



**LE PROJET DE RECONSTITUTION  
DES FONCTIONNALITES  
FERROVIAIRES DU CANET**

**DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC, DES  
CONDITIONS DE CIRCULATIONS ET DES METHODES DE  
CALCUL UTILISEES POUR EVALUER ET EN ETUDIER LES  
CONSEQUENCES**

Note en réponse aux demandes de précisions et  
recommandations du garant en date du 20/01/2023

**Juillet 2023**

## Sommaire

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023 .....	3
1. Le trafic ferroviaire actuel .....	4
2. L'infrastructure projetée .....	4
3. Le matériel projeté .....	5
4. Les trafics projetés .....	7
5. Le trafic routier actuel .....	9
5.1. Comptages routiers .....	9
5.2. Trafics mesurés.....	9
6. Le trafic routier en situation de référence et en situation de projet .....	11
6.1. Evolution de la demande.....	11

## **Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023**

« 13. Partage des données relatives aux perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est »

« 14. Approfondissement des études circulatoires et adaptation des données pour la réalisation de l'étude d'impact »

Les hypothèses de trafic prises en considération dans cette étude d'impact ont servi de base aux différentes études spécifiques réalisées :

- Etude acoustique,
- Etude sur la qualité de l'air
- Etude climat
- Etude socio-économique.

## 1. Le trafic ferroviaire actuel

Les données de trafic et de vitesse utilisées dans les différentes études en situation actuelle sont précisées dans l'état initial de la présente étude.

## 2. L'infrastructure projetée

L'armement de la voie ferrée au niveau du raccordement de Mourepiane a déjà été réalisé dans le cadre de ce projet qui avait fait l'objet d'une première étude en 2015 (mais aucune circulation n'a encore emprunté cette voie depuis els travaux réalisés qui comprennent également des écrans acoustiques sur cette section). Concernant le réseau RFP, l'armement est inchangé par rapport à la situation initiale.

Le renouvellement de l'armement avec le projet est positif pour limiter la transmission des vibrations au passage des convois ferroviaires dans le sol.

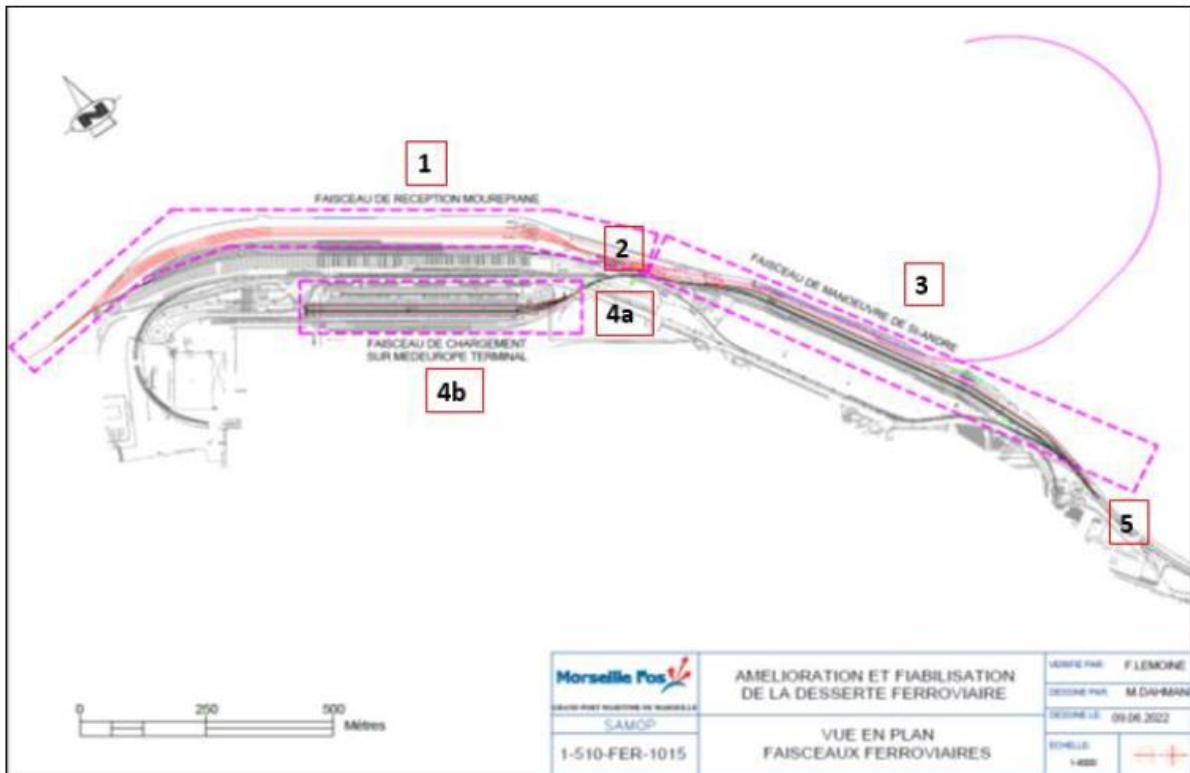
### Réseau ferré national (RFN)

Sur le raccordement de Mourepiane, l'infrastructure est donc composée d'un armement renouvelé

Sur la ligne de l'Estaque l'armement reste le même, les seuls travaux sur cette ligne sont une communication entre les 2 voies de circulation afin que les convois qui arrivent depuis le raccordement de Mourepiane puissent aller sur la voie qui leur est dédiée (aménagement d'une centaine de mètres).

### Réseau ferré portuaire (RFP)

L'armement existant est conservé sur RFP, et l'armement prévu pour le faisceau de réception de Mourepiane (1) est précisé ici :



SECTEUR	ARMEMENT
faisceau Moureplane = secteur 1	voies ballastées Rail 50E6 coupon 18m Traverses bois avec selles de type Nabla
entre faisceau Moureplane et faisceau St André = secteur 2	voies ballastées Rail 50E6 coupon 18m Traverses bois avec selles de type Nabla
faisceau St André manoeuvres = secteur 3	voies ballastées Rail 50E6 coupon 18m Traverses bois avec selles de type Nabla
entre faisceau St André et MET = secteur 4a	voies ballastées Rail 50E6 coupon 18m Traverses bois avec selles de type Nabla
faisceau Med Europe Terminal = secteur 4b	rails à gorge soudés sur dalle béton SEI70G Soudé

### 3. Le matériel projeté

Au-delà de 2024, tous les convois de type frets n’auront plus de système de freinage de type « freiné fonte » sur la zone du port de Marseille Fos (sur RFP et RFN). On retiendra que ce système « freiné composite » a une émission acoustique inférieure de près de 9 dB(A) à l’émission que pour le système actuel en freiné fonte.


**Cette modification des matériels roulants a une incidence acoustique très importantes et favorables pour les riverains des voies ferrées.**

Les matériels roulants projetés concernant la zone du projet sont des trains frets de types :

Transport Combiné Continental	Tous scénarios : 850m
Transport Combiné Maritime	Situation actuelle (Canet) : 750m
	Scénario référence : 560m Scénario projet : 850m
Transfert Canet - Arenc	Situation actuelle : max 560 m, en moyenne 400 m
Autoroute ferroviaire	Scénario projet : 850m
Trimet	Tous scénarios : 260m
Trains Auto	Tous scénarios : 550m
ITE Storione	Tous scénarios : 500m
ITE Panzani	Tous scénarios : 500m

Des équivalences acoustiques sont considérées pour ces matériels de type fret :

**Type de matériel : BB22200-22300-22400**



Vitesse maximale	160 km/h
Vitesse de référence	160 km/h
Longueur	17,48 m
Type de freinage	Semelle frittée
Réflexion Caisse/Ecran	1

Niveaux sonores et spectre de référence au(x) point(s) de mesure en  $Leq,tp$

1/3 oct.	100 Hz	125 Hz	160 Hz	200 Hz	250 Hz	315 Hz
d = 25 m / h = 3,5 m [dB]	78	75,1	74,8	75,6	77,3	77,6
1/3 oct.	400 Hz	500 Hz	630 Hz	800 Hz	1000 Hz	1250 Hz
d = 25 m / h = 3,5 m [dB]	77,5	76,8	79,3	82,8	78,5	76,6
1/3 oct.	1600 Hz	2000 Hz	2500 Hz	3150 Hz	4000 Hz	5000 Hz
d = 25 m / h = 3,5 m [dB]	76,3	76	73,8	72,3	71,3	69,7

d = 25 m / h = 3,5 m
L0 = 87,7 dB(A)

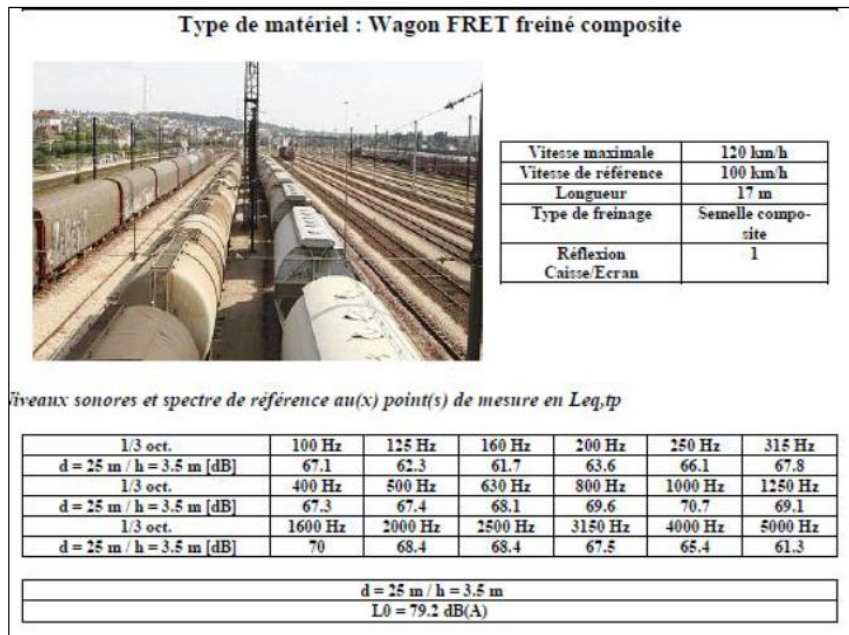


Figure 1 : Fiches extraites du document de référence ferroviaire

**Nota :** Ces données sont issues du document de référence « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » de SNCF Réseau de 2012 pour les études acoustiques.

#### 4. Les trafics projetés

Les données de trafic et de vitesses utilisées pour l'étude acoustique du projet sont les suivantes :

Note de lecture pour le tableau ci-dessous : Pour simuler les convois ferroviaires ayant une vitesse inférieure à 40 km/h, la modélisation acoustique a été réalisée à partir de données issues d'autres sites ferroviaires sur lesquels des mesures de trains fret circulant à faible vitesse étaient disponibles. Les enjeux demeurent très limités compte tenu de l'éloignement des premières habitations (une centaine de mètres environ).

DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC, DES CONDITIONS DE CIRCULATIONS ET DES METHODES DE CALCUL UTILISEES POUR EVALUER ET EN ETUDIER LES CONSEQUENCES

Réseau	Secteur	Aménagement	Statut	Vitesse	FRETTS										TER						
					Fret 850 m		Fret 750 m		Fret 550 m		Fret 250 m		Fret 150 m		BGC-US	BGC-UM					
					BR22200 + 47xWingson Fret 6h-22h	BR22200 + 42xWingson Fret 22h-6h	BR22200 + 31xWingson Fret 6h-22h	BR22200 + 14xWingson Fret 6h-22h	BR22200 + 28xWingson Fret 6h-22h	BR22200 + 28xWingson Fret 22h-6h	BR1500 quadrilatère 6h-22h	BR1500 quadrilatère 22h-6h									
RPN	Section 13_40	Intersection Bac Mouzeplane-Etaque	LRS sur traverse béton	Actualité 2019	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h	3.2	1.0	2.8	0.2	1.7	1.0	1.0	0.7	0.1	24.0	2.0					
				Référence 2026 (sans projet)	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h																
				Référence 2046 (sans projet)	TER: 90 km/h / FRET: 60 km/h	6.0	1.0	2.0	0.2	2.0	1.0	1.0	0.7	0.1	43.2	4.8	28.8	3.2			
				Projet 2026	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h	10.6	2.0	10.6	0.2	10.6	1.0	1.0	0.7	0.1	24.0	2.0	28.8	3.2			
				Projet 2046	TER: 90 km/h / FRET: 60 km/h	3.2	1.0	2.8	0.2	1.7	1.0	1.0	0.7	0.1	24.0	2.0					
				Actualité 2019	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h																
RPN	Section 13_41a	Intersection Bac Mouzeplane - Intersection Bac Carvet	LRS sur traverse béton	Référence 2026 (sans projet)	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h			2.0	1.0	1.0	0.7	0.1	43.2	4.8	28.8	3.2					
				Référence 2046 (sans projet)	TER: 90 km/h / FRET: 60 km/h			0.2	1.0	1.0	0.7	0.1	24.0	2.0							
				Projet 2026	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h			0.2	1.0	1.0	0.7	0.1	43.2	4.8	28.8	3.2					
				Projet 2046	TER: 90 km/h / FRET: 60 km/h																
				Actualité 2019	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h																
				Référence 2026 (sans projet)	TER: 70 km/h / FRET: 60 km/h																
RPN	Section 13_43	Raccordement Mouzeplane vers le RFP	LRS sur traverse béton	Référence 2026 (sans projet)	FRET: 60 km/h																
				Référence 2046 (sans projet)	FRET: 60 km/h	6.0	1.0														
				Projet 2026	FRET: 60 km/h	10.6	2.0														
				Projet 2046	FRET: 60 km/h																
				Actualité 2019	FRET: 60 km/h																
				Référence 2026 (sans projet)	FRET: 60 km/h																
RFP	Secteur 2	Faisceau Mouzeplane - Faisceau St André	Rails courts sur traverses bois	Référence 2026 (sans projet)	= 6 km/h	6.0	1.0														
				Référence 2046 (sans projet)	= 6 km/h	6.0	1.0														
				Projet 2026	= 6 km/h	10.6	2.0														
				Projet 2046	= 6 km/h																
				Actualité 2019	= 6 km/h																
				Référence 2026 (sans projet)	= 6 km/h																



## 5. Le trafic routier actuel

### 5.1. Comptages routiers

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.

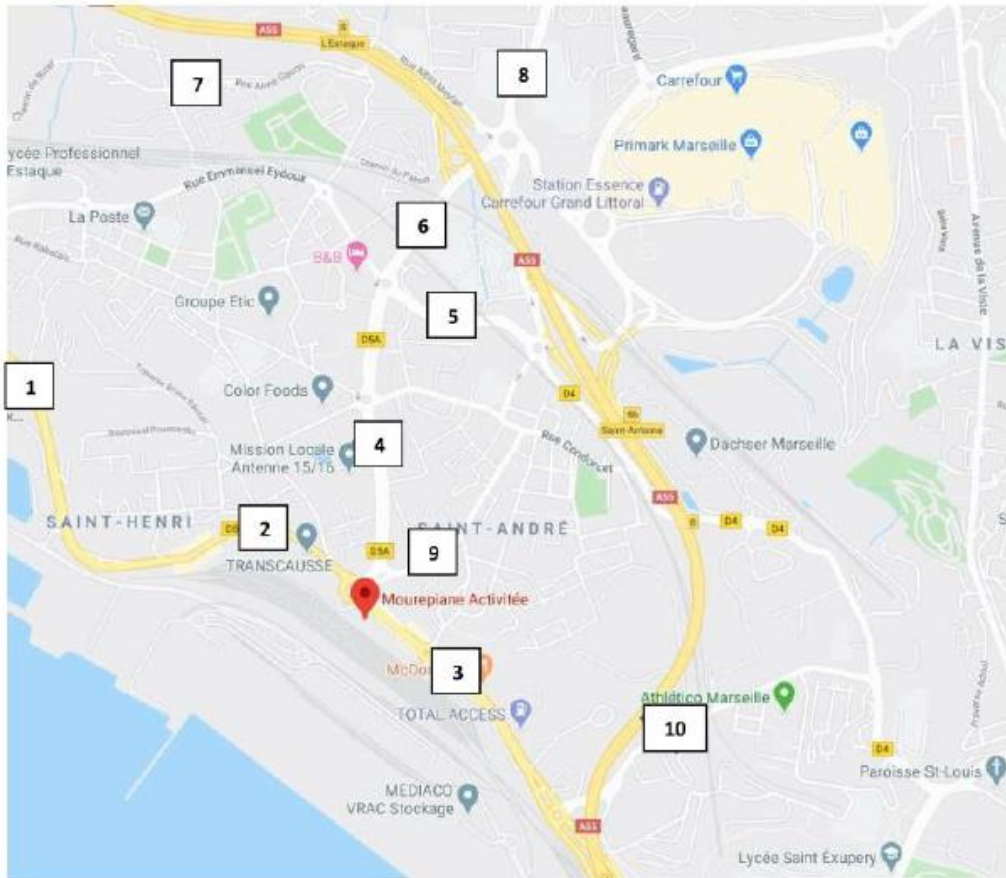


Figure 2 : Postes de comptages janvier 2021

### 5.2. 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.

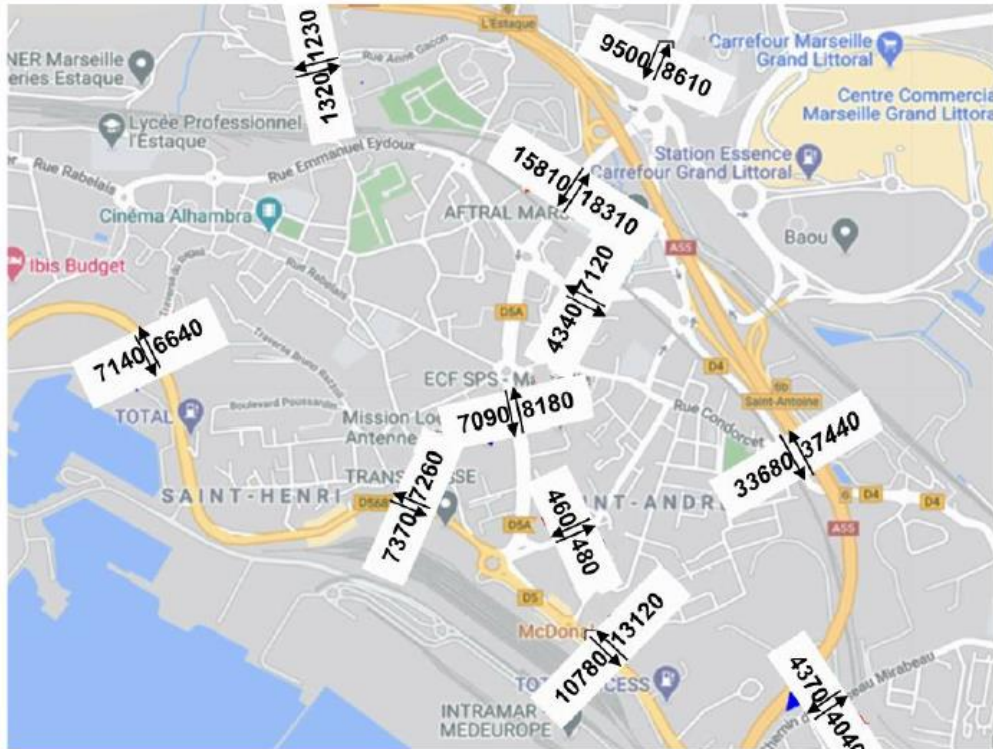


Figure 3 : Circulation véhicules par jour dans chaque sens – tous véhicules (source : comptages janvier 2021 – sauf trafic A55 : source DIRMED)

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.

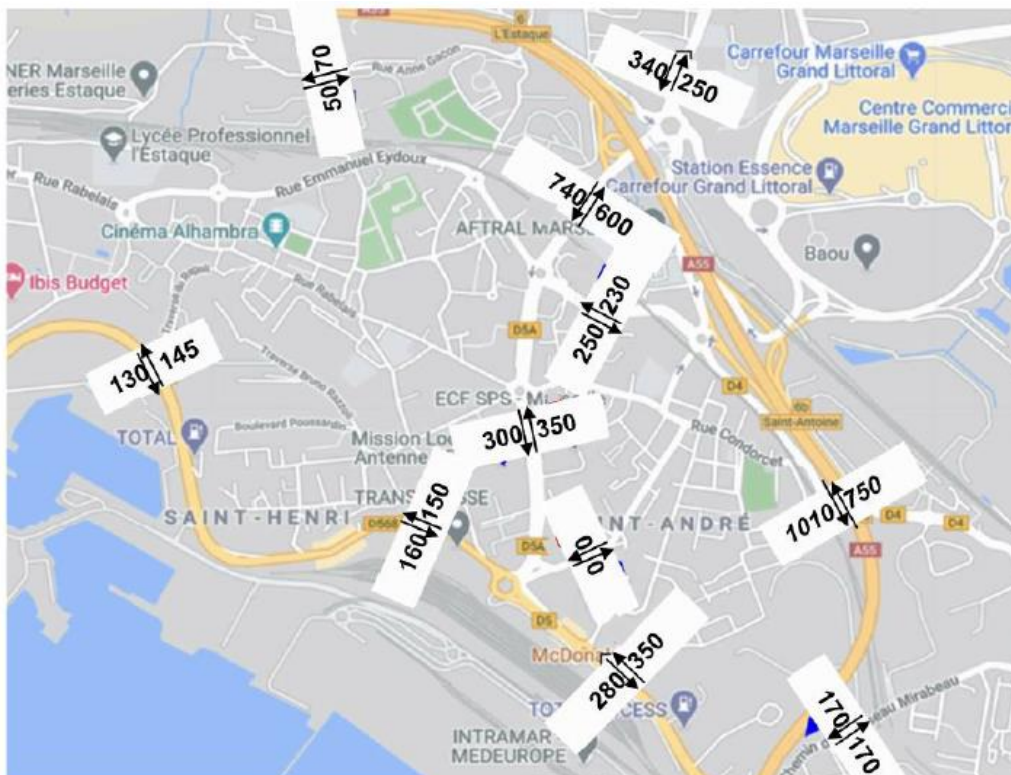


Figure 4 : Circulation en jour ouvrable – PL (source : comptages janvier 2021 – sauf trafic A55 : source DIRMED)

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).

## 6. Le trafic routier en situation de référence et en situation de projet

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.

### 6.1. Evolution de la demande

Deux horizons ont été modélisés : 2026, l'année de mise en service du projet et 2046, soit vingt ans après.

Pour chaque horizon, deux situations ont été 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)
<b>Longue distance (&gt;100km)</b>	1,2%	1,1%
<b>Courte distance (&lt;100km)</b>	0,3%	-0,7%
<b>Marchandises</b>	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 se sont basées sur les hypothèses suivantes :

#### Trafics maritimes

Les bassins Est traitent de l'ordre de 110 000 conteneurs par an dont 13 à 15% sont transférés sur des trains et 85 à 87% par poids-lourds. Ils traitent également 200 000 remorques desservant la Corse et le Maghreb (Algérie, Tunisie et Maroc).

Ce trafic est transporté à 100% par la route en l'absence de transfert des remorques sur les trains.

La croissance prévue pour ces trafics conteneurs prévue dans le projet stratégique 2019/2023 s'inscrit dans une trajectoire de croissance modérée de 1% par an prévoyant 125 000 conteneurs en 2030 et 137 500 en 2040.

Ce taux est le même pour la situation projet ou pour la situation référence.

La différence entre le scénario projet et le scénario référence pour les conteneurs tient essentiellement au niveau du report modal. En référence, le taux de report modal de 14% est divisé par 2 soit 7% après la fermeture du Canet car la nécessité de découper successivement le train à Miramas puis sur le Canet renchérit les coûts ferroviaires et rend ce mode moins compétitif par rapport à la route. Dans le scénario projet au contraire, la performance du nouvel accès permet de passer de 14% à 20% soit une augmentation de près de 50% du report modal grâce aux réductions des coûts ferroviaires induits par le projet.

Pour les 200 000 remorques un taux de croissance de 0,5% est retenu pour le scénario référence sur la période 2026/2046 pour les lignes existantes. Ce taux est une moyenne car les évolutions des trafics remorques sur le Maghreb est erratique.

Dans le scénario projet, l'accès ferroviaire performant permet de développer une ligne maritime de type « autoroute de la mer » vers la méditerranée orientale. Cette ligne massifie des poids lourds et associe une ligne maritime avec des lignes ferroviaires qui permettent d'irriguer un large hinterland sur le modèle de ce qui existe sur Trieste. Le taux de report modal ferroviaire est donc très important sur ces lignes : 80% des remorques sont transférées directement sur le train vers le nord de la France ou le Benelux. Seule les remorques à destination directe de la Région sont reprises par des transporteurs routiers et empruntent la route. Ce trafic pourrait représenter 30 000 remorques à l'horizon 2046 soit une augmentation de 15% des remorques sur 20 ans dans le scénario projet.

Ce développement conjoint des lignes maritimes et ferroviaires permettra de charger des remorques existantes (Corse et Maghreb) sur des lignes ferroviaires qui avant n'existaient pas. On aura donc un report modal qui progressivement atteindra 10% sur ces lignes.

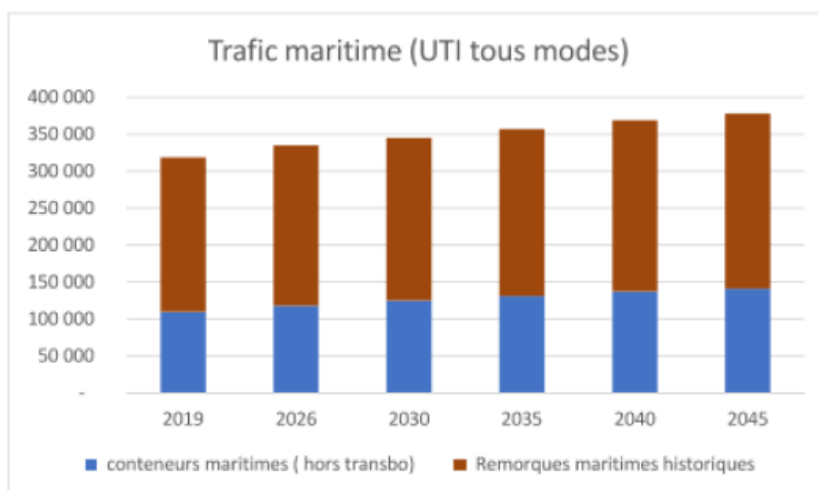


Figure 5 : Evolution des trafics maritimes – hors projet

## 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.

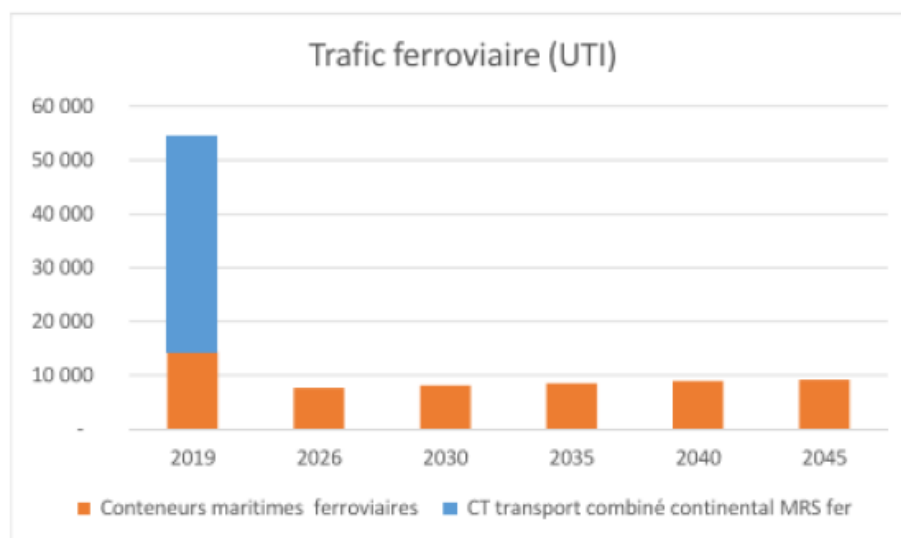


Figure 6 : Evolution des trafics ferroviaires – hors projet

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.

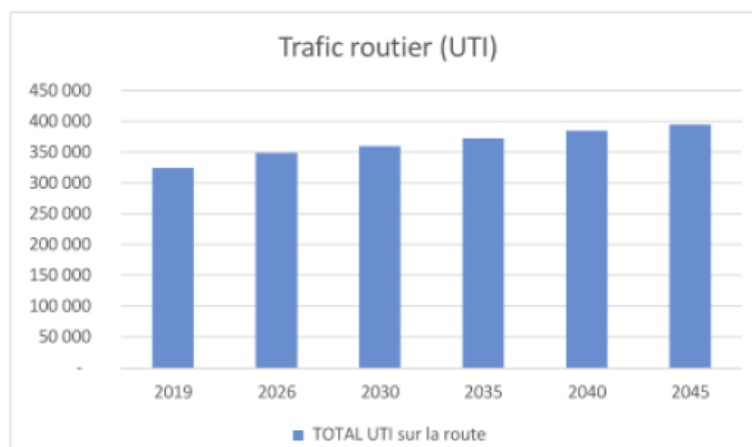


Figure 7 : Evolution des UTI routiers traités – hors projet

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

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 Condorcet 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 par 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.

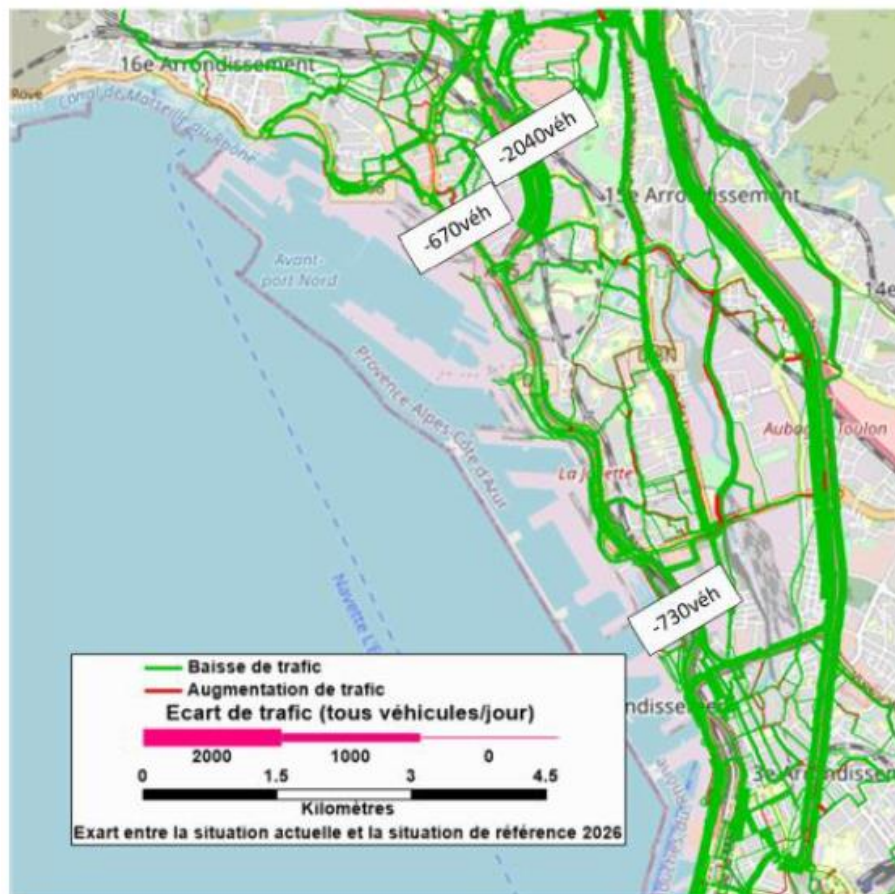


Figure 8 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (référence) , deux sens confondus

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.





Figure 9 : 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.

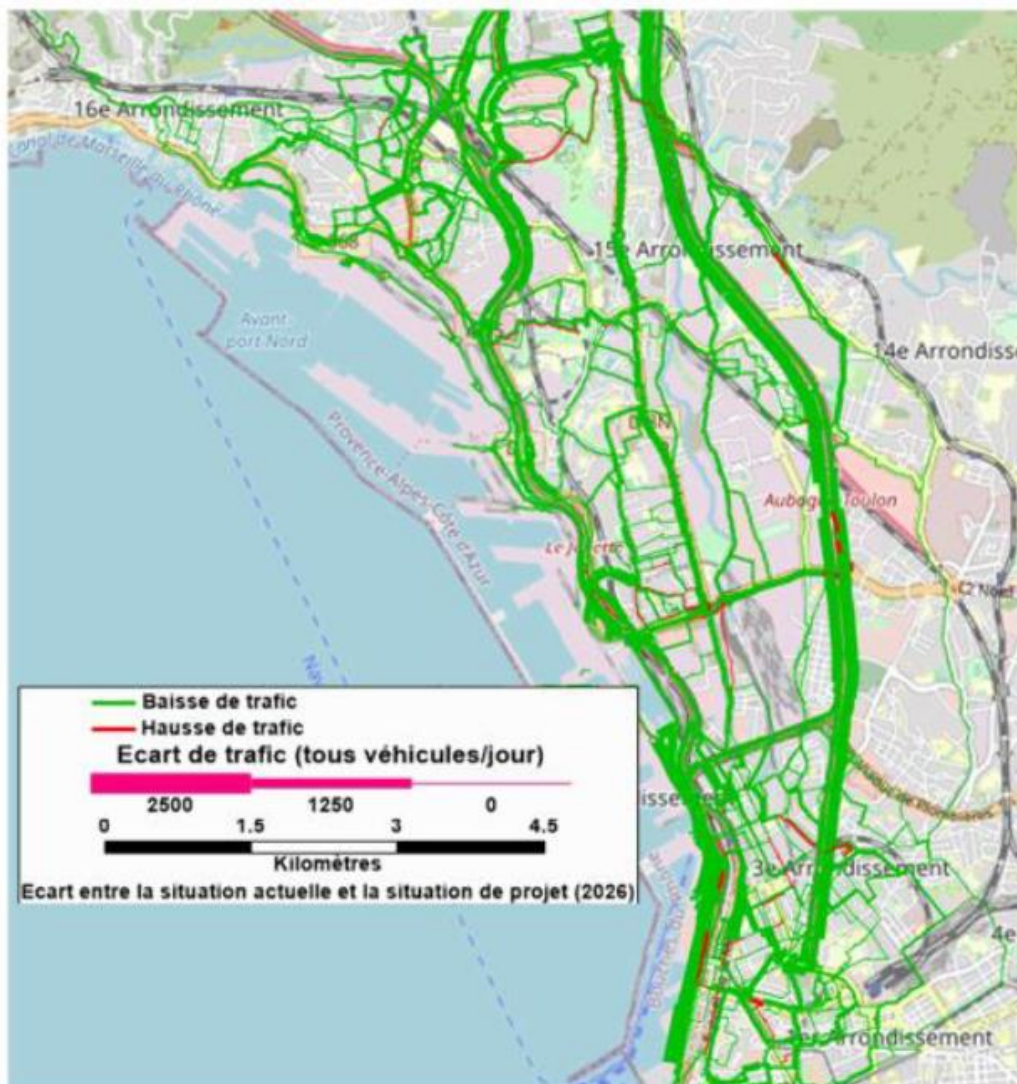


Figure 10 : Evolution des trafics journaliers tous véhicules entre 2021 et 2026 (projet)

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



Figure 11 : 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 rejoignent 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.

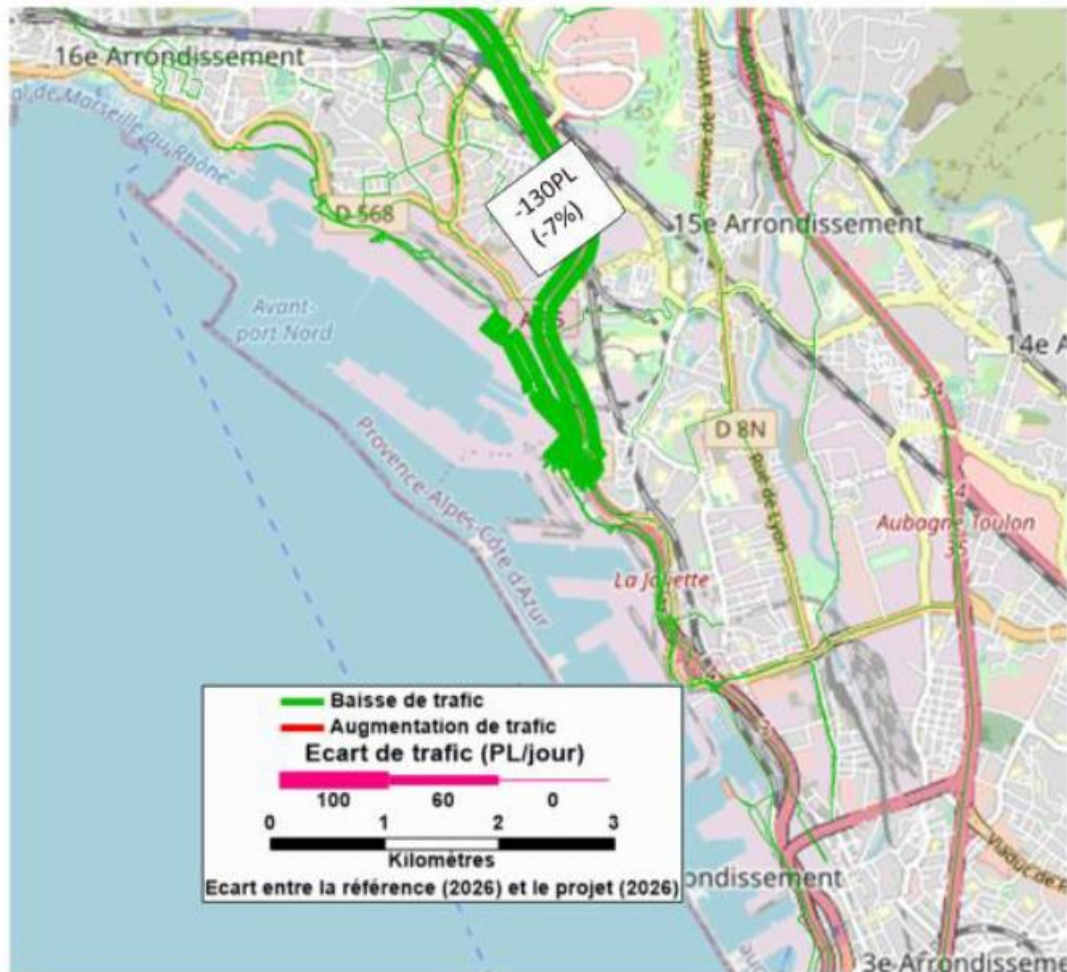


Figure 12 : Evolution des trafics poids lourds avec la mise en service du projet (2026)

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.

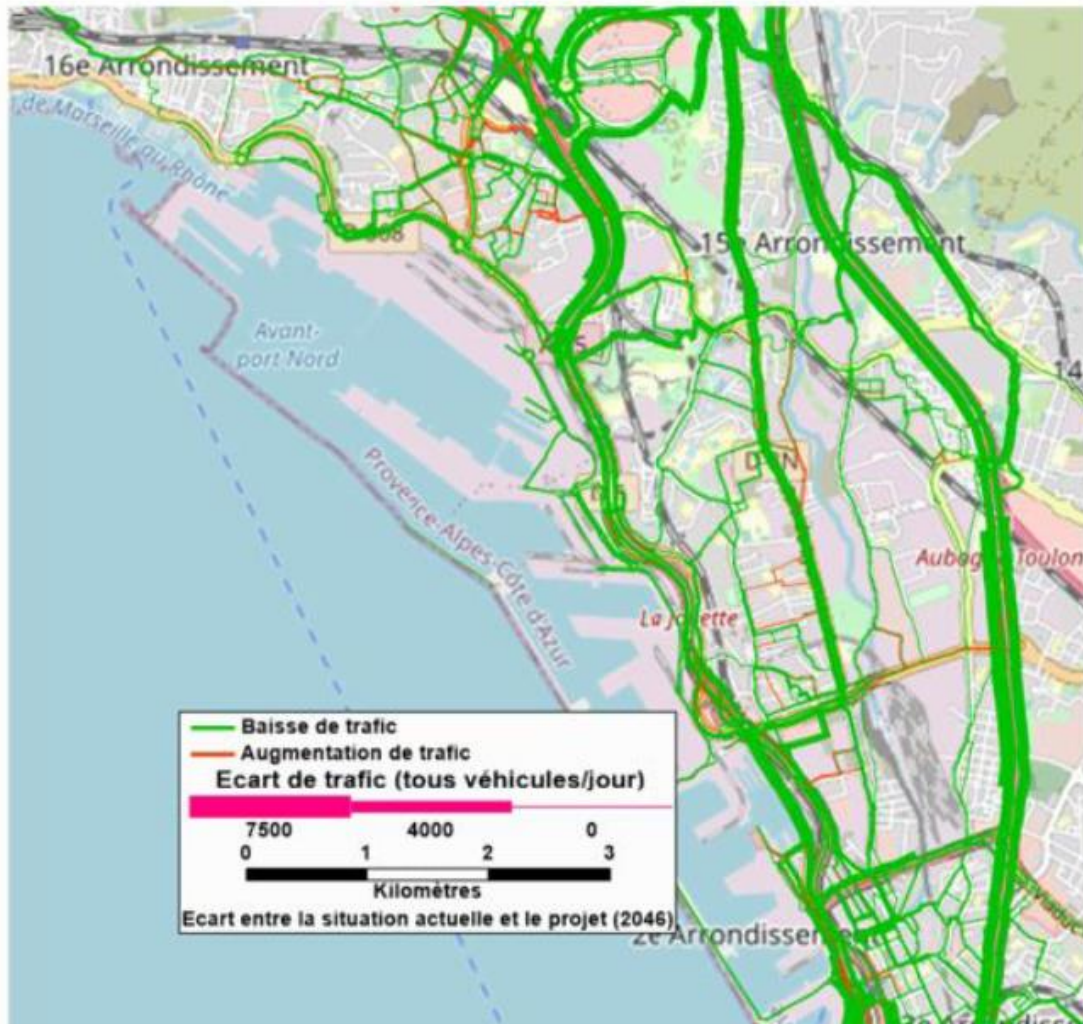


Figure 13 : Evolution des trafics entre 2021 et 2046 (projet)

La 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. Il permettra d'enlever 45 000 poids lourds par an de la circulation en 2026 et 71 000 poids-lourds en 2046.

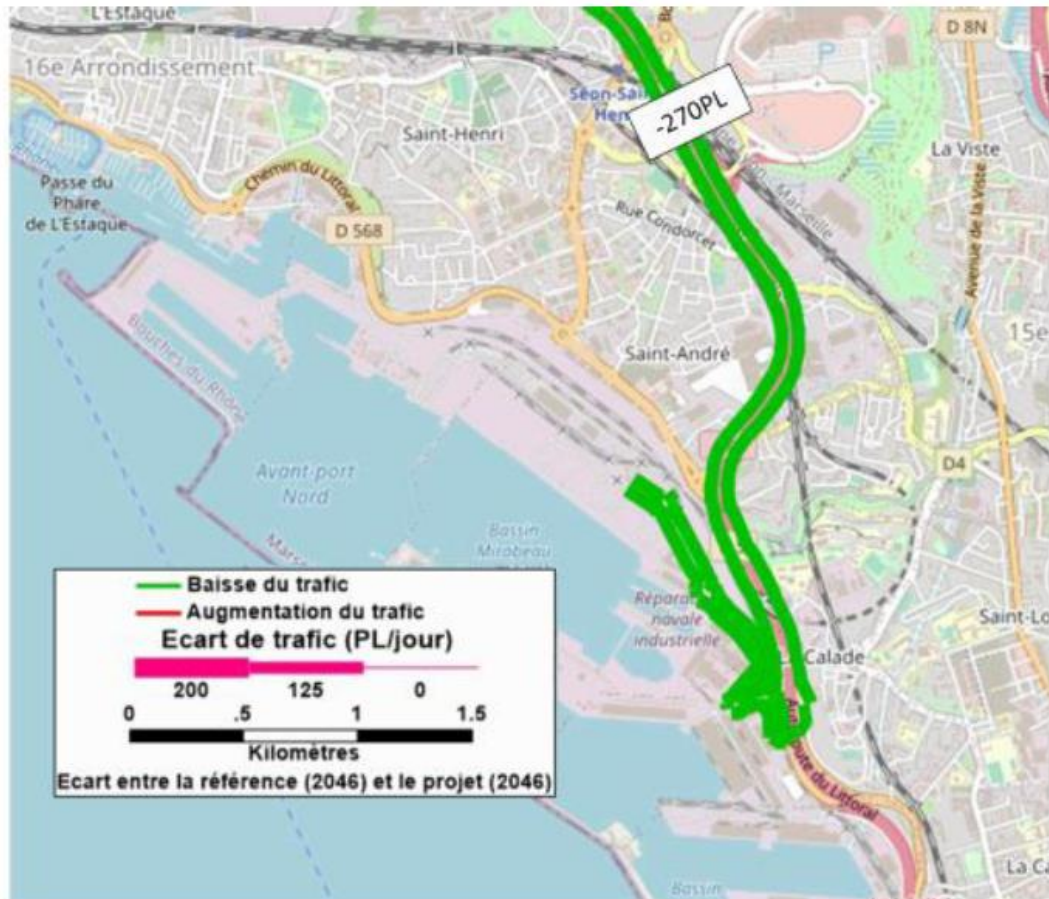


Figure 14 : Evolution des trafics PL entre la référence et le projet (2046)

Le tableau ci-après précise sur les principaux axes de l'aire d'étude les hypothèses de trafic prises en compte dans les modélisations spécifiques pour la situation de référence et la situation de projet à l'horizon 2046.

Route	Section	Situation référence 2046		Situation projet 2046	
		TMJA	PL	TMJA	PL
A55	Sortie 6 - sortie 5	75976	4370,0	76024	4195,0
	Sortie 5 - sortie 4	62349	2162,0	62550	1856,0
RD5	Sortie 5 A55 - Chemin du Ruisseau	17476	1197,0	18026	1233,0
	Chemin du Ruisseau - Boulevard Grawitz	33638	1740,0	33848	1780,0
	Boulevard Grawitz - Avenue André Roussin	35004	1657,0	35320	1693,0
	Avenue André Roussin - Rue de la Valouise	17359	618,0	17396	595,0
Avenue André Roussin	RD5 - Rue Condorcet	12578	496,0	12683	484,0
	Rue Condorcet - Avenue Fernand Sardou	17714	1550,0	17736	1433,0
Rue Condorcet	Avenue André Roussin - Boulevard Grawitz	10165	427,0	10668	449,0
Boulevard Grawitz	Rue Condorcet - RD5	164	34,0	152	32,0
Chemin du Ruisseau	RD5 - RD4	7240	397,0	7044	387,0
Impasse Albarel Malavasi	Chemin du Ruisseau - Résidence Consolat	4321	221,0	4164	277,0
Traverse Santi	RD5 - Chemin de la Madrague Ville	158	2,0	163	2,0
Chemin de la Madrague Ville	Traverse Santi - Place des Abattoirs	2074	48,0	1985	50,0
Chemin du Cap Janet	Chemin de la Madrague Ville - RD5	2953	282,0	3088	289,0