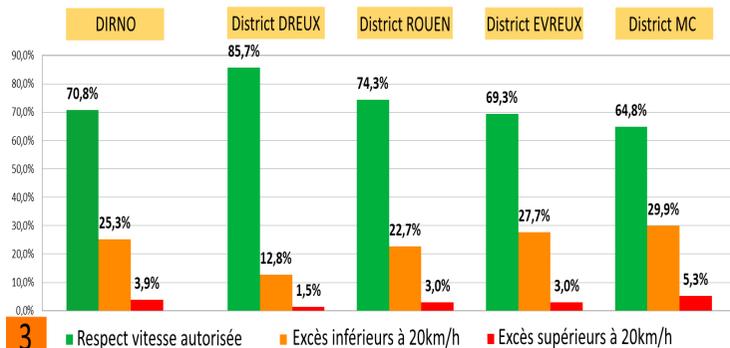
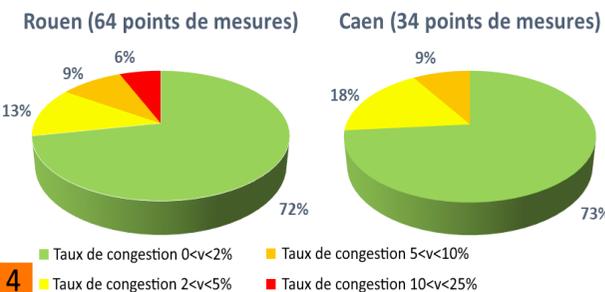


## Analyse des vitesses sur l'ensemble des stations

Le relevé des vitesses des véhicules de chaque station permet d'évaluer la proportion d'usagers en excès de vitesse. Sur l'ensemble du réseau de la DIRNO près de 71 % des usagers respectent la vitesse autorisée, avec un respect plus présent sur les districts de Dreux et de Rouen. Le non-respect de la vitesse autorisée est plus marqué sur le district Manche-Calvados, le district d'Évreux étant dans la moyenne constatée sur l'ensemble du réseau de la DIRNO.



## Analyse des congestions sur le périphérique de Caen et l'agglomération de Rouen.



Les congestions du trafic sont quasiment identiques sur les agglomérations de Caen et de Rouen. La congestion sur l'agglomération caennaise ne montre pas d'évolution significative depuis 2014 tandis que la congestion sur l'agglomération rouennaise marque une diminution sensible. En effet, sur cette agglomération, les taux de congestion compris entre 2 et 25 % ne représentent plus qu'un quart des stations en 2019 alors qu'ils en représentaient environ un tiers sur les 5 dernières années.

NOTA : « Pourcentage de temps, évalué du 09/09/2019 au 18/10/2019, pendant lequel le trafic au niveau des stations est congestionné ».

## Le palmarès 2019

Valeurs	Nom de la Station
TMJA le plus élevé	81534 Viaduc de Calix N814
sens cumulés	75685 Pierre Heuzé N814
(véhicules/jour)	75118 Rouen St Hilaire N28
Taux de PL le plus élevé sens cumulés (%PL)	31,3% Bouttencourt A28
	31,0% Jallans N10
	30,1% Faucherie N10
Proportion d'usagers en fort excès de vitesse	41,6% Viaduc de Calix N814 sens Paris-Cherbourg
	30,7% Viaduc de Calix N814 sens Cherbourg-Paris
	26,3% VDBH A150 sens Barentin-Rouen
Taux de congestion les plus élevés	22,4% La motte N338 sens Paris-Rouen
	10,9% Pont Flaubert N1338 sens Rouen-Barentin
	7,4% Mondeville N814 sens Paris-Cherbourg

Les balises Bluetooth sont disposées le long de l'itinéraire à surveiller. Leur nombre dépend du volume de trafic, de la précision souhaitée et de la réactivité attendue lors des changements abruptes de régimes de trafic. Lorsqu'un véhicule équipé d'un équipement Bluetooth passe à proximité d'une balise, cette dernière collecte et horodate l'adresse physique (en théorie unique au monde) de cet appareil. Le traitement sur un serveur central des données collectées lors des passages successifs du véhicule à proximité des différentes balises permet de calculer son Temps de Parcours Individuel. La DIRNO est équipée de 44 balises Bluetooth (15 sur Rouen, 4 sur Le Havre, 20 à Caen et 5 à Chartres) qui permettent de diffuser les temps de parcours de destinations précisées sur les PMV du réseau.

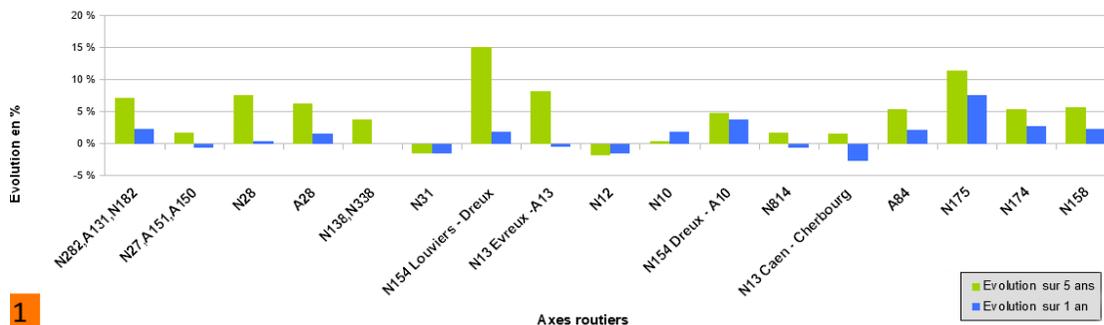


**Perspectives 2020/2021 :** En 2020, la DIRNO se dote d'un nouveau marché de maintenance des équipements dynamiques qui assurera une plus grande réactivité pour le maintien opérationnel de l'ensemble des équipements, notamment des stations de comptage. Les stations à capteurs magnétomètre étant peu fiables, des remplacements par des stations à capteurs radar ont été réalisés en 2019 sur 3 sites et sont en cours d'évaluation ; si leur fiabilité se confirme, cette technologie qui permet d'éviter l'implantation de capteurs en chaussée remplacera progressivement celle à magnétomètre. La DIRNO poursuit également les renouvellements nécessaires afin de fiabiliser et compléter la connaissance du trafic sur son réseau. Ainsi, des travaux prévus en 2021 permettront notamment de renouveler 8 stations à boucles électromagnétiques et d'équiper l'A28 d'une station supplémentaire à hauteur de Callengeville.

## Bilan trafic 2019 L'essentiel

Le renouvellement du parc de stations de comptage engagé depuis 2013, puis l'effort particulier porté en 2019 pour fiabiliser les stations équipées pour mesurer les charges, ont permis d'établir un bilan 2019 précis qui confirme l'augmentation du trafic sur la majorité du réseau de la DIRNO (Graphique 1). Cette fiabilisation des données de trafic par le rajeunissement du parc (Graphique 2) doit toutefois être nuancée, en 2019, par des dysfonctionnements répétés des stations à capteurs magnétomètre. Ce bilan présente également la carte du Trafic Moyen Journalier Annuel 2019, l'analyse des vitesses relevées dans les quatre districts (Graphique 3) et celle des congestions sur le périphérique de Caen et l'agglomération de Rouen (Graphique 4). Le principe de fonctionnement des balises Bluetooth permettant l'affichage des temps de parcours sur les panneaux à messages variables (PMV) y est également expliqué. Enfin, avant de présenter les perspectives 2020, un tableau synthétise le palmarès des stations au regard des principaux items du présent bilan de trafic.

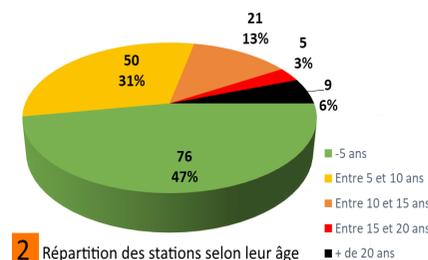
## Bilan Evolution de trafic sur le réseau de la DIRNO



1

Le graphique montre une augmentation du trafic sur 5 ans sur la majorité des axes du réseau de la DIRNO, plus particulièrement sur l'axe N154 Louviers-Dreux (+15 %) et sur la N175 (+12%) qui présente en outre la plus forte augmentation sur 1 an (+8 %). La plus forte baisse sur 1 an se situe sur l'axe N13 Caen-Cherbourg (-3%).

## Age des stations



2

La DIRNO dispose, au 31 décembre 2019, de 161 points de comptage permanents dont 25 participent à l'établissement de l'indice national de trafic. Au terme du processus de renouvellement en continu de 2013 à 2019, plus des trois quarts des stations sont âgées de moins de 10 ans.

## Fiabilité des stations

Une station est considérée comme fonctionnelle si, pour une année donnée, au moins 75 % des mesures temporelles ont pu être collectées en base.

En 2019, 76 % des stations (contre 88 % en 2017) ont été fonctionnelles (données VL+PL). Ce pourcentage aurait pu être de 93 % sans le dysfonctionnement des stations à capteurs magnétomètre qui représentent 21 % de l'ensemble des points de comptage permanents sur le réseau de la DIRNO, dont seulement 17 % sont fonctionnelles.

