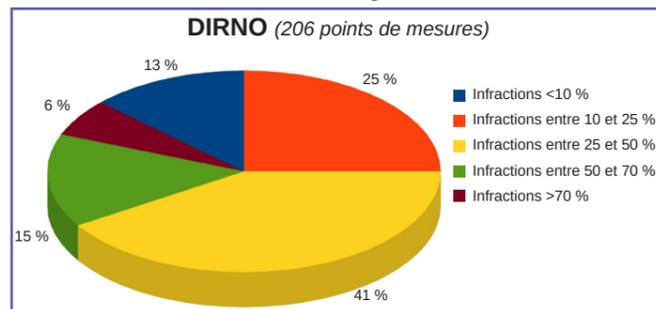


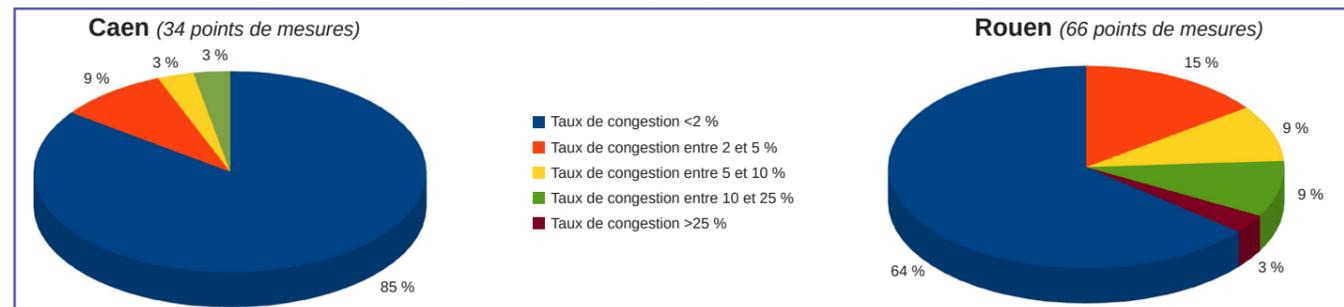
Analyse des vitesses sur l'ensemble des stations



On peut constater que plus des trois quarts des stations enregistrent un taux de vitesse supérieur de 10 % à la vitesse limite prescrite et la moitié un taux supérieur à 25 %. Une légère augmentation est constatée par rapport à 2013.

Pour les mesures les 2 sens de circulation ont été pris en compte. La période analysée est du 08/09 au 17/10/2014 7j/7j 24h/24h. Le taux est calculé à partir de la moyenne des vitesses pratiquées durant cette période.

Analyse des congestions sur periph de Caen et agglomération de Rouen



Afin de simplifier cette donnée, il a été considéré qu'un taux d'occupation de la boucle supérieur à 25%, moyenné sur un pas de 6 minutes était propre à caractériser une gêne à l'usager et donc une probable congestion. La période analysée est du 08/09 au 17/10/2014 les jours ouvrés entre 7h et 20h.

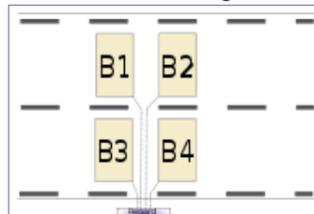
Bien qu'en relative diminution par rapport à l'année 2013 (effet réouverture du Pont Mathilde), on peut observer une congestion du trafic plus importante sur l'agglomération rouennaise par rapport à l'agglomération caennaise. Par ailleurs, en 2014 ont été mises en service des stations en secteur très urbain (RN28 sud) et interurbain (RN138 sud et A150 nord).

Le palmarès 2014 revient à

	Valeurs	Nom de la Station
TMJA le plus élevé sens cumulés	88 422 véh/jour	Caen - Porte de Paris N814
	82 924 véh/jour	Caen - Pierre Heuzé N814
	82 005 véh/jour	Rouen - Val de Seine N338
% PL le plus élevé sens cumulés	31,2 % de PL	Jallans sur la RN10
	30,8 % de PL	Autreche sur la RN10
	28,9 % de PL	Bouttencourt sur l'A28
% vitesse > vitesse limite par sens	85,7 % > VLimite	Rouen - Tunnel sud N28 sens 2
	83,3 % > VLimite	Rouen - Tunnel nord N28 sens 1
	79,4 % > VLimite	Rouen - VBDH A150 sens 2
Débits horaires les plus élevés	5 260 Vé/h	Rouen - Pont Flaubert sens 1 le 16 mars 18-19h
	4 775 Vé/h	Caen - Vallée des Jardins sens 2 le 7 novembre 8-9h
	4 667 Vé/h	Caen - Porte de Paris sens 2 le 28 mars 17-18h
« Taux de congestion » les plus élevés	46,6 %	Rouen - Saint Paul N15 sens 2
	28,5 %	Rouen - Saint Paul N15 sens 1
	22,5 %	Rouen - A150 PR0 sens 2

Principe de fonctionnement d'une station de recueil de mesures à boucles

Une station de recueil de mesures « SOL2 » se compose d'un coffret UMT (unité de mesures et de transmissions) associé à des UD (unité de détection). Dans le cas d'un système de détection par boucles, ces dernières sont constituées de quelques spires de câble de cuivre. Ces boucles sont reliées à l'unité de mesure (UMT) elle-même généralement relié via un modem à un poste informatique central (frontal de recueil des données). Lorsqu'un véhicule passe à la verticale de la boucle, ses parties métalliques en mouvement modifient l'inductance de la boucle. Ceci permet de repérer précisément quand le véhicule entre et sort de la zone de détection. Avec deux boucles par voies, la station mesure en plus du débit et du taux d'occupation, la vitesse. Il est également possible d'ajouter des boucles silhouette ou des barreaux piezo si l'on veut effectuer de la détection silhouette ou de la mesure de charge.



Perspectives 2015/2016

La DIRNO pour 2015-2016 poursuit le renouvellement de ses plus vieilles stations, notamment celles fournissant des données pour le calcul de l'indice national de circulation sur l'ensemble des districts de la DIRNO. En 2015, de nouvelles stations sont déployées afin de consolider un « trafic » sur l'axe RN154, RN12, RN13 et en créer un nouveau sur l'A131. Le trafic de Rouen sera enrichi des données de la SAPN. Enfin, il est prévu le déploiement de bornes bluetooth afin d'afficher du temps de parcours sur Rouen. Sur Caen, dans le cadre du projet MIRBEAU, seront installés des PMV permettant d'informer en temps réel les usagers des conditions de trafic.



L'essentiel du bilan trafic 2014

L'année 2014 a vu le renouvellement de quelques stations de comptage sur le district Manche/Calvados ainsi que sur l'agglomération de Rouen. Les « trafic » de Rouen et Caen ont été complétés par ces nouvelles stations. Ils sont disponibles en temps réel sur le site Bison Futé.

Sur Rouen, au travers du projet « Géricault » et de son protocole d'échange de données, le trafic affiche également des données de la ville de Rouen et de deux stations du département de Seine-Maritime. L'ajout des nouvelles stations a permis de faire du temps de parcours sur l'A150 et d'informer les usagers par l'intermédiaire de panneaux à message variable.

Sur Caen, un nouveau CIGT a été inauguré fin 2014. Il recueille et gère les données de comptage des stations de la Manche et du Calvados.

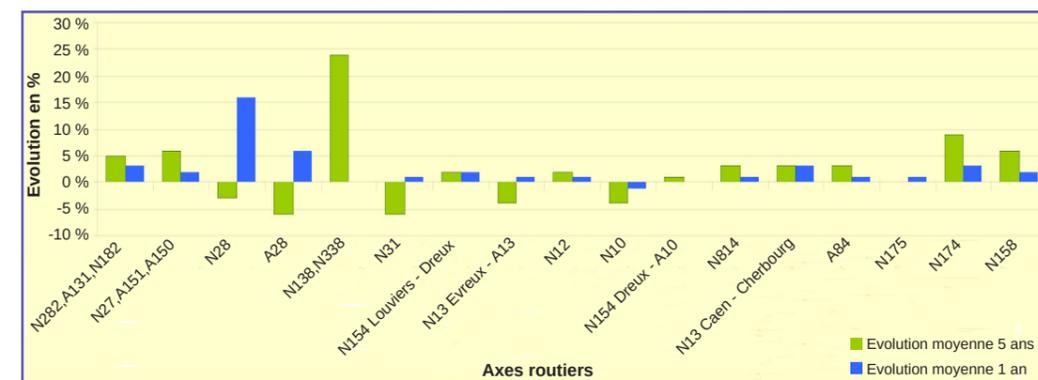


PMV sur A150 permettant d'afficher du temps de parcours



Salle de contrôle du nouveau CIGT de Caen

Bilan des évolutions trafic sur le réseau de la DIRNO



Le graphique montre qu'il y a une augmentation du trafic sur 5 ans sur la majorité des axes du réseau DIRNO.

L'indice de variation de trafic (évolution du trafic sur 5 ans de 2010 à 2014) sur l'ensemble du réseau de la DIRNO est de + 2,24 %.

A noter également une remontée de trafic significative sur les axes N28, A28 depuis septembre 2014 qui s'explique par la réouverture du pont Mathilde ainsi qu'une stabilisation du trafic sur l'axe N138 - N338.

Âge des stations

La DIRNO dispose au 1^{er} janvier 2015 de 117 points de comptage permanents dont 25 de ces stations participent à l'établissement de l'indice national de trafic.

Plus de 60 % des stations sont désormais âgées de moins de 10 ans.

La DIRNO s'est engagée dans un processus de renouvellement entre 2013 et 2016.

Fiabilité des stations

On considère, afin de rester comparable avec les années précédentes, qu'une station est fonctionnelle si elle a au moins 75 % de données présentes dans sa base.

Quelques stations sur l'A28, la RN12 et RN154 ont dysfonctionné en 2014. Les deux stations au nord de l'A28 seront remplacées en 2015.

En 2014, 84 % des stations ont été fonctionnelles (données VL+PL) contre 70 % en 2013.

TMJA de la section

- >= 50000
- 30000 - 49999
- 10000 - 29999
- 1 - 9999
- année antérieure
- année antérieure
- année antérieure
- emplacement SRDT
- SRDT sans TMJA 2014

Dépassement de la vitesse maxi (1)

- sans donnée
- < 10%
- de 10 à 25%
- de 25 à 50%
- de 50 à 70%
- > 70%

Congestion de trafic (2)

- < 2%
- de 2 à 5%
- de 5 à 10%
- de 10 à 25%
- > 25%

Nom SRDT
TMJA / %PL

Les données antérieures à 2014 sont en italiques

(1) vitesse relevée entre le 8 septembre et le 17 octobre 2014 - 7 jours/7 et 24h/24
 (2) congestion calculée entre le 8 septembre et le 17 octobre 2014 durant les jours ouvrés entre 7h et 20h

