route – en référence et en projet	15
Figure 12 : Evolution des PL journaliers sur l’A55 au niveau de St André – en référence et en projet	16
Figure 13 : Postes de comptages janvier 2021.....	17
Figure 14 : Circulation véhicules par jour dans chaque sens – tous véhicules (source : comptages janvier 2021 – sauf trafic A55 : source DIRMED)	18
Figure 15 : Circulation en jour ouvrable - PL.....	19
Carte 1 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (référence).....	23
Carte 2 : Evolution des trafics journaliers poids lourds entre 2021 et 2026 (référence).....	24
Carte 3 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (projet)	26

Carte 4 : Evolution des trafics poids lourds entre 2021 et 2026 (projet).....	27
Carte 5 : Evolution des trafics poids lourds avec la mise en service du projet (2026).....	28
Carte 6 : Evolution des trafics entre 2021 et 2046 (projet).....	29
Carte 7 : Evolution des trafics PL entre la référence et le projet (2046).....	30

Liste des abréviations

PL	Poids lourds
TV	Tous véhicules
UTI	Unité de Transport Intermodal
VL	Véhicules légers

Descriptif du projet

Suite à la fermeture programmée début 2024 du site ferroviaire du Canet, le projet doit reconstituer une fonctionnalité logistique essentielle pour la Ville de Marseille. En effet il ne serait pas envisageable que les marchandises qui alimentent les habitants de Marseille et qui transitent par les bassins Est du port ne puissent plus être acheminées par train et soient contraintes d'emprunter à 100% la route. Une partie du trafic ferroviaire du Canet sera déplacée sur le site de Clésud ; le présent dossier se focalise sur les modalités de reconstitution des fonctionnalités du Canet nécessaires sur le secteur de Marseille.

Dans l'attente de la réouverture du raccordement de Mourepiane en 2026, une solution dérogatoire et transitoire de réception des trains longs sur le faisceau d'Arenc sera mise en place par SNCF.

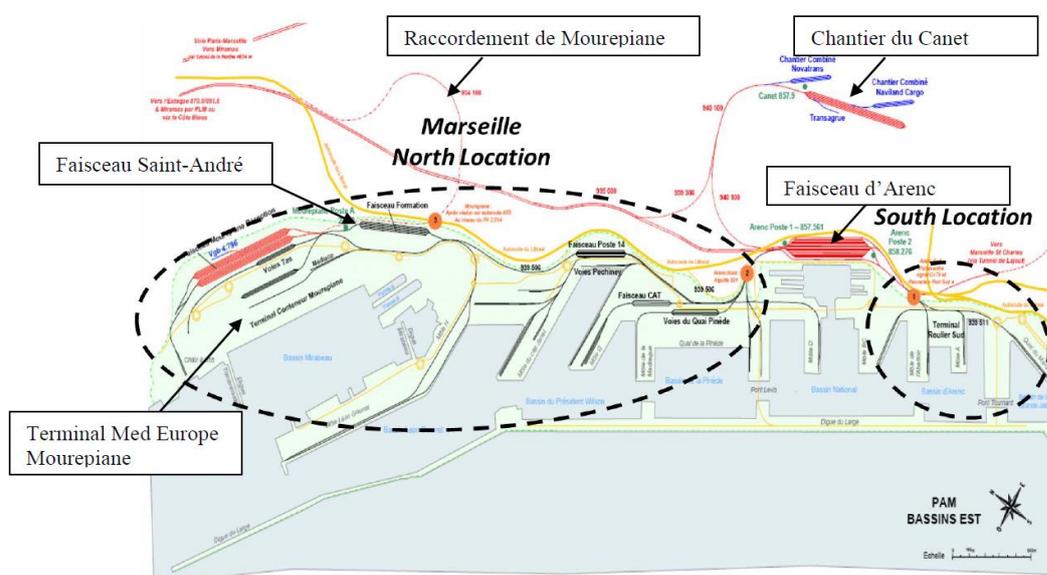


Figure 1 : Localisation du projet

Le projet étudié doit trouver une solution sur Marseille pour :

- Reconstituer le faisceau de réception de trains complets
- Reconstituer le chantier ferroviaire pour traiter le fret ferroviaire marseillais.

Le projet prévoit un dispositif d'infrastructures pérennes en 2 temps pour faire face à la fermeture prévue du Canet. En 2026, la solution envisagée consiste à :

- Remettre en service le raccordement de Mourepiane,
- Recevoir les trains longs de fret sur un faisceau de réception sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane,
- Renforcer le faisceau de manœuvre de St André,
- Décharger les trains sur le terminal maritime Med Europe existant, ce qui impliquera une augmentation de capacité de ce faisceau de chargement.

Objet du document

L'étude des trafics concernés par le projet est présentée dans ce document. Elle permettra d'alimenter d'autres études notamment l'évaluation socio-économique, l'étude qualité de l'air (pollution et acoustique) et l'étude climat. Ces études font l'objet de documents séparés.

Pour ce projet, la modélisation réalisée concerne les trafics routiers (véhicules particuliers et poids lourds) à partir de l'évolution du contexte socio-économique et des trafics ferroviaires, maritimes et routiers au sein du port

Les prévisions de trafic et dans leur prolongement l'évaluation socio-économique du projet comportent trois séquences :

- la restitution de la situation actuelle (ici, l'année 2021), pour laquelle le modélisateur reconstitue la situation à partir des données disponibles et redressées (comptages en section, vitesses des véhicules, matrices, temps de parcours ou encore remontées de file d'attente) qui permettent le calage du modèle (s'assurer que le modèle proposé reconstitue bien la réalité de la circulation des véhicules sur le réseau) ;
- l'estimation des trafics dans une situation dite « de référence », qui correspond à la demande future la plus probable sans la réalisation du ou des projets étudiés ;
- l'estimation des trafics en situation de projet (demande future et projets d'infrastructures mis en service), au même horizon temporel que le scénario de référence, ce qui permet de dégager les effets du projet et de valoriser les gains ou les pertes.

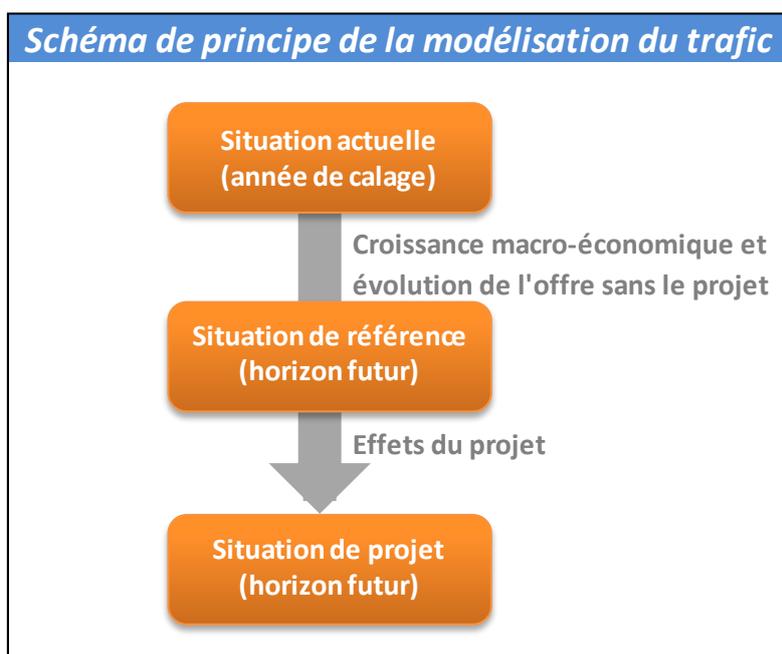


Figure 2 : principes généraux de la modélisation de trafic

La modélisation est réalisée à deux horizons futurs : l'horizon de mise en service du projet (2026) et vingt ans après sa mise en service (2046).

CHAPITRE 1 : TRAFICS MULTIMODAUX EN LIEN AVEC LE PORT

1 Etat actuel du trafic

Trafics maritimes

Le port traite plus de 60 Millions de tonnes de trafic dont la plus grosse partie sur Fos.

Sur Marseille le trafic se compose de trafic passagers (3 millions de voyageurs par an), des trafics rouliers et conteneurs pour les navires de taille moyenne principalement en lien avec la Méditerranée 320 000 UTI par an (2/3 remorques et 1/3 conteneurs) et du vrac (alumine, ciment, blé, ...)

Ce trafic représente 10 000 escales dont 3814 escales par an sur les bassins Est

Trafics ferroviaires

En 2019, en moyenne sur Marseille, on observe 9 circulations¹ de trains de fret qui se répartissent comme suit :

- Près de 7 trains multimodaux en moyenne, soit 3,5 allers – retours ;
- Un train vrac en aller-retour chaque jour sur TRIMET soit 2 trains quotidiens,
- Un train VL tous les 5 jours en moyenne soit 60 trains par A5an.

Ces trains de fret ferroviaire permettent de transporter 60 000 UTI par an par le ferroviaire sur Marseille dont 14 400 UTI qui sont des conteneurs maritimes ferroviaires.

La part modale pour les conteneurs maritimes est ainsi de 13%.

¹ Une circulation de train correspond à un train dans un sens

Trafics routiers de marchandises (poids lourds)

Le trafic routier total impacté par le projet portuaire est de trois types :

- accès et départ des conteneurs en embarquement et débarquement soit 95 000 UTI par an générant 135 000 PL ;
- remorques en provenance ou à destination du port soit 210 000 remorques par an générant 300 000 PL
- logistique en provenance du Canet et à destination
 - de Marseille et l'Est du Département d'une part
 - de Clésud et l'ouest du Département d'autre part.
 Ce trafic sera déplacé pour moitié à partir de Clésud pour les marchandises desservant Clésud et l'Ouest du Département (20 000 UTI) et sur le port pour les marchandises desservant Marseille et l'Est du Département (20 000 UTI)

Cela représente en tout 324 000 UTI sur la route.

Une enquête a été réalisée auprès des poids lourds portuaires pour connaître les origines destinations de ces derniers.

Des recensements ont été effectués en entrée et en sortie au niveau des portes 2C, 3 et 4.

Les enquêtes interviews ont quant à elles été effectuées uniquement sur les portes 2C et 4, en entrée et en sortie.

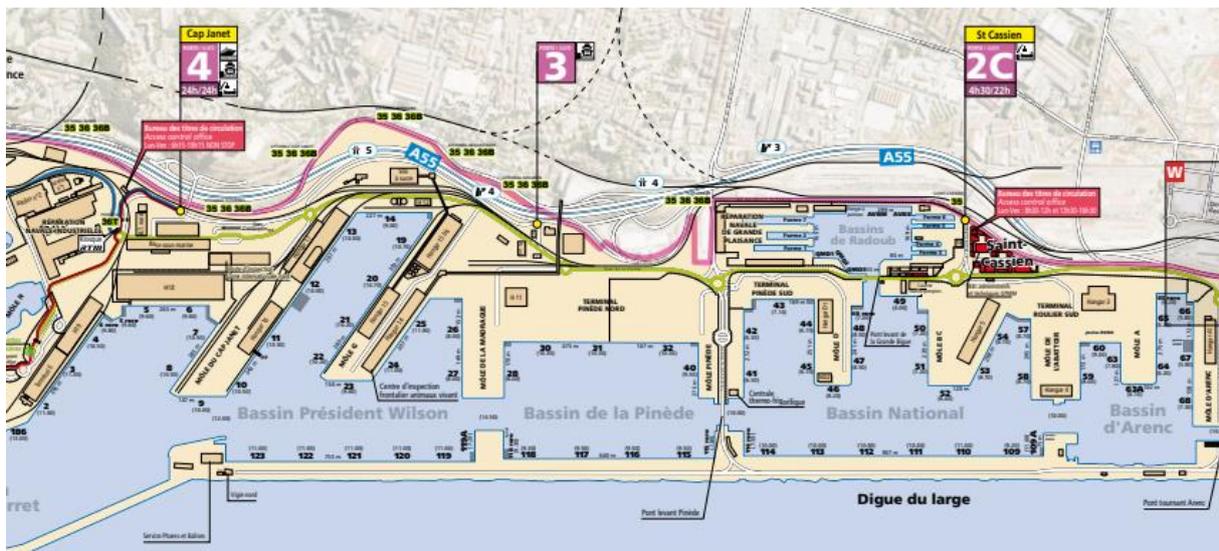


Figure 3 : Localisation des postes d'enquête PL

Ces enquêtes, analysées plus en détail dans le chapitre 2, montrent les éléments suivants :

- Environ 9000 véhicules rentrent et sortent du port chaque jour ouvré, dont 72% de véhicules légers et 28% de poids lourds soit environ 2500 PL par jour (1250 entrées + 1250 sorties) ce qui correspond à un PL toutes les 40 secondes en moyenne.
- Ce trafic se répartit sur 3 portes : 5500 véhicules sur la porte 4, 2500 véhicules sur la porte 2C et 1000 véhicules sur Beauséjour.
- Chaque UTI transporté en entrée ou en sortie génère 1,42 PL sur la route car une partie de l'entrée ou sortie se fait à vide pour chercher ou déposer une remorque ou un conteneur sur le port.
- Le trafic PL est essentiellement local : 74% des flux reste dans le Département et 84% reste dans la Région. Néanmoins, ce trafic peut desservir des hangars logistiques et repartir après reconditionnement vers des destinations plus éloignées.
Plus précisément, 25% des poids lourds restent sur Marseille, 22% sur la zone Vitrolles Marignane, 16% sur Fos et Port St Louis.

- Les axes routiers utilisés par les poids lourds sont en grande majorité l'A55 (82%), puis l'A7 et le chemin du Littoral (7% pour chacun)
- 2% des poids lourds transportent des matières dangereuses (de l'ordre de 50 PL/jour)
- Les stationnements sur Marseille, hors enceinte portuaire, sont concentrés sur le lundi. 73 stationnements ont été recensés ce jour de la semaine. Les autres jours ils sont plus marginaux : 11 stationnements. Ces chiffres sont à comparer à l'offre mise à disposition par le port : 250 places sont louées à l'année aux entreprises de transport.

Le détail de ces enquêtes est présenté dans le rapport de présentation des enquêtes routières annexé.

Par ailleurs, l'analyse des données disponibles permet d'évaluer que la grande majorité du trafic poids lourds sur l'A55 est lié au Port. En effet, le trafic sur l'A55 est d'environ 71110 véhicules par jour (deux sens) dont 1760 PL (source : carte de trafic DIRMED – 2019). Les enquêtes citées précédemment, estiment qu'environ 1300 PL par jour issus du Port empruntent l'A55, soit 75% du trafic.

2 Evolution attendue des trafics hors projet : situation de référence

Les évolutions présentées dans ce document correspondent à des prévisions à l’horizon du projet stratégique 2023, et à des projections au-delà. Ces projections sont liées à l’évolution du commerce international avec des scénarios très contrastés dans une période marquée par les incertitudes. Ces trafics ont été évalués dans le cadre des études environnementales afin de prévoir les impacts et de dimensionner les mesures de réduction. Le choix a été fait de retenir des scénarios plutôt hauts de façon à ne pas sous évaluer les effets et sous dimensionner les mesures.

Trafics maritimes

D’après les prévisions de trafic pour la situation de référence, une augmentation du trafic maritime de 0,5% par an est attendue. Cette évolution est directement liée à la progression de la demande de consommation et du commerce extérieur de la France ; elle est relativement indépendante des développements du port qui doit s’adapter au fur et à mesure à cette progression du trafic. Cette prévision est une prévision moyenne entre une prévision à 0% qui correspondrait à un tassement progressif des flux intra-méditerranéen et 1% qui correspondrait à un renforcement des flux intraméditerranéen. Ces évolutions sont très largement dépendantes de l’évolution des échanges mondialisés et de la situation géopolitique autour de la Méditerranée. Cette progression sera la même pour les conteneurs et les remorques.

Les trafics de vrac d’Alumine et de voitures sont supposés stables sur la période.

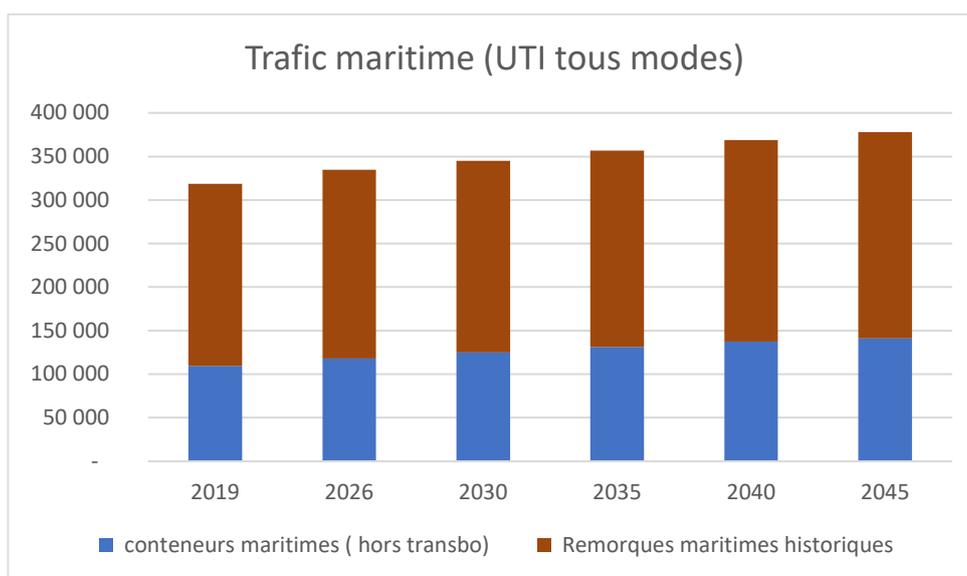


Figure 4 : Evolution des trafics maritimes – hors projet

Trafics ferroviaires

Faute de mise en service du projet, la part modale du fer sur le conteneur maritime baissera de moitié, passant de 13% à 6,5% dès 2025. Cette baisse traduit le fait que la zone de Marseille ne pourra plus accueillir de trains de 850 mètres. Les trains seront limités à 550mètres : de ce fait le transport par fer coûtera 50% plus cher et deviendra moins compétitif par rapport à la route.

De même, le transport combiné sur Marseille continental s’arrête également dans cette hypothèse. La totalité du flux est traitée sur Clésud et les marchandises à destination de Marseille (20 000 UTI) sont acheminées de Clésud à Marseille en poids lourds car le site de Marseille ne sera pas en capacité de traiter les trains combinés de 850m.

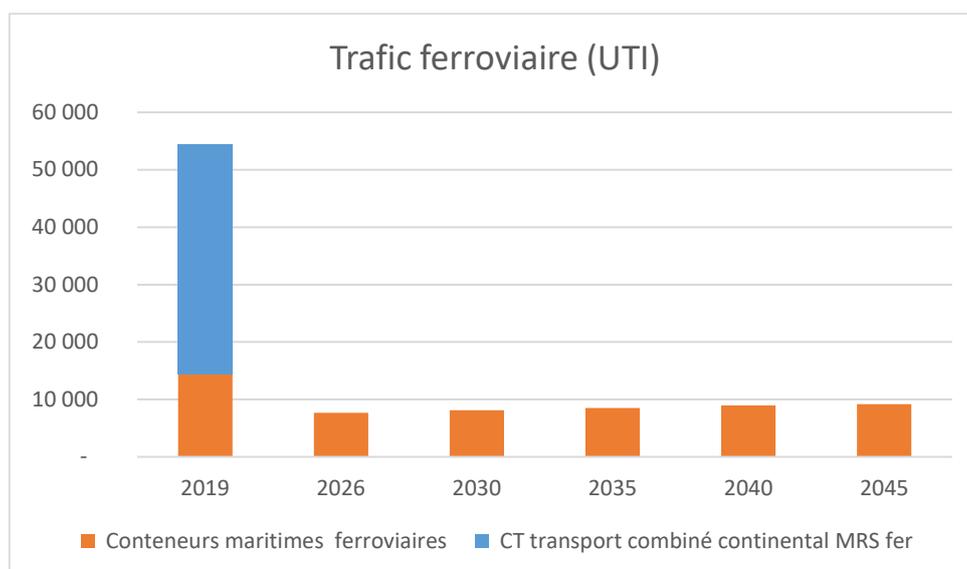


Figure 5 : Evolution des trafics ferroviaires – hors projet

Dans cette hypothèse, le nombre de trains moyen par jour ouvré passe de 9 en 2019 à moins de 4 en situation future, 2026 et au-delà (1,5 à 1,8 trains multimodal+ 2 trains Trimet+ 0,2 trains auto).

Trafics routiers

Faute de solution pour le développement du trafic ferroviaire, le trafic routier devrait augmenter continument entre 2019 et les années suivantes. Le trafic ferroviaire perdu sera reporté sur la route et les augmentations de flux seront également largement transférées sur la route.

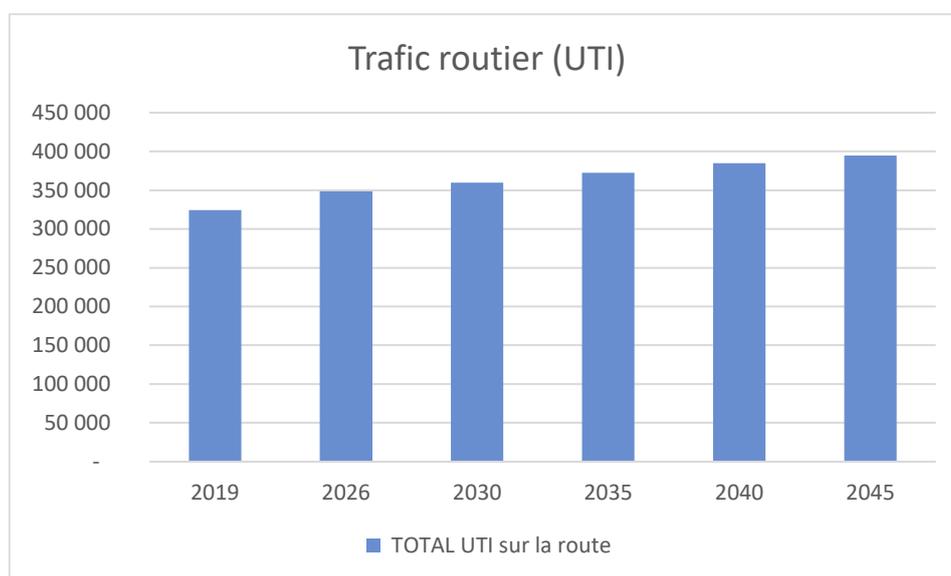


Figure 6 : Evolution des UTI routiers traités – hors projet

Ainsi, l’augmentation envisagée entre 2019 et 2026 est de 7%.

3 Evolution attendue des trafics avec la mise en service du projet

Trafics maritimes

Globalement l'augmentation tendancielle du trafic est la même que sans le projet soit 0,5% par an. Néanmoins la mise en service du projet rend possible le développement d'autoroutes de la mer (navires plus trains) en provenance de l'Est de la Méditerranée. Une telle ligne pourrait générer un trafic de 30 000 remorques à l'horizon 2030 dont 80% transférée sur le rail. La mise en service de ces lignes ferroviaires pour remorques aurait un effet d'entraînement sur les remorques historiques partageant les mêmes destinations. A terme cela permettrait de transférer 10% des remorques actuelles sur les trains soit 23 000 remorques.

Pour les remorques maritimes, de nouvelles lignes ferroviaires seront créées et en développement les premières années (10 000 UTI en 2026, 20 000 en 2027 puis 30 000 à partir de 2030) ; 80% de leur trafic sera capté par le fer. Le développement de ces lignes ferroviaires pour remorques permet de transférer une partie du trafic maritime historique sur le train (5% en 2030, en augmentation jusqu'à atteindre 10% en 2040).

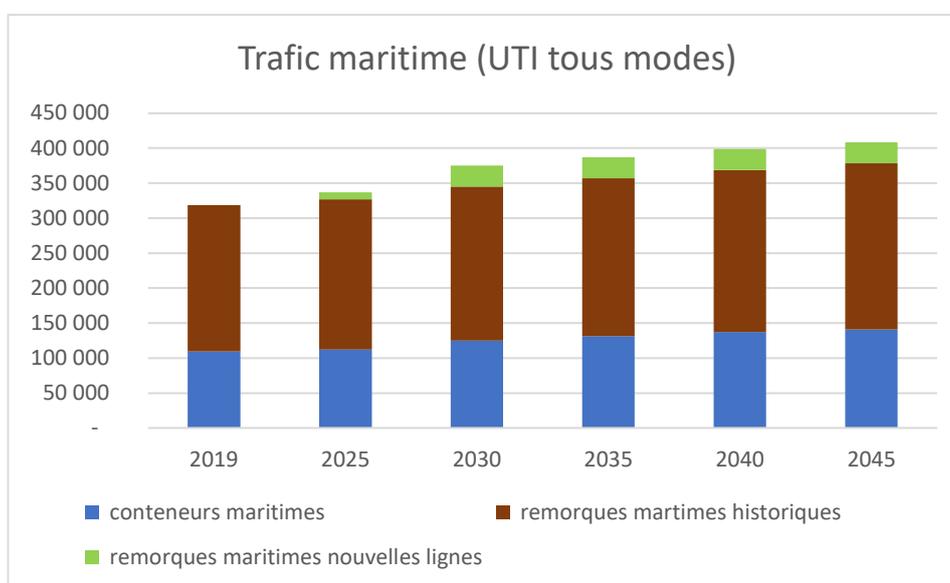


Figure 7 : Evolution des trafics maritimes – avec projet

Trafics ferroviaires

L'amélioration des coûts de desserte ferroviaire permise par le projet entraîne une augmentation progressive de la part modale ferroviaire sur les conteneurs à partir de 2026, passant de 13% aujourd'hui à 20% en 2040.

Dans le même temps, Mourepiane captera, en 2026, le trafic combiné continental à destination de Marseille soit environ 50% du trafic combiné continental existant en 2019 sur le Canet, soit de l'ordre de 20 000 UTI la première année, avec une augmentation de 1% par an. A noter que ce report permettra de limiter le trafic de Poids lourds qui ferait la navette entre Clésud et Marseille si le projet ne se faisait pas pour alimenter la ville à partir du chantier de ferroutage.

Comme présenté pour les trafics maritimes, le développement de nouvelles lignes ferroviaires permettra de transférer une partie du trafic maritime historique sur le train (5% en 2030, en augmentation jusqu'à atteindre 10% en 2040, soit 23000 remorques).

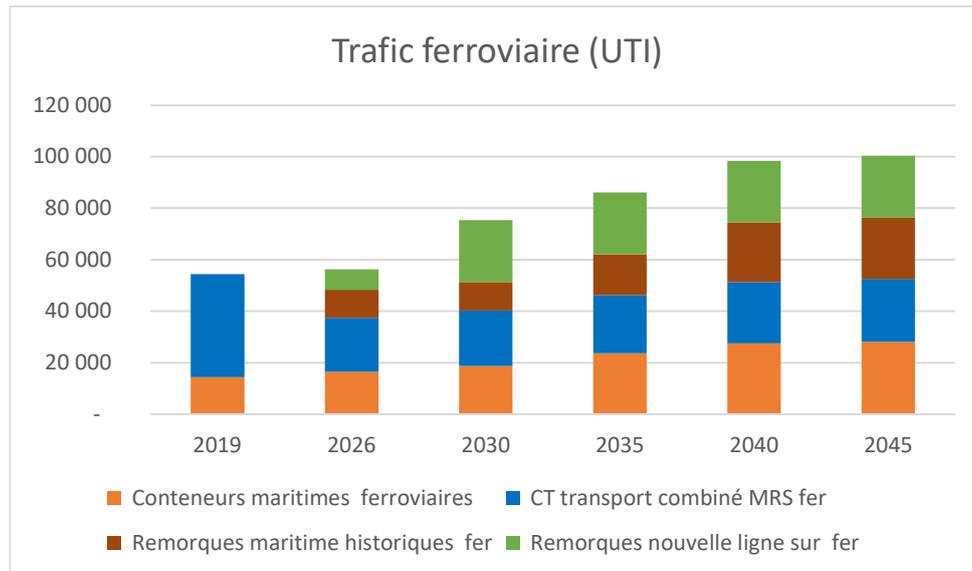


Figure 8 : Evolution des trafics ferroviaires – avec projet

Dans cette hypothèse, le nombre de trains moyen par jour ouvré passe de 9 en 2019 à 15 en 2040.

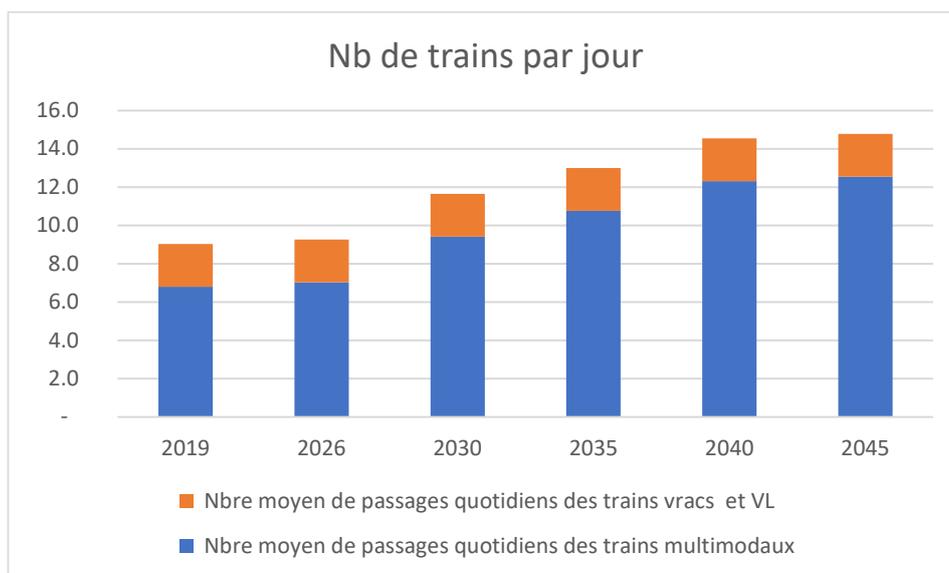


Figure 9 : Evolution du nombre de trains par jour – avec projet

Trafics routiers de marchandises (poids lourds)

La mise en service du projet permet de limiter l’augmentation des trafics routiers.

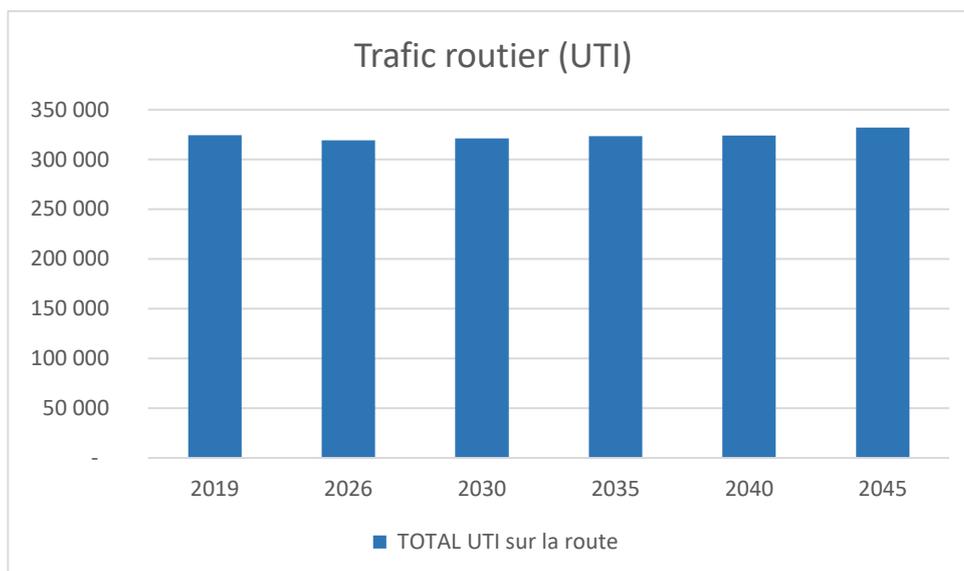


Figure 10 : Evolution des UTI transportés par la route – avec projet

Ainsi, malgré une augmentation globale du trafic maritime de 28% entre 2019 et 2040, le trafic routier n’augmente que de 2%.

En comparaison avec la situation de référence, les trafics routiers diminuent sensiblement.

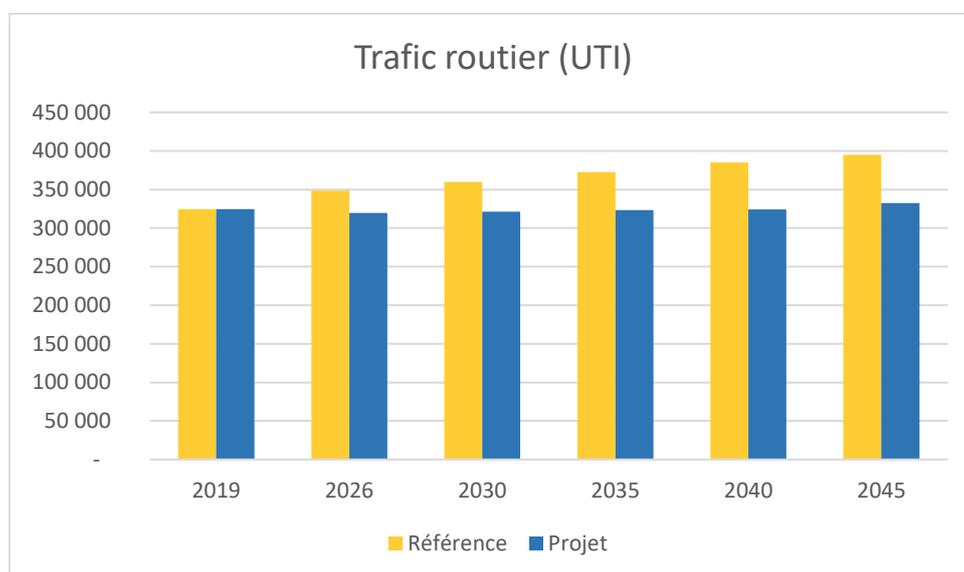


Figure 11 : Evolution des UTI générés par le Port transportés par la route – en référence et en projet

La diminution atteint 16% dès 2040.

Plus précisément, sur l’A55 à hauteur de St André, l’évolution des poids lourds attendus est la suivante.

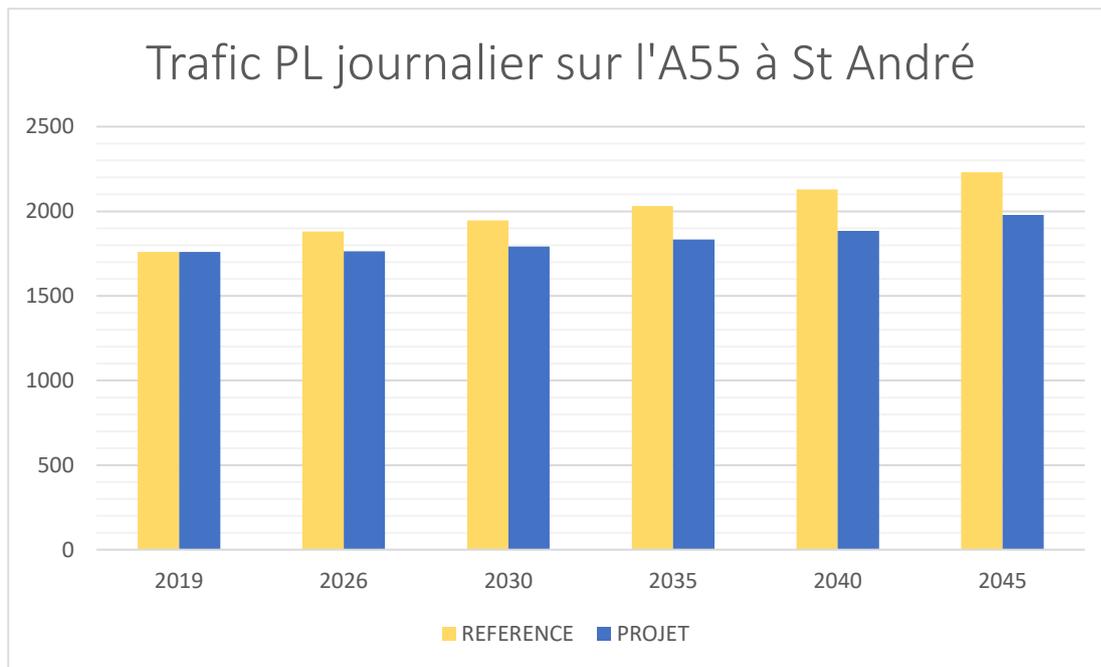


Figure 12 : Evolution des PL journaliers sur l'A55 au niveau de St André – en référence et en projet

En 2026, cela représente ainsi une centaine de PL en moins, soit une baisse de 6% du trafic poids lourds à cet horizon.

CHAPITRE 2 : ETUDE DES TRAFICS ROUTIERS DANS L'ENVIRONNEMENT DES TERMINAUX

Le premier chapitre permet de connaître les trafics maritimes, ferroviaires et routiers directement en lien avec le Port. Afin d'évaluer les impacts socio-économiques du projet, il est nécessaire de connaître également les trafics routiers observés autour du projet, puisque les trafics routiers entrant et sortant du port chargent ce réseau.

Pour cela, et dans l'optique de construire un modèle de trafic routier, nous avons réalisé des comptages permettant de connaître, sur les principaux axes, le trafic routier observé actuellement.

Le détail de ces enquêtes est présenté en annexe. Les principaux résultats sont présentés ci-après.

1. Trafic routier

Comptages réalisés

Des comptages ont été réalisés en janvier 2021. Il s'agissait d'une période où, compte tenu de la situation sanitaire, le télétravail était favorisé et un couvre-feu à 18h était en cours sur le département (déplacements possibles néanmoins sur présentation d'une attestation).

Dix postes de comptages ont été posés sur le périmètre.

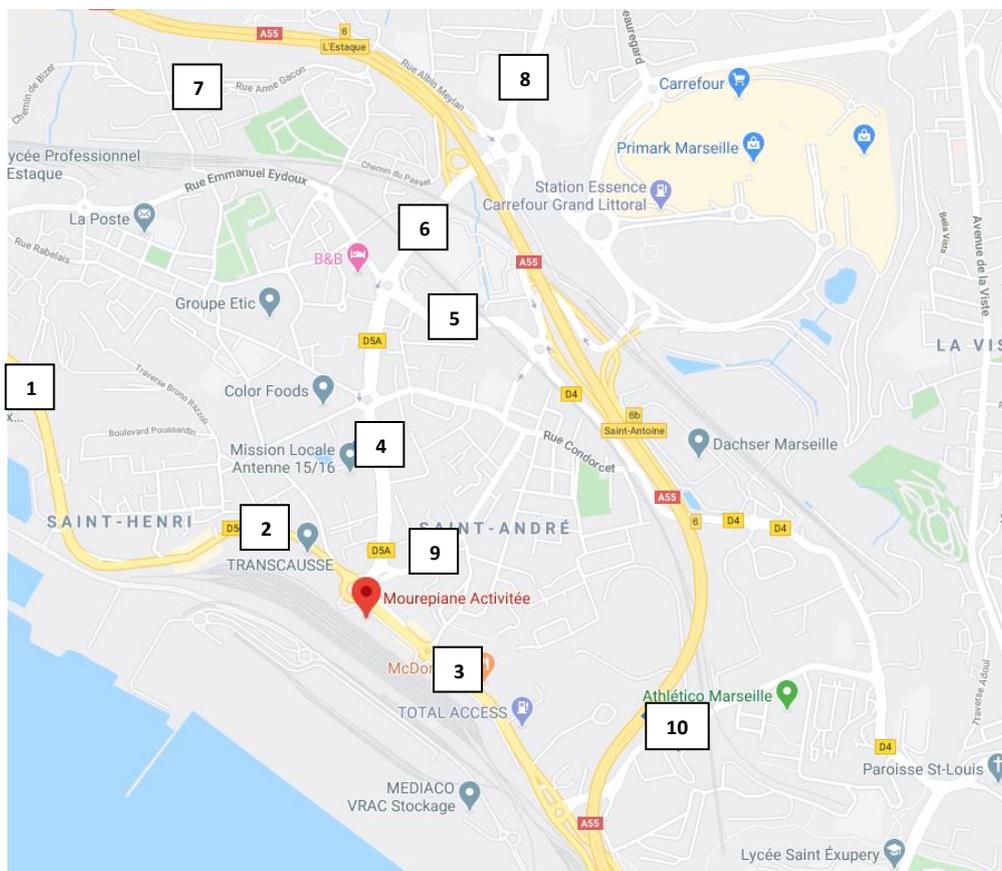


Figure 13 : Postes de comptages janvier 2021

Trafics mesurés

Les trafics relevés ont été redressés puisque les mesures ont été faites à une période (janvier 2021) pendant laquelle un couvre-feu était en vigueur. Les anciens relevés disponibles ont permis ce redressement.

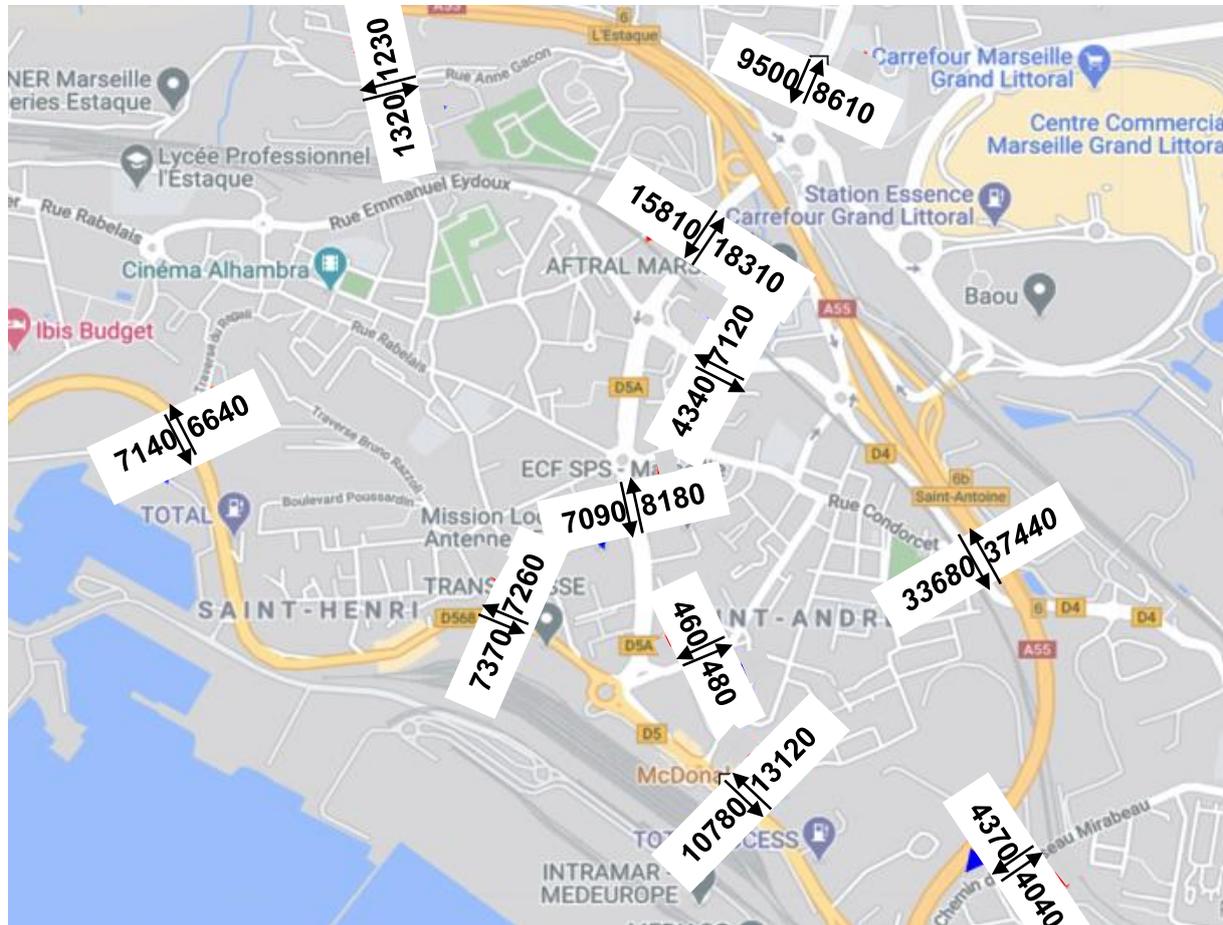


Figure 14 : Circulation véhicules par jour dans chaque sens – tous véhicules (source : comptages janvier 2021 – sauf trafic A55 : source DIRMED)

Une attention particulière a été portée aux trafics poids lourds qui seront les premiers impactés par le projet. Les trafics relevés sont présentés ci-après.

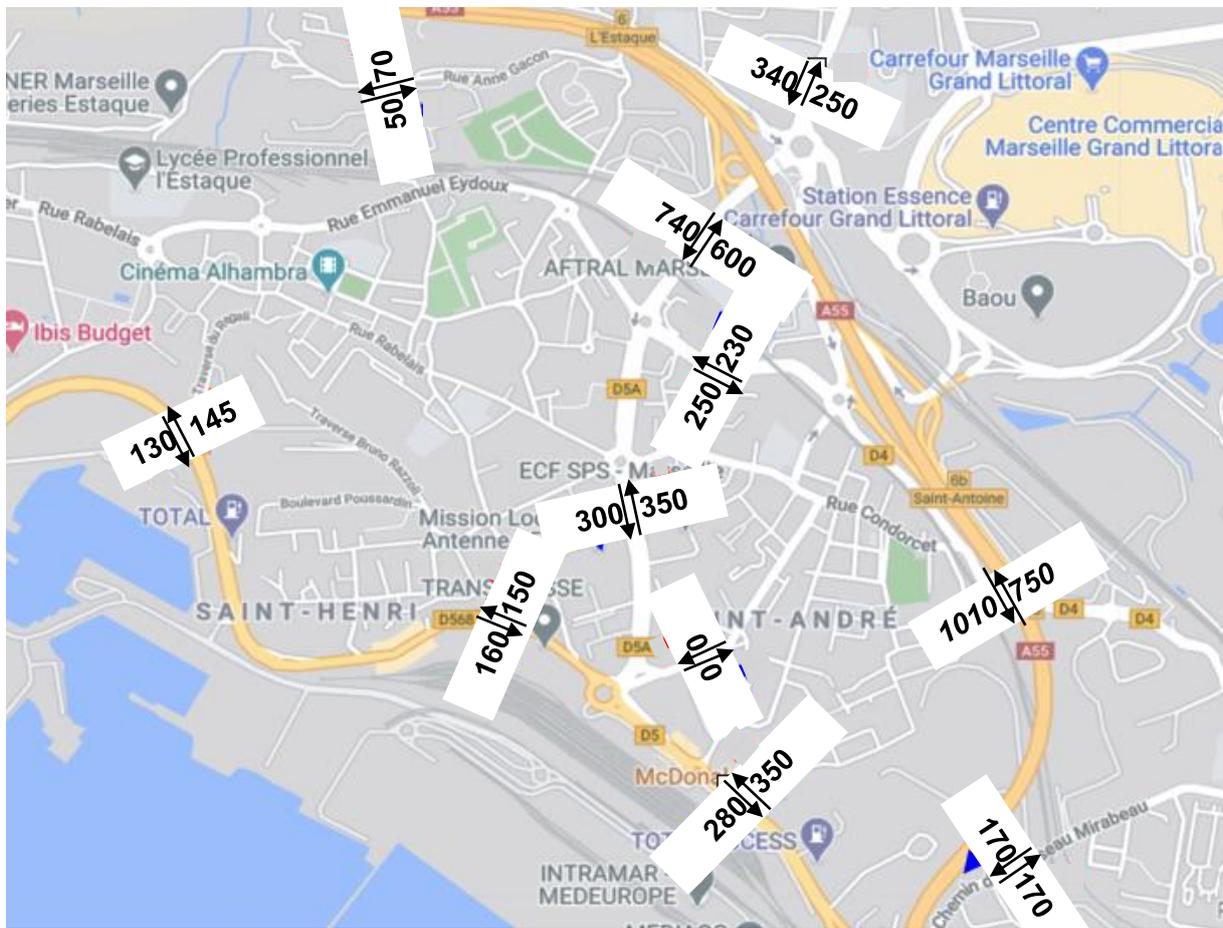


Figure 15 : Circulation en jour ouvrable – PL (source : comptages janvier 2021 – sauf trafic A55 : source DIRMED)

Les trafics poids lourds enregistrés sur le réseau local restent à un niveau cohérent avec les caractéristiques des voiries. On enregistre en effet 2 à 5% de trafic poids lourds selon les voiries, niveau normal dans un quartier mixant habitations et activité. Leur accès vers la zone se concentre notamment sur l'avenue André Roussin qui est la voie d'accès principale depuis l'A55 (desserte des entreprises installées dans la zone (dont logistique urbaine), notamment pour les trafics sur l'avenue Sardou).

2. Evolution des trafics routiers en situation future

La mise en service du projet aura des impacts sur les trafics routiers, comme décrit au paragraphe 3 du chapitre 1.

Afin d'évaluer l'impact du projet sur le trafic poids lourds dans la zone d'étude, une modélisation des trafics a été réalisée dont la méthodologie et les résultats sont présentés dans le document en annexe.

Principes de la modélisation

Cette modélisation statique permet de représenter, à partir des données des enquêtes présentées précédemment, les trafics routiers (voitures et poids lourds) dans l’environnement du projet.

Le modèle a été réalisé sous le logiciel TransCAD. Calé sur la situation actuelle, il est utilisé en projection pour modéliser la situation avec et sans projet et évaluer ainsi l’impact du projet.

Situation de référence

Dans un premier temps, la modélisation concerne la situation « de référence », c’est-à-dire la situation la plus probable en l’absence de la réalisation du projet.

C’est la situation décrite dans le paragraphe 2 du Chapitre 1 :

Evolution de la demande

Deux horizons sont modélisés : 2026, l’année de mise en service du projet et 2046, soit vingt ans après. Pour chaque horizon, deux situations sont modélisées : la situation de référence, sans la mise en service du projet et la situation avec projet.

Pour les trafics qui ne sont pas directement liés au port, la croissance des trafics attendue est celle décrite dans les documents de cadrage nationaux, dans le scénario de neutralité carbone horizon 2050 AMS (avec mesures supplémentaires).

Dans ce scénario, les évolutions annuelles suivantes sont prises en compte :

Scénario central	Demande tous modes	Circulation routière (veh.km)
Longue distance (>100km)	1,2%	1,1%
Courte distance (<100km)	0,3%	-0,7%
Marchandises	1,0%	0,4%

Dans ce scénario, les baisses de la circulation routière s’expliquent par plusieurs facteurs parmi lesquels l’évolution des mobilités avec un plus grand retour aux modes de transport alternatifs à la voiture solo : développement des pratiques de covoiturage, augmentation de la part modale du vélo, des transports en commun...

Pour les marchandises, on retient pour les déplacements qui ne sont pas en lien avec le Port une croissance des poids lourds de 0,4% par an. Pour les trafics en lien avec l’activité portuaire, les croissances sont présentées au paragraphe 2. Pour les appliquer dans le modèle, ces trafics sont traduits en trafics journaliers sur les différentes OD avec les principes suivants.

Les enquêtes réalisées par Alyce auprès des poids lourds desservant le Port montrent que les trafics entrant ou sortant du port se répartissent de la façon suivante :

- A55 Nord : 85%
- Nord via réseau local (Chemin du Littoral) : 8%
- A7 : 6%
- A55 Sud : 1%

Leur traduction en termes de nombre de poids lourds est présentée dans les paragraphes suivants.

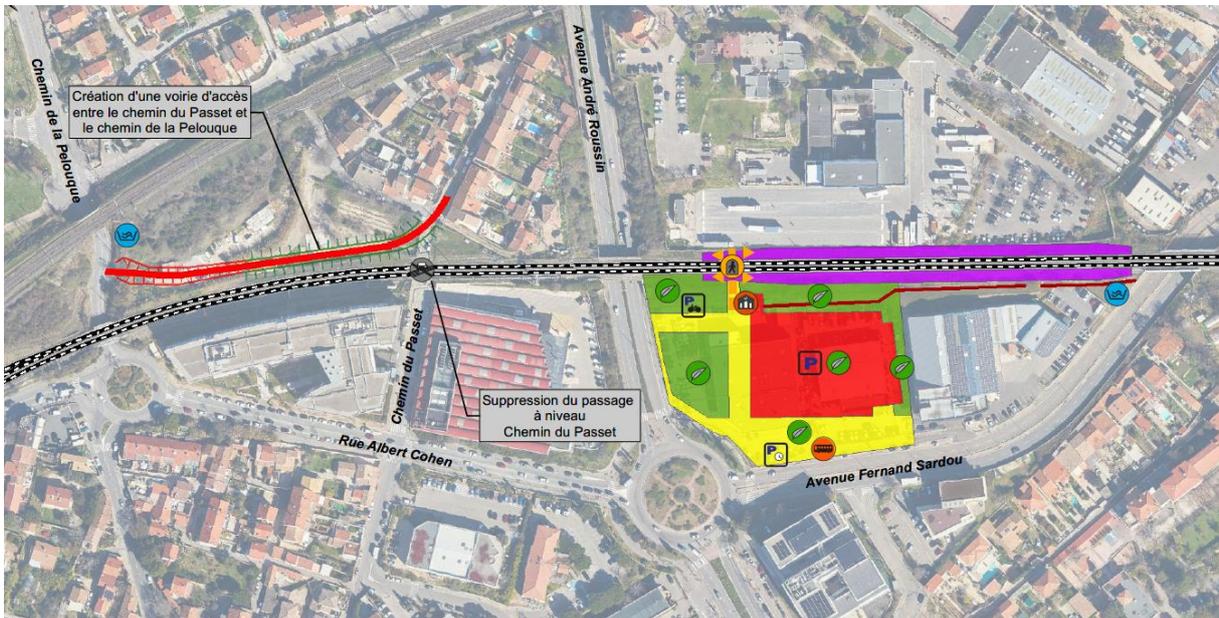
Evolution du réseau routier

Il n'y a pas de projet routier structurant susceptible de modifier les flux sur la zone prévu dans les 20 ans.

De façon très locale, le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a un impact sur le réseau routier du périmètre à horizon 2035.

Les plans ci-après présentent les modifications :

- Suppression du passage à niveau du chemin du Passet et création d'une voirie d'accès entre le chemin du Passet et le chemin de la Pelouque,
- Suppression du passage à niveau de la rue Concorcet qui s'accompagne de la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées dans le prolongement du boulevard Cauvet et de la reprise du gabarit de l'ouvrage du boulevard Barnier.



Modélisation de la situation de référence

Compte tenu des hypothèses présentées précédemment (baisse de 50% du report modal pour le trafic portuaire et suppression du report modal pour la logistique urbaine), les évolutions des trafics portuaires représentent en 2026, en référence, par rapport à aujourd'hui :

- 50 PL par jour et par sens en provenance et à destination de l'A55 nord, soit environ 20% du trafic actuel,
- Une évolution négligeable en lien avec l'A7, le chemin du Littoral et l'A55 au sud est.

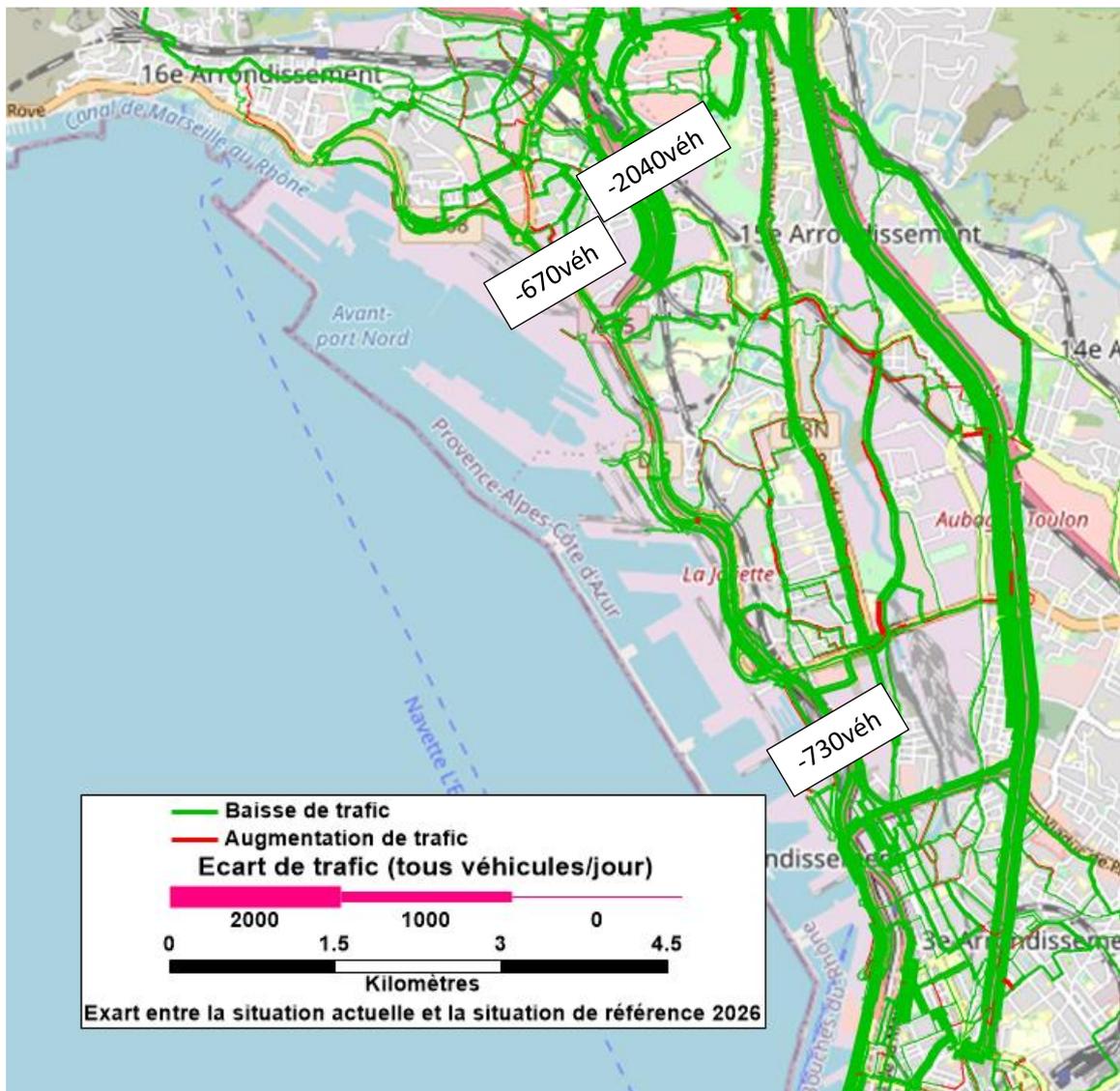
En 2046, ces évolutions représentent, par rapport à la situation actuelle :

- 130 PL par jour et par sens en provenance et à destination de l'A55 nord,
- 15 PL par jour et par sens en provenance et à destination du Chemin du Littoral,
- 10 PL par jour et part sens en provenance et à destination de l'A7,
- Une évolution négligeable en provenance et à destination de l'A55 au sud est.

Afin de modéliser l'évolution des trafics poids lourds, on retient, pour les origines – destinations en lien avec le Port ces croissances et pour les autres origines – destinations du modèle la croissance nationale (+0,4% par an pour le trafic poids lourds).

Pour les véhicules légers, une baisse des trafics de 0,7% par an est retenue pour l'ensemble des trafics internes et trafics d'échange. Pour les trafics de transit, traversant le périmètre modélisé, on retient une croissance annuelle de 1,1% du trafic.

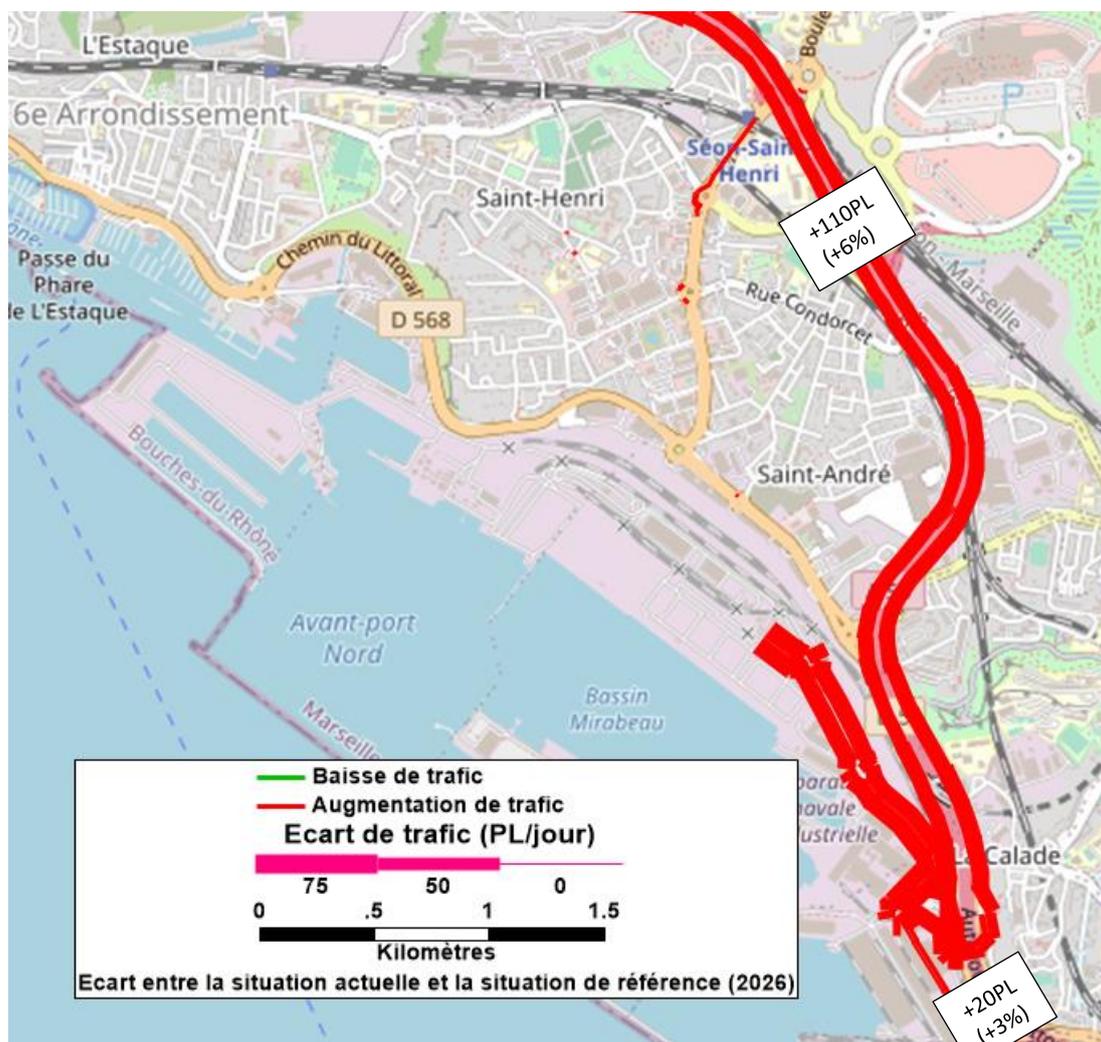
Ces évolutions entraînent une baisse des trafics entre 2021 et la référence 2026, comme le montre la carte ci-dessous.



Carte 1 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (référence) , deux sens confondus

Cette baisse est en fait portée par les VL puisque les trafics PL sont globalement en augmentation comme le montre la carte ci-après.

Cette augmentation du trafic des poids lourds est liée principalement à l'augmentation tendancielle de trafic PL urbain et portuaire qui évoluent à des rythmes similaires,



Carte 2 : Evolution des trafics journaliers poids lourds entre 2021 et 2026 (référence), deux sens confondus

N.B. : les axes avec des variations de trafic poids lourds inférieures à 15PL / jour et par sens n'apparaissent pas

Les augmentations sont notamment concentrées sur les voies qui longent le port, et l'A55. En effet, sur l'A55 se cumulent l'augmentation tendancielle des trafics de poids lourds (+0,4% par an, soit une dizaine de poids lourds par sens) et l'augmentation spécifique liée au développement des trafics portuaires (une cinquantaine de poids lourds par jour et par sens).

Situation de projet

Le premier horizon modélisé est l'horizon 2026, année de mise en service du projet.

Pour la situation de projet, aux croissances retenues dans la situation de référence, on ajoute les impacts du projet décrits précédemment :

- suppression des trafics routiers entre Clésud et Marseille (20000 UTI par an qui débarquent directement au Canet),
- augmentation de la part modale du ferroviaire à Mourepiane.

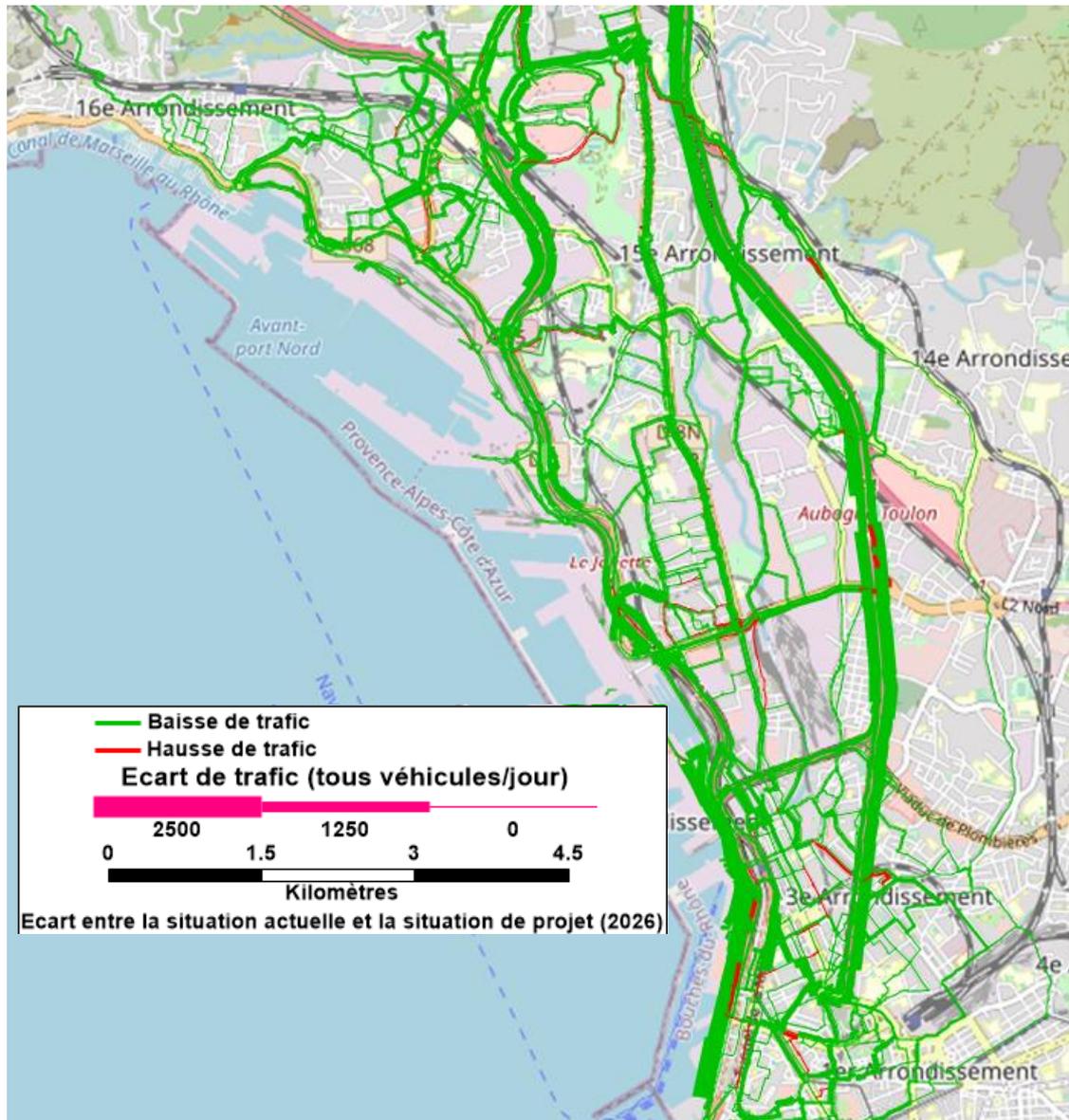
Compte tenu des hypothèses présentées précédemment, les évolutions des trafics portuaires représentent en 2026, en projet, par rapport à la situation actuelle :

- -20 PL par jour et par sens en provenance et à destination de l'A55 nord,
- Une évolution négligeable en lien avec l'A7, le Chemin du Littoral et l'A55 au sud est.

En 2046, ces évolutions représentent, par rapport à la situation actuelle :

- -5 PL par jour et par sens en provenance et à destination de l'A55 nord,
- Une évolution négligeable en lien avec l'A7, le Chemin du Littoral et l'A55 au sud est.

Les trafics sont alors globalement en diminution sur le périmètre par rapport à la situation actuelle comme le montre la carte ci-après.



Carte 3 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (projet)

La carte ci-après présente exclusivement les impacts sur la circulation poids lourds.



Carte 4 : Evolution des trafics poids lourds entre 2021 et 2026 (projet), deux sens confondus

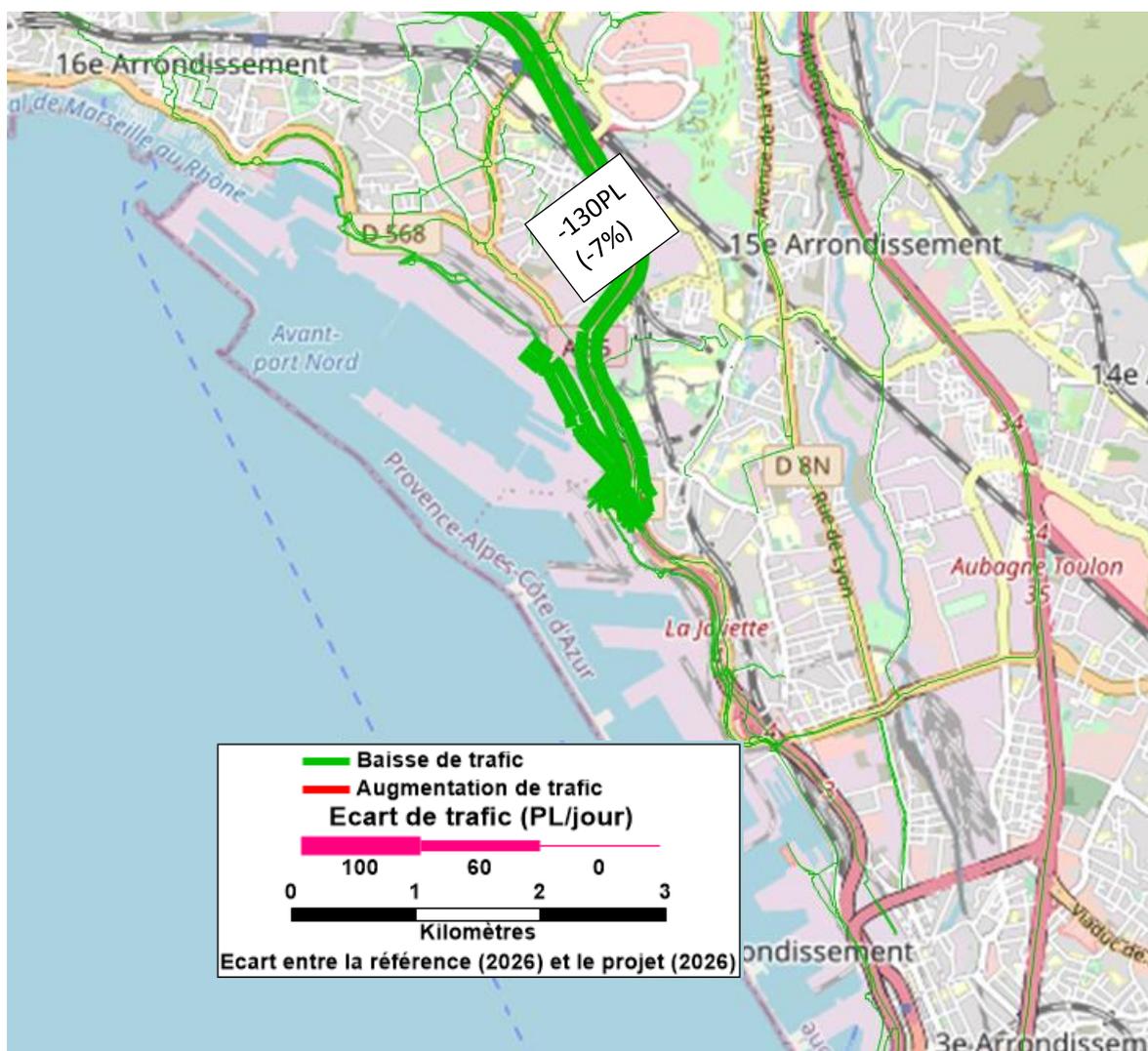
N.B. : les axes avec des variations de trafic poids lourds inférieures à 10PL / jour et par sens n'apparaissent pas

Sur l'A55 au nord, il apparaît que l'augmentation tendancielle des trafics PL sur le périmètre (+0,4% par an, soit une dizaine de poids lourds par sens) est compensée par les gains liés au projet et notamment le transfert modal des marchandises qui rejoignaient le port par la route, impliquant une baisse d'une vingtaine de poids lourds par sens.

Sur le reste du périmètre, la croissance est nulle ou très limitée (moins de 20PL d'écart par jour entre la situation actuelle et la situation de projet).

Comparaison entre la situation de référence et la situation de projet

La mise en service du projet n’a pas d’impact sur les trafics de voitures. En revanche, il entraîne une baisse des trafics de poids lourds liée au transfert modal comme le montre la carte ci-dessous.

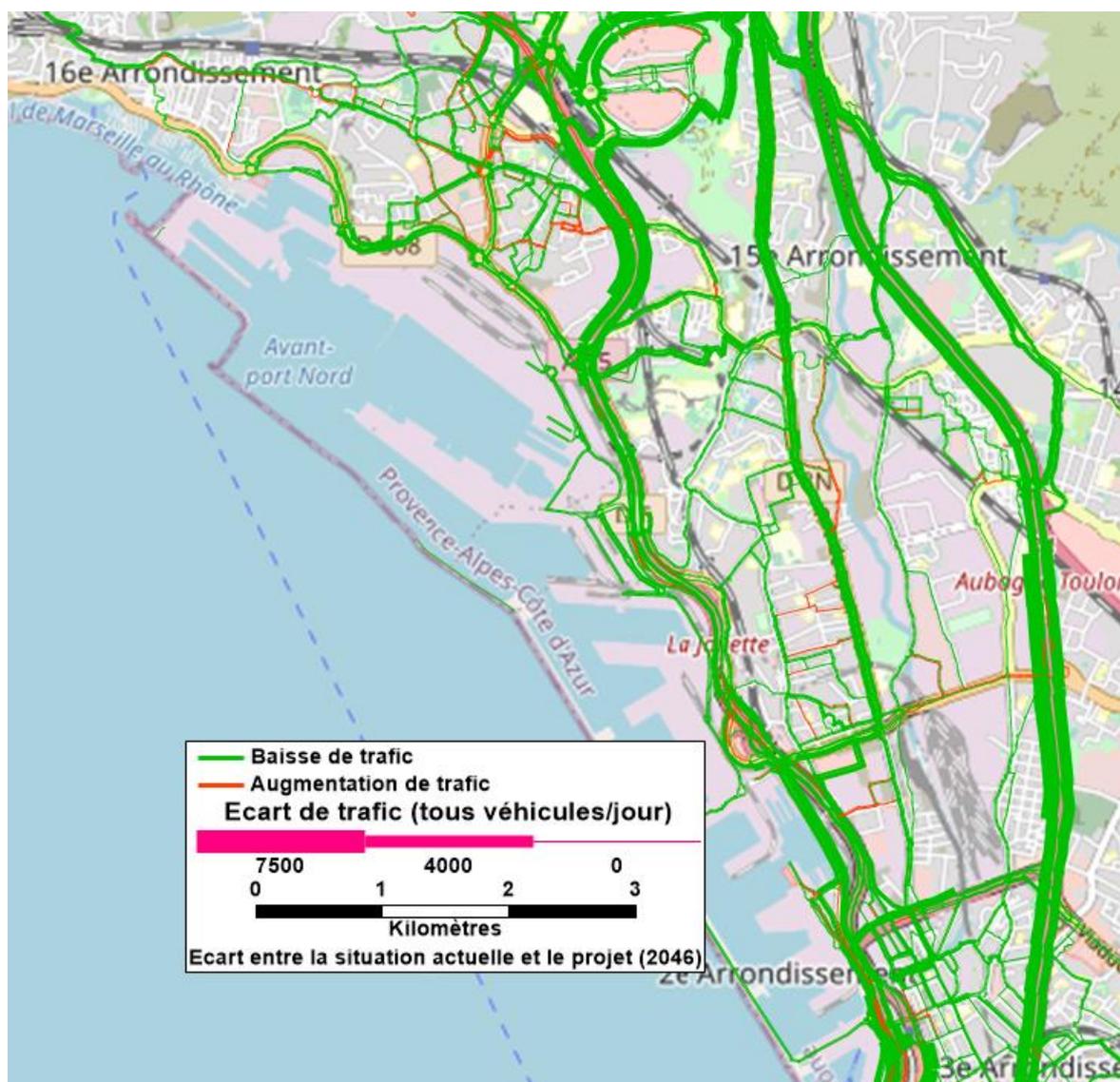


Carte 5 : Evolution des trafics poids lourds avec la mise en service du projet (2026)

Le projet implique une baisse des trafics PL sur l’A55 et les voies d’accès au Port par le transfert modal de la route vers le fer et par le déplacement des trafics traités sur Clésud vers le Canet. Ces trafics se cumulent et entraînent une baisse d’environ 130 PL, deux sens confondus, au nord du périmètre.

Modélisation 20 ans après la mise en service du projet (2046)

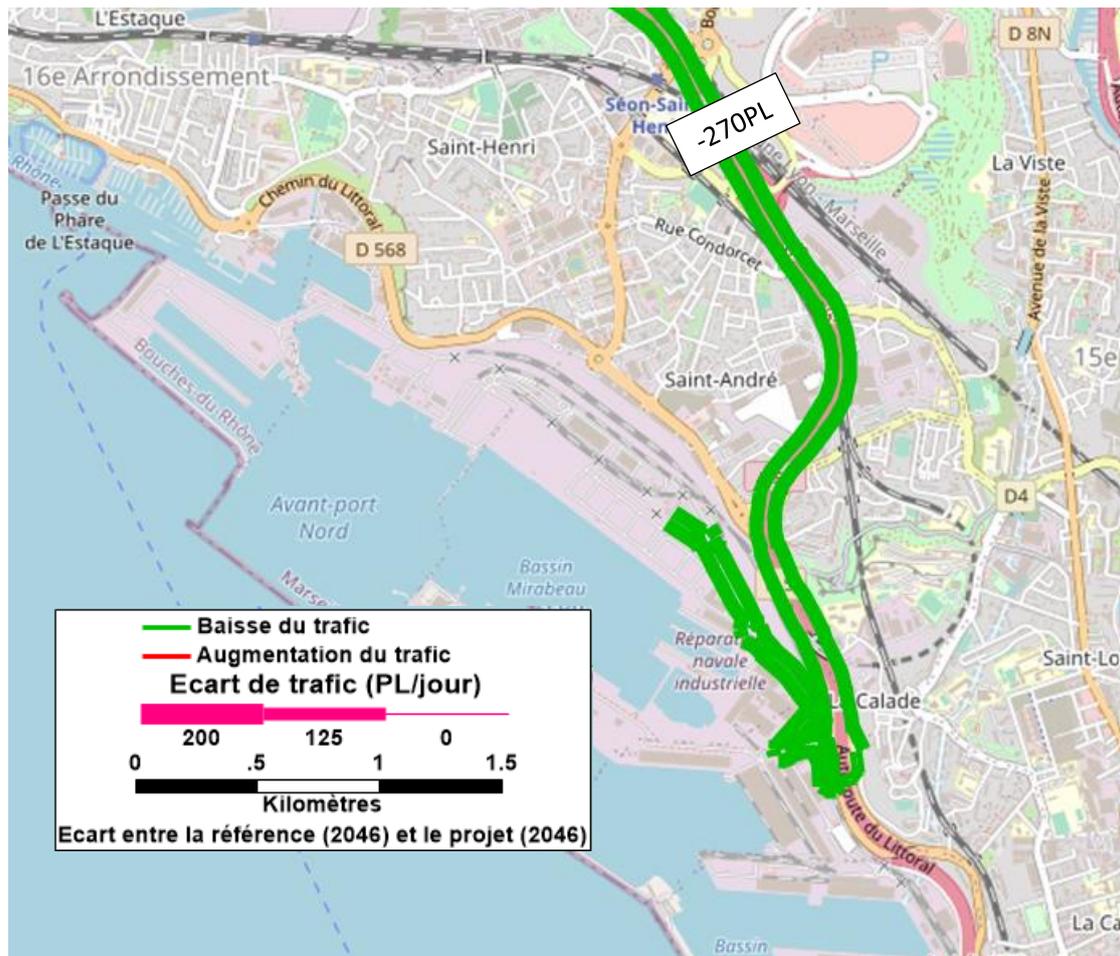
La modélisation du projet après 20 ans de mise en service, soit en 2046, montre une diminution généralisée du trafic tous véhicules, par rapport au trafic actuel.



Carte 6 : Evolution des trafics entre 2021 et 2046 (projet)

Le trafic poids lourds est globalement plus élevé en 2046 qu'en situation actuelle. Cette progression est portée par l'augmentation tendancielle des trafics urbains de marchandise de 0,4% par an représente 10% sur 20 ans. Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire

Les trafics en situation de projet sont sensiblement moins élevés qu'en situation de référence comme le montre la carte ci-après. **Le projet induit une baisse notable des trafics poids lourds** de l'ordre de 90 000 PL en moins sur la route en 2046, concentrés sur l'A55 pour accéder au port.



Carte 7 : Evolution des trafics PL entre la référence et le projet (2046)

CHAPITRE 3 - TABLEAU DE SYNTHÈSE DES TRAFICS

		état actuel	période transitoire d'Arenc (Arrêt faisceau Canet) 2025	horizon 2030 après raccordement 2030	horizon 2045	
Faisceau Mourepiane	UTI	SO	SO	75 000	100 000	
	trafic fer UTI	SO	SO			****: le trafic fer est donné en circulations moyenne sur journée ouvrée: 1AR = 2 circulations
	trafic fer****	SO	SO	7 circul	8 à 12***	*** :La répartition entre Mourepiane et Arcenc dépendra des choix opérationnels d'exploitation
	trafic PL	SO	SO			
Faisceau Arcenc	UTI	14 000	43 000	-		
	trafic fer UTI	14 000	43 000	-	variable	** : limité à 3 AR trains longs dérogatoires/jour
	trafic fer	6circul *	8**	3 circul	3 à 7	* : 3 circulations vracs et divers (Trimet+VL+Storione+Panzani)+3 coupons combiné maritime
	trafic PL	SO	SO	SO	SO	
Faisceau Canet	UTI	54 000	fermé	fermé	fermé	
	trafic fer	7,0	fermé	fermé	fermé	
	trafic fer UTI	54 000	fermé	fermé	fermé	
	trafic PL	56 800	fermé	fermé	fermé	
Clé Sud	UTI	55 000	plus 20000 UTI du Canet	reprendre projections TOP et ClésudTerminal		report de 20 000 UTI sur Clésud suite à l'arrêt de Canet en 2024
	trafic fer UTI					
	trafic fer					
	trafic PL					
Terminaux port Est	UTI	324 000	336 000	375 000	408 000	
	trafic fer UTI	14 000	43 000	75 000	100 000	
	trafic fer	6	8	10	15	y compris les trains UTI+TRIMET, storione , VL
	trafic PL**	431 680	445 880	455 820	471 440	**un coef 1,42 par rapport aux UTI est appliqué qui correspond aux retours à vide constatés
voie littorale St André	trafic fer	10***	8	10	15	soit 3 vracs et divers Arcenc+ 7 multimodaux Canet

CHAPITRE 4 - CONCLUSION

Le développement économique attendu entraîne, si le projet n'est pas réalisé, une augmentation sensible des trafics routiers de marchandises, avec un nombre de poids lourds croissant sur l'autoroute, mais également sur les voies d'accès aux terminaux.

La réalisation du projet permettra un transfert modal des marchandises vers le fer et une diminution sensible du nombre de poids lourds sur le réseau.

Ainsi, les trafics poids lourds attendus en 2026 et 2046 sont inférieurs aux trafics modélisés sans la réalisation du projet aux mêmes horizons grâce au report modal sur le ferroviaire permis par le projet. L'évolution envisagée des poids lourds liés au trafic portuaire, de l'ordre de 4% sur 20 ans, est inférieure à l'incertitude sur l'évolution des trafics portuaires et du report modal effectif. Selon l'évolution réelle des échanges internationaux et le dynamisme des transporteurs multimodaux, il est possible que ce nombre de poids lourds portuaires avec le projet se situent dans 20 ans un peu au-dessous ou un peu au-dessus du niveau de 2026.