



Projet de reconversion de la friche industrielle du site Saint Louis Sucre à Marseille (13)

Procédure d'examen au cas par cas



ANNEXE N°7 :

NOTE COMPLÉMENTAIRE AU FORMULAIRE CERFA



Janvier 2023

2.8 Etude de circulation

Une étude de circulation a été réalisée par Ingérop. Les données de circulation sont issues des données de trafic relevées du 6 au 12 septembre 2022 et de simulations des trafics générés par le projet sur la base d'une reconfiguration des carrefours, en date de décembre 2022.

Afin d'appréhender l'ensemble des impacts et des besoins de desserte, la totalité de l'ancienne sucrerie Saint-Louis a été prise en compte dans cette étude de circulation.

2.8.1 Le réseau viaire et l'accès au site Saint-Louis

Le site du projet dispose d'une bonne accessibilité routière au réseau structurant (A55 par l'échangeur Cap Pinède, A7/L2-A507 par l'échangeur des Arnavaux), mais un maillage routier Est/Ouest relativement « restreint » qui concentre les flux de trafics sur les axes Nord/Sud du secteur.

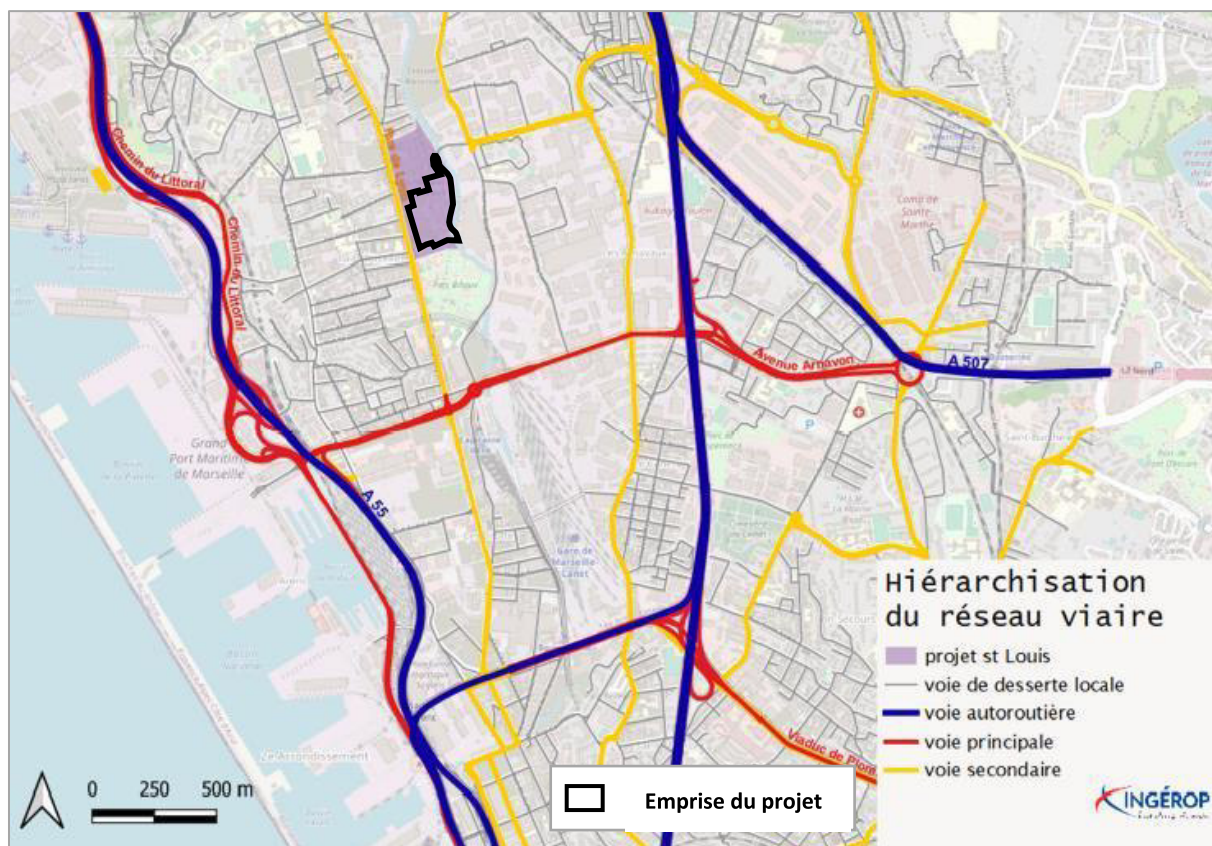


Figure 17 : Plan de desserte routière du projet – Source : Ingérop 2022

Le site de l'ancienne sucrerie de Saint-Louis est relié au réseau viaire :

- A l'ouest, par la rue de Lyon qui borde directement l'ancienne usine, géré en « statique ».
- A l'est, l'usine est reliée au réseau viaire via la traverse Chaudelles.

2.8.2 La situation actuelle

2.8.2.1 Les niveaux de congestion sur le secteur du projet

Des dysfonctionnements sont observés au niveau du carrefour Lavoisier/Ibrahim/Ali (gestion statique avec cédez-le-passage, depuis le Boulevard Lavoisier, du flux important Est/Sud) sont actuellement renforcés par une augmentation des trafics due aux reports de trafic induits par les phases travaux successives du secteur de l'Avenue Gèze.

Les mesures de trafic sont relevées lors du comptage du 6 au 12 septembre 2022, en heure de pointe du matin (HPM, de 8h à 9h) et en heure de pointe du soir (HPS, de 17h à 18h).

Selon ces données, il apparaît que :

- La rue de Lyon et l'avenue Ibrahim Ali sont des axes très fréquentés.
- La traverse Chaudelles à l'est est un accès qui a un faible volume de trafic, principalement utilisé par le groupe SNEF.

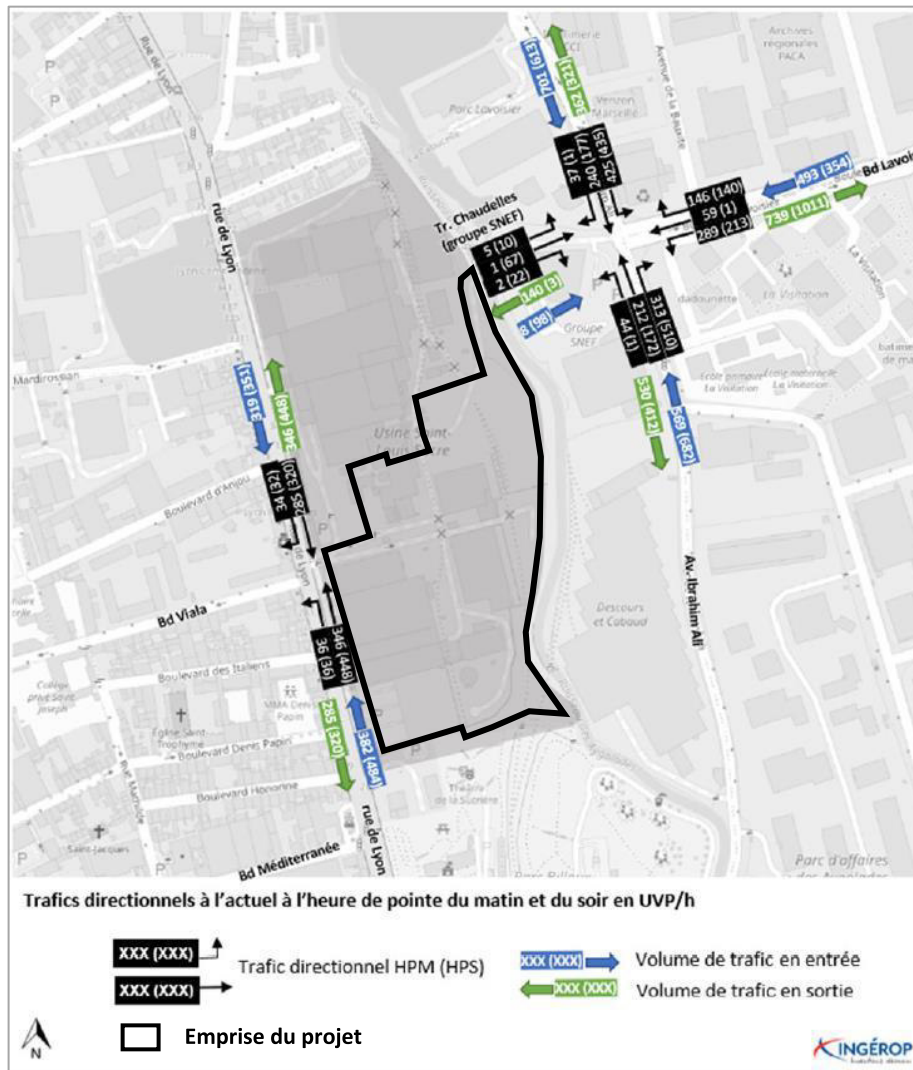


Figure 18 : Volumes de trafics relevés dans le secteur du projet du 6 au 12 septembre 2022 – Source : Ingérop, 2022

2.8.2.1 Analyse de la réserve de capacité des carrefours de la situation actuelle

Dans ce cadre, la méthode du créneau critique (selon Guide des carrefours urbains du CEREMA) est appliquée pour déterminer le temps moyen d'attente :

- Acceptable en dessous de 30 secondes.
- Moyennement acceptable entre 30 secondes et 1 minute.
- Non acceptable au-delà de 1 minute.

A l'HPM : Le temps d'attente moyen sur le tourne-à-gauche est élevé (116 secondes). Le Boulevard Lavoisier est saturé en entrée de carrefour.

A l'HPS : Les temps d'attente moyens sur l'ensemble des mouvements sont jugés acceptables.

2.8.3 Evaluation de la situation future

2.8.3.1 Les trafics générés par le projet

Le projet de requalification de la friche Saint-Louis génère au total :

- 200 entrées et 53 sorties en sortie à l'HPM.
- 32 entrées et 171 sorties à l'HPS.
- Pour l'accès par la traverse Chaudelles :
 - 161 entrées et 46 sorties à l'HPM.
 - 30 entrées et 138 sorties à l'HPS.
- Pour l'accès par la rue de Lyon au Nord :
 - 30 entrées et 0 sorties à l'HPM.
 - 0 entrées et 25 sorties à l'HPS.
- Pour l'accès par la rue de Lyon au Sud :
 - 9 entrées et 7 sorties à l'HPM.
 - 2 entrées et 8 sorties à l'HPS.

La majorité du trafic généré accède au site par la traverse Chaudelles, via le Boulevard Lavoisier et l'Avenue Ibrahim Ali.

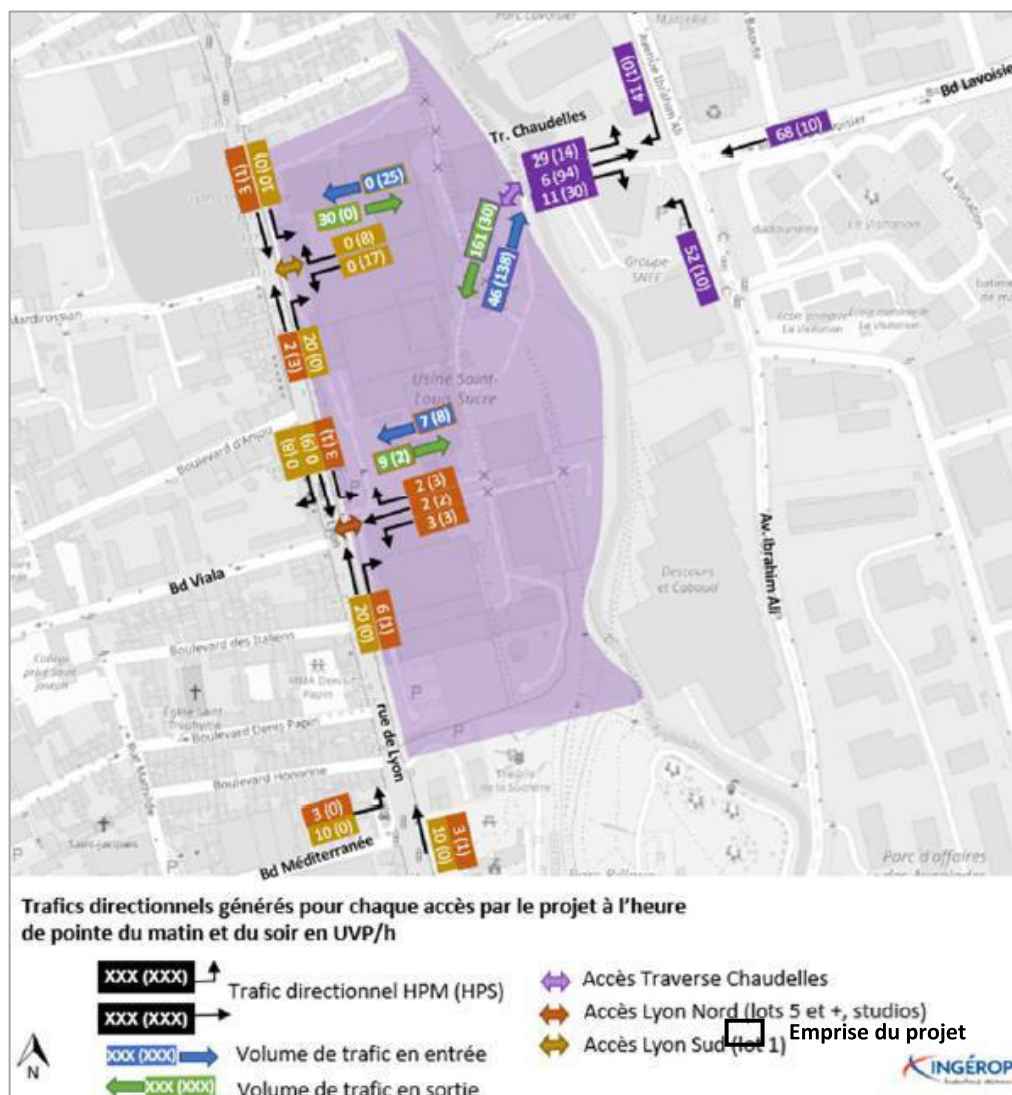


Figure 19 : Carte de synthèse de l'ensemble des trafics directionnels générés par le projet pour l'HPM et l'HPS – Source : Ingérop, 2022