

FICHE TECHNIQUE

ÉTUDE DE TRAFIC

MÉTHODOLOGIE

Recueil de données

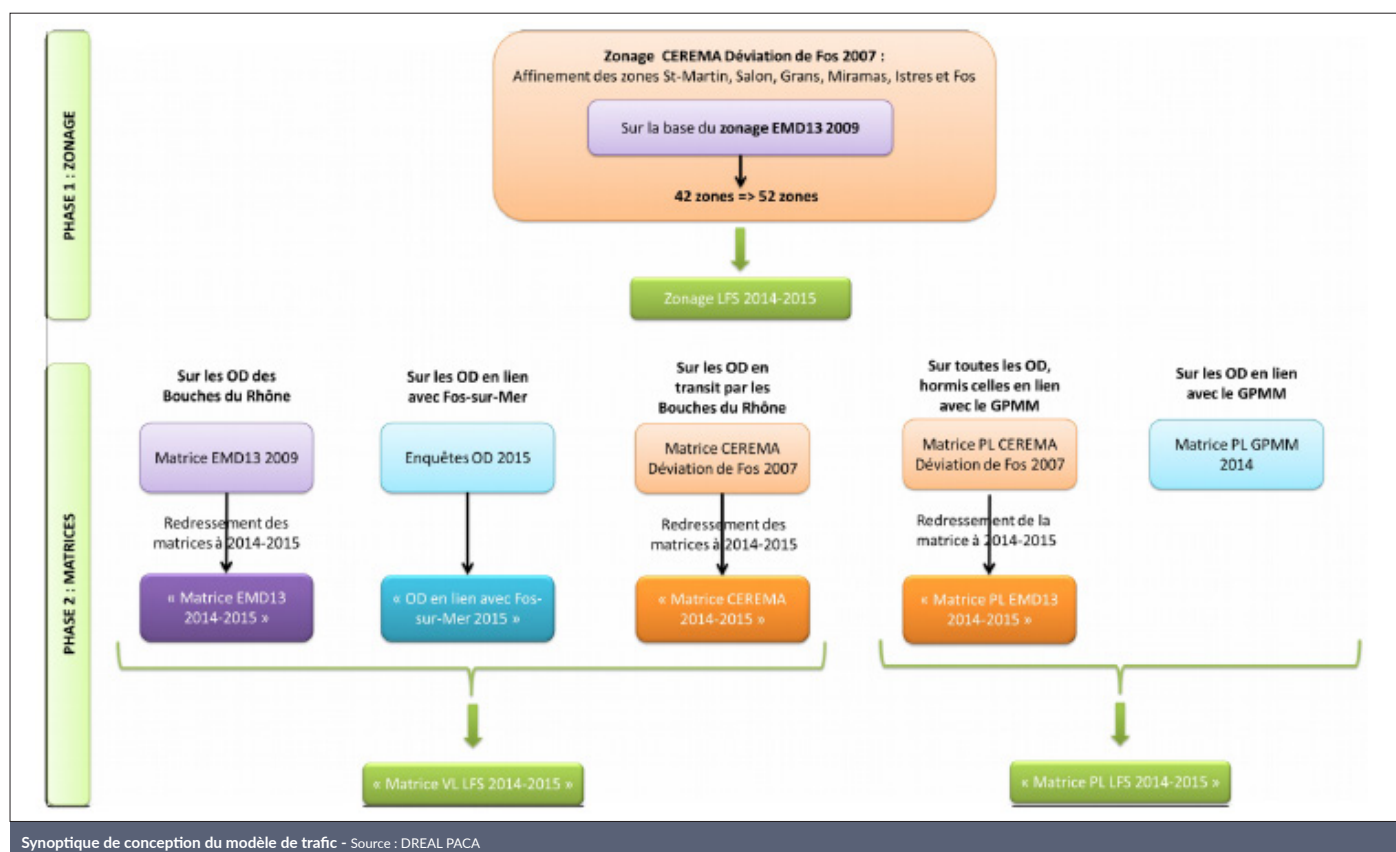
L'étude de trafic réalisée dans le cadre des études d'opportunité de phase 1 du projet de la liaison Fos-Salon s'appuie sur plusieurs sources de données :

- Des comptages (comptages permanents, comptages automatiques ponctuels, enquête par interviews...)
- L'Enquête Ménage Déplacement de 2009, la plus récente,
- L'étude des flux Poids Lourds (DREAL et GPMM 2012 - 2014)
- L'étude du Département sur la RD268 en 2015
- Les perspectives socio-économiques du territoire à partir des données fournies par les communes

Modèle de trafic

L'étude de trafic est réalisée à l'aide d'un modèle statique de trafic (monomodal, route). Il s'agit d'un outil de prévision du trafic routier qui modélise la charge de trafic sur le réseau routier en considérant les caractéristiques du trafic (vitesse, débit et densité) et leurs relations.

Le modèle de trafic permet d'estimer l'adéquation entre l'offre de transport et la demande de déplacement à un horizon d'étude pour des scénarios d'évolution fixés (infrastructures, hypothèses socio-économiques, etc.).



Synoptique de conception du modèle de trafic - Source : DREAL PACA

Le modèle repose sur les demandes journalières de trafic de véhicules particuliers (VP) et de poids lourds (PL), établies à partir des données de comptages issues des différentes études antérieures. Cette demande est représentée par plusieurs matrices qui distinguent à la fois les VP et les PL, mais également la distance des Origines-Destinations (OD), ainsi que la nature des flux générés.

L'affectation du trafic repose sur la loi d'affectation prix-temps qui intègre les coûts inhérents à chaque itinéraire (coût d'usage, temps de parcours), sur la charge de trafic de chaque tronçon, ainsi que sur la valeur du temps pour les usagers. Cette étape d'affectation est

itérative pour arriver à un équilibre entre le choix d'un itinéraire et son temps de parcours en fonction du niveau de charge dudit itinéraire (plus un itinéraire est chargé, moins il est attractif).

Le modèle est calé sur la situation initiale de 2012, puis projeté à l'horizon 2030 selon 3 scénarios d'évolution présentés dans la partie 2 de la présente fiche.

Le calage du modèle consiste à reconstituer les flux de déplacements en situation initiale (connue) avec un écart suffisamment faible pour le valider.

Réseau modélisé

Le modèle s'appuie sur la représentation à l'échelle interurbaine du réseau viaire existant, de part et d'autre de l'Étang de Berre, d'Arles à Aix-en-Provence et de Salon-de-Provence à Marseille.

Sur cet ensemble, le squelette du modèle est le réseau autoroutier et routier national. Le maillage s'affine à mesure que l'on s'approche du périmètre restreint (en bleu dans la figure ci-dessous) pour intégrer le réseau départemental ainsi que certaines voies communales structurantes. Le découpage du territoire a ainsi été modélisé en 52 zones.



Périmètre de modélisation - Source : DREAL PACA

SCÉNARIOS MODÉLISÉS

Le scénario de référence

Le scénario de référence (scénario sans le projet de Liaison Fos-Salon) intègre les hypothèses d'évolution les plus plausibles du territoire, exogènes au projet de liaison Fos-Salon, portant sur les évolutions du cadre social, économique et environnemental ainsi que sur les stratégies d'aménagement du territoire.

Afin de tenir compte de l'incertitude du contexte économique à moyen-long terme, trois scénarios de croissance représentant différentes possibilités d'évolution du territoire ont été définis :

- Scénario de croissance central,
- Scénario de croissance bas : ce scénario minimise la demande de déplacement et permet de cerner si le projet reste utile dans un contexte socio-économique moins favorable ;
- Scénario de croissance haut : ce scénario tend à maximiser la demande et permet de s'assurer de la fonctionnalité du projet en cas de forte croissance du territoire.

Les tableaux ci-contre synthétisent les données retenues pour chacun des scénarios de croissance, à partir des hypothèses en matière de trafic conteneurs exprimé en EVP (Équivalent Vingt Pieds).

HYPOTHÈSES	SCÉNARIO DE CROISSANCE "CENTRAL"	SCÉNARIO DE CROISSANCE "BAS"	SCÉNARIO DE CROISSANCE "HAUT"
1- TRAFIC PL DE CONTENEURS DESSERVANT LA ZIP DE FOS			
EVP traités / an	2,24 MEVP	1,4 MEVP	3,18 MEVP
Par transbordement	10%	5%	20%
Par route	75%	85%	71%
Ratio EVP / PL	1 EVP / PL		
2 - TRAFIC PL HORS CONTENEURS DESSERVANT LA ZIP DE FOS			
TCAM PL hors EVP 2012/2030	1,4%	1%	1,9%
3 - TRAFIC VP DESSERVANT LA ZIP DE FOS			
Trafic VP ZIP lié à l'activité EVP	1 emploi pour 1000 EVP	Pas de création d'emploi	1 emploi pour 1000 EVP
Trafic VP ZIP hors activité EVP	L'évolution des emplois suit celle du trafic PL hors EVP --> 1,4% par an	Pas d'évolution du trafic VP	L'évolution des emplois suit celle du trafic PL hors EVP --> 1,9% par an

En ce qui concerne l'évolution du trafic urbain, l'ensemble des projets du territoire ont été intégrés.

Hypothèses concernant l'évolution particulière des trafics VP et PL due aux projets locaux

- Prise en compte des objectifs généraux du PDU de la Métropole (Plan de Déplacements Urbains) qui visent à réduire de 68 % à 60 % la part concernée des déplacements routiers VP (pour les scénarios bas et central),
- Prise en compte du fait que certains des projets locaux (projet BA125 par exemple) ne font que modifier les localisations d'activités ou d'habitats existants sans générer de trafic supplémentaire
- Prise en compte du risque de non-réalisation de certains projets de développement locaux (pour le scénarios bas).

Hypothèses concernant l'évolution des trafics VP et PL sans lien avec des projets locaux

Pour les scénarios central et bas est prise en compte l'hypothèse d'un PIB bas issu de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), selon le rapport sur la projection de la demande de transport de juillet 2016 du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la Mer (MEEM), à savoir :

- pour les VP, de +0,50 % par an sur les distances courtes de moins de 100 km, et +1,1 % par an pour les distances longues,
- pour les PL, de +1 % par an.

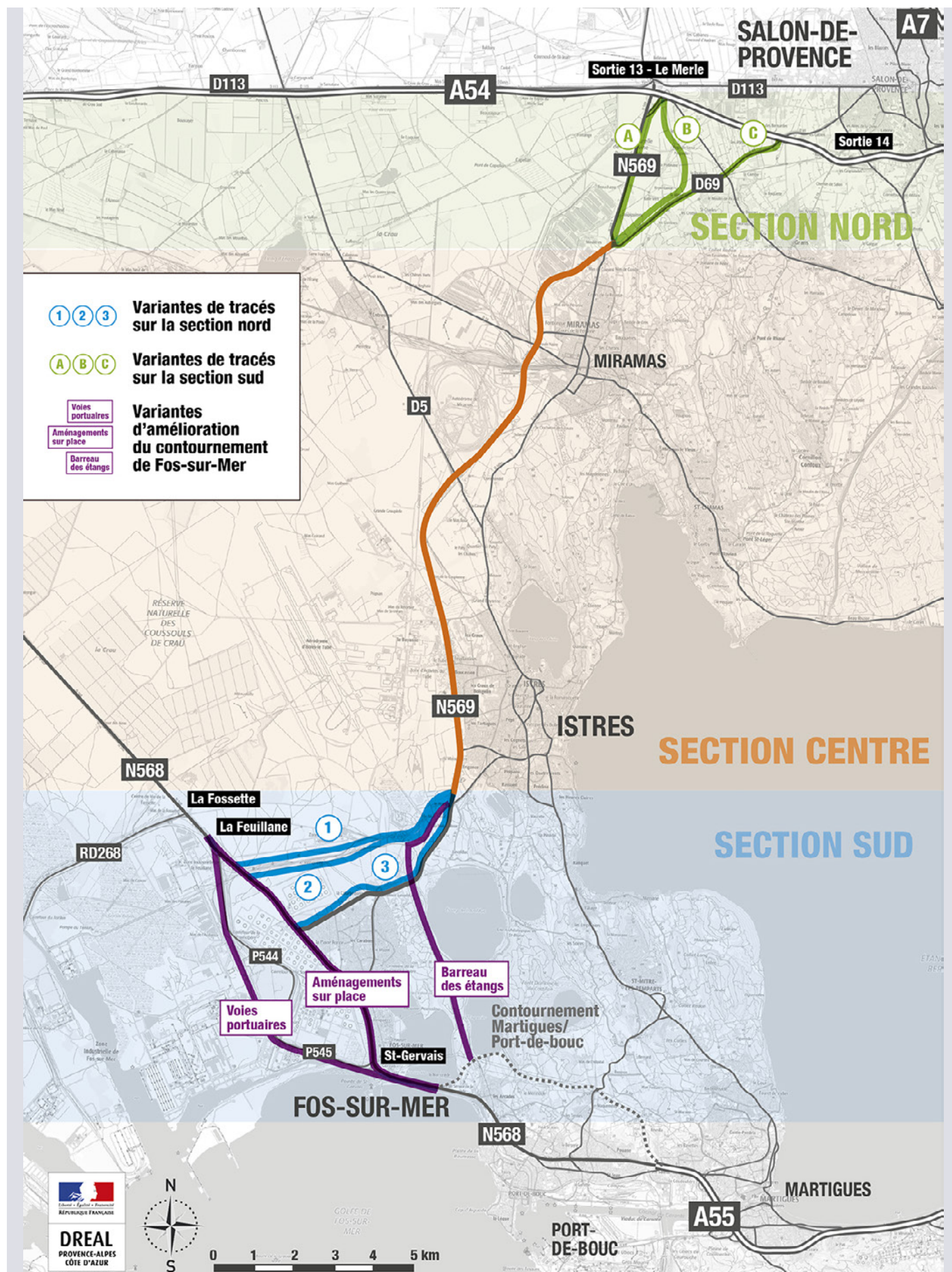
Pour le scénario haut est prise en compte l'hypothèse d'un PIB haut SNBC , selon le rapport sur la projection de la demande de transport de juillet 2016 du MEEM, à savoir :

- pour les VP, de +0,80 % par an sur les distances courtes de moins de 100 km, et +1,7 % par an pour les distances longues,
- pour les PL, de +1,9 % par an.

L'ensemble de ces hypothèses ont été intégrées afin de déterminer la demande future en matière de trafic automobile et poids lourds.

Les scénarios de projet

L'étude de trafic a comparé les déplacements routiers à l'horizon 2030, dans le scénario de référence (sans le projet) et selon les différents scénarios de projet.



Plusieurs variantes ont été analysées sur les différents secteurs géographiques :

- Au nord, trois variantes : A, B et C,
- Au centre, une seule variante,
- Au sud, trois variantes également : 1, 2 et 3,
- Enfin, pour assurer le contournement de Fos-sur-Mer, trois variantes : le Barreau des Étangs (BE), l'aménagement des voies portuaires (VP) et l'aménagement sur place (ASP).

À l'issue d'une analyse critique, afin d'éviter la multiplication de comparaisons non significatives, seules les variantes réellement contrastés, lorsqu'elles existaient, pour chaque secteur, ont été retenues :

- Variantes A et C pour le raccordement Nord sur A54,
- Variante 2 pour le raccordement Sud vers la ZIP de Fos,
- Variantes VP, ASP et BE pour le contournement de Fos-sur-Mer.

De la combinaison de ces variantes résultent plusieurs scénarios de projets modélisés :

- Scénario autoroutier A2 – Barreau des Étangs,
- Scénario autoroutier C2 – Barreau des Étangs,
- Scénario autoroutier A2 – Voies Portuaires,
- Scénario autoroutier A2 – Aménagement sur place,

À cela s'ajoute deux scénarios issus du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Il reposent sur la variante A2 combinée à l'amélioration du contournement existant de Fos avec des caractéristiques :

- D'autoroute intermédiaire
- De voie express.

RÉSULTATS DE LA MODÉLISATION

Pour le scénario de référence

En 2030, le fort développement économique du GPMM corrélé à l'urbanisation croissante des communes du secteur, conduit, dans le scénario de croissance central, à une forte demande en déplacement motorisé : de l'ordre de 29 300 VP/j supplémentaires et 9 900 PL/j supplémentaires entre 2012 et 2030.

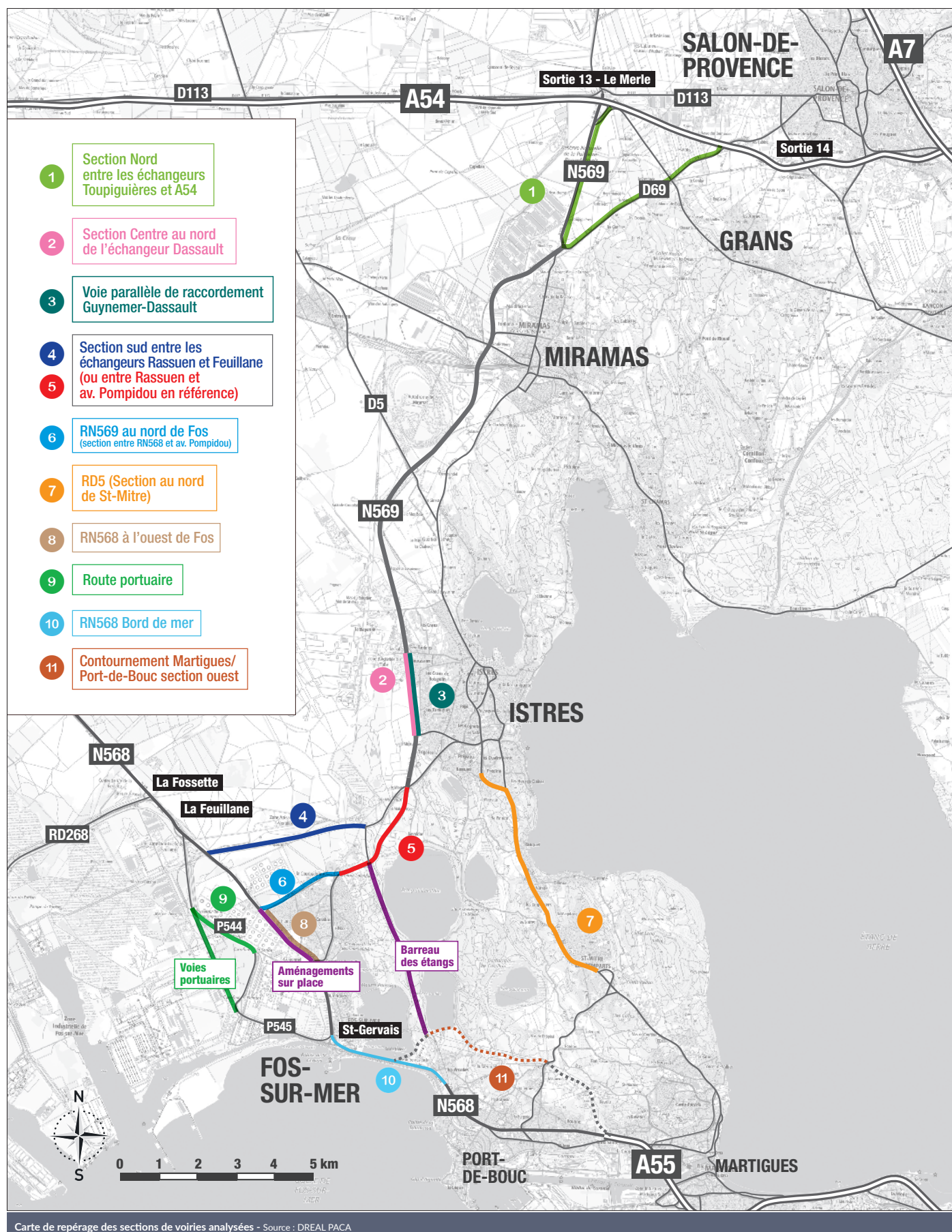
Il en résulte une augmentation sensible de la charge du réseau routier et notamment sur la RN569, qui reste l'axe de desserte privilégié de la ZIP depuis l'autoroute nord (A7, via A54) : sur la section de la RN569 la plus chargée est celle au droit d'Istres, entre Dassault et Guynemer, ce trafic passe de 32 700 veh/j en 2012 à 39 500 veh/j en 2030.

Avec un tel niveau de trafic, les saturations déjà observées en 2012 seront fortement amplifiées en 2030, notamment sur la RN569, entre Miramas et Fos :

- Au nord, les conditions de circulation restent très fluides, avec des niveaux de trafic qui n'excèdent pas les 13 000 veh/j. Ce résultat est néanmoins à nuancer compte tenu des projets d'extensions réalisés et à venir de la zone logistique de Clésud.
- À hauteur d'Istres, les conditions de circulation, qui sont denses en 2012, deviennent très denses en 2030.
- Au sud, les conditions de circulation se durcissent également, passant de fluides en 2012 à denses en 2030.

Malgré la mise en service d'infrastructures de transit comme la déviation de Miramas, et d'infrastructures de liaison comme le barreau de Sulauze qui ouvre un accès plus direct à Miramas et Istres, Fos et la ZIP depuis les communes de la D10 (St-Chamas, Berre,...), les caractéristiques de la RN569 ne permettront pas d'offrir une bonne desserte de la ZIP de Fos, avec le risque d'une attractivité moindre du port et donc une progression de l'activité moins importante qu'espérée.

Pour les scénarios de projet



Résultats avec un scénario de croissance central

	Niveaux de trafic (veh/j) – 2030 Sc Central	Référence sans le projet	Option autoroutière A2-Barreau des Étangs	Scénario autoroutier C2- Barreau des Étangs	Option autoroutière A2-Voies portuaires	Scénario autoroutier A2-Aménagement sur place	Option autoroutière intermédiaire	Option voie express
LFS (ou RN569 en Référence)	1 Section nord entre les échangeurs Toupigières et A54	11 900 (27 % de PL)	13 300 (24 % de PL)	13 600 (23 % de PL)	13 400 (24 % de PL)	13 100 (24 % de PL)	15 000 (25 % de PL)	13 200 (27 % de PL)
	2 Section Centre au nord de l'échangeur Dassault	39 500 (11 % de PL)	31 900 (12 % de PL)	32 300 (12 % de PL)	29 100 (14 % de PL)	28 100 (13 % de PL)	33 300 (12 % de PL)	41 000 (10 % de PL)
	3 Voie parallèle de raccordement Guynemer – Dassault		11 200 (3 % de PL)	10 900 (3 % de PL)	10 200 (3 % de PL)	12 100 (4 % de PL)	6 800 (3 % de PL)	
	4 Section sud entre les échangeurs Rassuen et Feuillane (ou entre Rassuen et av. Pompidou en Référence et pour l'option A2-BE)	31 500 (13 % de PL)	31 100 (18 % de PL)	31 300 (17 % de PL)	10 500 (28 % de PL)	9 700 (29 % de PL)	9 800 (30 % de PL)	10 500 (28 % de PL)
	5							
	6 RN569 au nord de Fos (section entre RN568 et av. Pompidou)	16 100 (20 % de PL)	Trafic local	Trafic local	Trafic local	5 900 (6 % de PL)	5 700 (2 % de PL)	5 800 (2 % de PL)
	Contournement de Fos sur VP ou BE		40 500 (9 % de PL)	40 700 (9 % de PL)	33 800 (12 % de PL)	33 400 (11 % de PL)		
	7 RD5 (Section au nord de St-Mitre)	30 500 (3 % de PL)	19 300 (1 % de PL)	19 300 (1 % de PL)	34 400 (3 % de PL)	32 200 (3 % de PL)	32 000 (3 % de PL)	32 200 (3 % de PL)
	8 RN568 à l'Ouest de Fos	31 400 (4 % de PL)	2 300 (10 % de PL)	2 300 (10 % de PL)	2 300 (10 % de PL)	33 400 (11 % de PL)	29 900 (1 % de PL)	30 100 (1 % de PL)
	9 Route Portuaire	8 800 (43 % de PL)	11 800 (18 % de PL)	11 800 (18 % de PL)	Trafic local	8 500 (20 % de PL)	11 700 (42 % de PL)	11 700 (42 % de PL)
	10 RN568 Bord de mer	46 700 (12 % de PL)	21 400 (15 % de PL)	21 500 (15 % de PL)	46 700 (12 % de PL)	49 100 (13 % de PL)	48 900 (12 % de PL)	49 100 (12 % de PL)
	11 Contournement de Martigues / Port-de-Bouc – Section Ouest	34 800 (13 % de PL)	55 500 (11 % de PL)	55 800 (11 % de PL)	36 400 (14 % de PL)	37 400 (14 % de PL)	37 100 (13 % de PL)	37 100 (13 % de PL)

■ Trafic très fluide : absence de risque de saturation

■ Trafic fluide : risque très ponctuel de saturation aux heures de pointe

■ Trafic dense : circulation dégradée durant les heures de pointe avec un risque de saturation

■ Trafic très dense : saturation récurrente aux heures de pointe avec étalement des heures de pointe et impact fort sur le réseau secondaire

Source : Étude de trafic – DREAL PACA

Tous les scénarios de projet montrent une amélioration des conditions de circulation sur l'ensemble du corridor de la liaison Fos-Salon par rapport au scénario de référence avec un niveau de service légèrement différent en fonction des options de projet. Globalement, le projet permet d'atteindre un niveau de service **très fluide** sur la liaison Fos-Salon pour les quatre scénarios de projet intégrant le contournement de Fos. Pour les deux scénarios de projet autoroutier intermédiaire et voie express, le niveau de service passe en **fluide**.

Dans le détail, il est intéressant de noter que :

- Au nord, la liaison Fos-Salon capte peu de trafic supplémentaire par rapport à la référence. Elle déleste le réseau de voiries locales et départementales de 2000 véh/j à 3000 véh/j au nord de l'échangeur de Toupigières.
- Pour la section centrale (avec ou sans voie de raccordement parallèle) la charge de trafic sur la liaison varie légèrement entre les différents scénarios de projet avec notamment 43 200 véh/j (LFS + voie parallèle) pour les scénarios avec le barreau des

Étangs, tandis que le scénario avec les voies portuaires attire 39 300 véh/j sensiblement équivalent à la situation de référence. Les scénarios de projet avec le barreau des Étangs permettent de délester plus fortement le réseau viaire local du trafic.

- Sur la section sud, le niveau de trafic varie fortement en fonction du scénario de projet retenu sur le contournement de Fos-Sur-Mer. Ainsi, le niveau de trafic sur cette section avec la variante barreau des Étangs est sensiblement supérieur à celui avec les autres variantes. Ce phénomène s'explique la réalisation d'un nouvel itinéraire attractif entre l'A55 et le GPMM (ou Arles). Cet itinéraire contourne Fos par le nord – plutôt que par le sud pour les autres scénarios de projet – et est constitué du nouveau barreau des Étangs et de la section sud de la liaison Fos-Salon.
- Dans les scénarios de projet BE, le contournement de Fos permet de délester sensiblement la RD5 (**très fluide**) et la RN568 en bord de mer mais avec des risques de dégradation du niveau de service sur le projet de contournement Martigues/Port-de-Bouc (**dense**) et donc de l'itinéraire Marseille-Fos.

L'ensemble des scénarios de projet permet une nette amélioration des temps de parcours entre la ZIP et l'A54 pour rejoindre la Vallée du Rhône passant de 33 min à 17 min pour les scénarios de projet les plus favorables. En ce qui concerne le scénario voie express, bien que le gain de temps reste très appréciable, il est moindre que pour les autres scénarios de projet avec un temps de parcours estimé à 21 minutes. Cet écart correspond à une vitesse d'exploitation plus faible et un niveau de service offert au niveau de la traversée d'Istres moins performant.

Concernant le temps de parcours depuis la ZIP en direction de Marseille, il est légèrement plus favorable avec la réalisation du nouveau contournement de Fos-sur-Mer avec un gain de l'ordre de 1 à 2 minutes par rapport à la référence et aux scénarios de projets autoroutier intermédiaire et voie express.

TEMPS DE PARCOURS EN CHARGE EN HEURE DE POINTE (MIN)		RÉFÉRENCE	OPTION AUTOROUTIÈRE A2-BARREAU DES ÉTANGS	OPTION AUTOROUTIÈRE C2- BARREAU DES ÉTANGS	OPTION AUTOROUTIÈRE A2-VOIES PORTUAIRES	OPTION AUTOROUTIÈRE A2-AMÉNAGEMENT SUR PLACE	OPTION AUTOROUTIÈRE INTERMÉDIAIRE	OPTION VOIE EXPRESS
Entrée Nord de la ZIP (carrefour de La Fossette)	Vers Vallée du Rhône / Nord – Nœud A54 / LFS	33	17	18	17	17	17	21
	Vers Arles – Nœud RN568 / RN113	13	13	13	13	13	13	13
	Vers Martigues / Marseille – Nœud CMPB / A55	15	14	14	13	13	15	15
Entrée Sud de la ZIP (RP544)	Vers Vallée du Rhône / Nord – Nœud A54 / LFS	36	21	22	21	20	23	27
	Vers Arles – Nœud RN568 / RN113	19	19	19	19	19	19	19
	Vers Martigues / Marseille – Nœud CMPB / A55	9	8	8	7	8	9	9

Résultats avec les scénarios de croissance haut et bas (tests de sensibilité)

Les tests de sensibilité du projet avec des scénarios de croissance plus ou moins dynamique ont montré que :

- Dans le scénario de croissance bas, le projet Liaison Fos-Salon reste très utile et justifié dans une logique de meilleur niveau de desserte du Port et de l'Ouest de l'Étang de Berre.
- Avec une croissance plus dynamique (scénario de croissance haut), une amélioration de la liaison entre Fos-Salon couplée à

celle du Contournement de Fos permet d'améliorer la desserte de la ZIP et des communes de l'ouest de l'Étang de Berre grâce à l'amélioration des conditions de circulation. En revanche, pour les deux scénarios de projets autoroutier intermédiaire et voie express, le test montre une dégradation du fonctionnement de la RN568.

A-2 (RÉSULTATS ISSUS DU MODÈLE STATIQUE DE TRAFIC)		NIVEAUX DE TRAFIC (EN VÉH/J)		ECART RELATIF
		2030 SCÉNARIO DE CROISSANCE CENTRAL	2030 SCÉNARIO DE CROISSANCE HAUT	
LIAISON FOS-SALON	Section Nord	15 000	14 500	-3,3%
	Section Centre	33 500	36 300	9,0%
	Voie de raccordement (Istre centre)	6 500	7 100	4,4%
	Section Sud	9 800	10 900	11,2%
CONTOURNEMENT DE MARTIGUES / PORT-DE-BOUC		57 100	40 300	8,6%
RD5		32 000	33 900	5,9%

Exemple de variation des niveaux de trafics sur le scénario de projet autoroutier intermédiaire - Source : DREAL PACA

Analyse de la sensibilité du projet à la réalisation du contournement d'Arles

Une analyse de l'influence respective des projets LFS et contournement autoroutier d'Arles a été réalisée par le Cerema. En effet, une part non négligeable du trafic poids lourds émis actuellement par la ZIP de Fos emprunte la RN568 puis l'A54 en direction de l'ouest pour rejoindre notamment l'Occitanie et l'Espagne et dans une moindre mesure pour rejoindre l'A7 en direction du nord via la RD570N au niveau d'Arles.

Dans le cadre des études de trafic du contournement d'Arles, une analyse de la sensibilité du projet de liaison Fos-Salon à la réalisation du contournement à l'horizon 2048 a été menée. Les résultats montrent que le trafic sur la liaison Fos-Salon reste stable avec ou sans le contournement d'Arles. La réalisation de ce dernier n'impacte donc pas le choix d'itinéraire des usagers potentiellement intéressés par la liaison Fos-Salon.

Un second test a été réalisé pour mesurer, cette fois, l'impact de la non-réalisation de la liaison Fos-Salon sur le contournement d'Arles. Comme précédemment, le test montre que les 2 projets sont indépendants. Ainsi, les principales différences sont localisées dans le périmètre proche d'influence de la liaison Fos-Salon. Un impact limité sur le trafic PL a été mesuré sur le choix d'itinéraire pour rejoindre l'A7 au nord avec une bascule de l'itinéraire actuel RN568-A54-RD570N vers le nouvel itinéraire LFS-A54-A7. Ce résultat est cohérent avec les hypothèses prises dans le cadre de l'étude de trafic de la liaison Fos-Salon. Il est par ailleurs favorable, puisqu'il conduit le trafic PL non local à privilégier un itinéraire autoroutier et plus court, plutôt que routier (intégrant des traversées urbaines).

INDUCTION DE TRAFIC

Le trafic induit ne doit pas être confondu avec le report de trafic. Ce dernier est un des buts recherchés par le projet, permettant de délester les voies locales d'un trafic de transit pour améliorer le cadre de vie des espaces urbanisés et favoriser les modes de déplacements collectifs et alternatifs.

L'induction de trafic apportée par un projet d'infrastructure routière exprime à la fois :

- une augmentation de la fréquence des déplacements due à l'offre nouvelle en matière d'infrastructure,
- une augmentation de la demande,
- un report des autres modes de transport sur la route (ou l'inverse si la situation se dégrade),

Plus généralement, le trafic induit est l'augmentation (à population et poids économique constants) de la génération de trafic de toutes les zones concernées par l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier.

Il a été retenu dans le cadre du projet de ne pas tenir compte du trafic induit par la réalisation de la nouvelle infrastructure. En effet, le projet ne concerne pas la création d'un nouvel itinéraire mais bien l'amélioration et le renforcement d'un itinéraire existant avec certes une réduction des congestions (notamment aux heures de pointe) mais sans bouleversement majeur. En outre, la prise en compte des trois scénarios de croissance de développement territorial permet de tenir compte de l'incertitude sur le développement du territoire.

IMPACT DU SCÉNARIO AMS « AVEC MESURES SUPPLÉMENTAIRES » DE LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE DE 2019 (SCÉNARIO PERMETTANT D'ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CARBONE À L'HORIZON 2050)

Ce scénario AMS met en évidence des mesures de politiques publiques, en supplément de celles existantes aujourd'hui, qui permettraient à la France de respecter les objectifs climatiques et énergétiques à court, moyen et long termes.

Le scénario AMS prévoit les évolutions de la demande de transport suivantes :

SCÉNARIO CENTRAL, TCAM*	DEMANDE TOUS MODES (VOY.KM)	CIRCULATION ROUTIÈRE (VEH.KM)
Longue distance (>100 km)	1,2 %	1,1 %
Courte distance (<100 km)	0,3 %	-0,7 %
Marchandises	1,0 %	0,4 %

Extrait de la fiche outil du référentiel d'évaluation des projets de transports sur le cadrage du scénario de référence -version du 03 mai 2019 - Source : DREAL PACA

*TCAM : Taux de croissance annuel moyen

Ces taux de croissance nationaux de la demande de transport doivent nécessairement être adaptés en fonction du contexte local (zone urbaine ou périurbaine, générateurs spécifiques...) et des données prospectives à disposition sur le territoire.

Concernant la demande en transport routier longue distance, le taux de croissance retenu dans le cadre de l'étude de trafic de la liaison Fos Salon est similaire au taux de croissance du scénario AMS : 1,1% pour les VL et 1% pour les PL.

En ce qui concerne la demande en transport routier courte distance, le taux retenu initialement de +0.5%/an est supérieur au taux de -0.7% préconisé par le scénario AMS. Si cet écart est significatif, il convient de nuancer son impact car le taux de croissance concerne uniquement 43% des usagers VP du secteur en lien avec la ZIP sur la base de ratios nationaux. En effet, les autres usagers VP (57%) sont analysés sur la base du développement socio-économique du territoire traversé par le projet (développement du GPMM, développement des zones de Grand bayanne, Tubé...) et donc calés sur des plans locaux plutôt que sur des prospectives nationales.

Concernant le trafic de marchandises, la particularité du territoire avec la présence de la ZIP rend l'utilisation des taux nationaux inadaptée, même si ceux-ci constituent un repère utile. À ce titre, il est intéressant de noter que le niveau de développement prévu pour le trafic conteneurs dans le scénario de croissance bas à l'horizon 2030 était déjà atteint en 2019 par le GPMM.

L'impact du nouveau référentiel sur le volume de trafic en situation de référence 2030 sur la RN569 (section centrale au Nord de Dassault) est évalué à environ -3000 véh/j (36 500 véh/j contre 39500 véh/j). Ce niveau est comparable au trafic estimé sur cette section pour le scénario de croissance bas (36 900 veh/j).

La nouvelle version de la Stratégie Nationale Bas Carbone, avec mesures supplémentaires (dans l'objectif de neutralité carbone) introduit des hypothèses d'évolution du trafic, notamment VP, avec une réelle inflexion par rapport à la version précédente de la SNBC. Le scénario de croissance bas, construit pour évaluer le projet LFS, couvre bien cette nouvelle situation. L'évaluation du projet dans ce scénario a été présentée ci-avant, faisant apparaître un intérêt tangible du projet de LFS (selon diverses options de projet) en matière de conditions de circulation sur le réseau routier national et local, et en matière de gain de temps notamment entre Fos (et GPMM) et le Nord (A54 – A7).