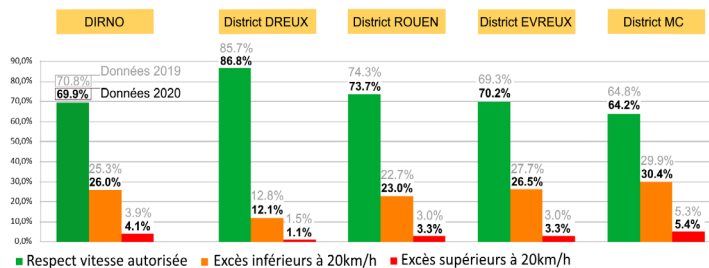


Analyse des vitesses sur l'ensemble des stations

Comme constaté en 2019 et 2020, la limitation de vitesse est respectée par presque 9 usagers sur 10 sur le réseau du district de Dreux. Viennent ensuite les districts de Rouen, Évreux puis Manche-Calvados, où environ 7 usagers sur 10 respectent la vitesse autorisée.



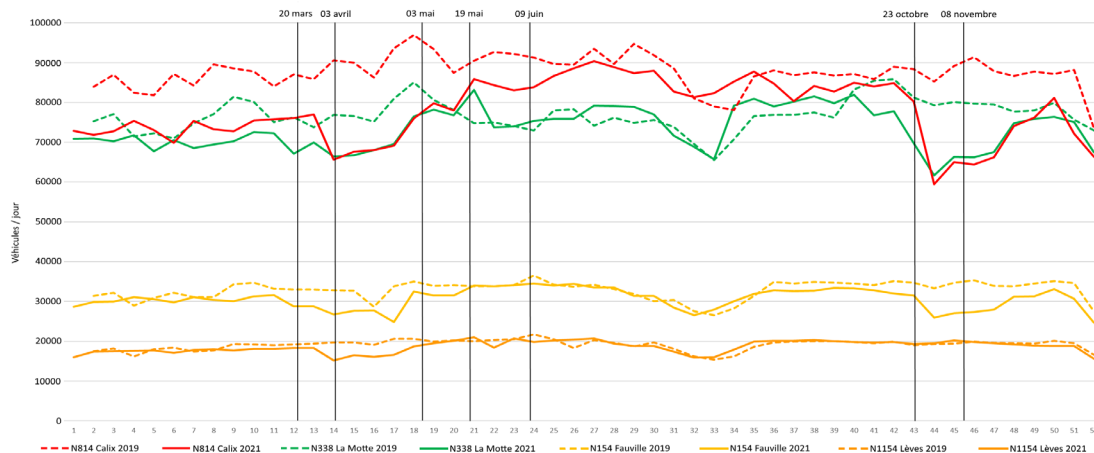
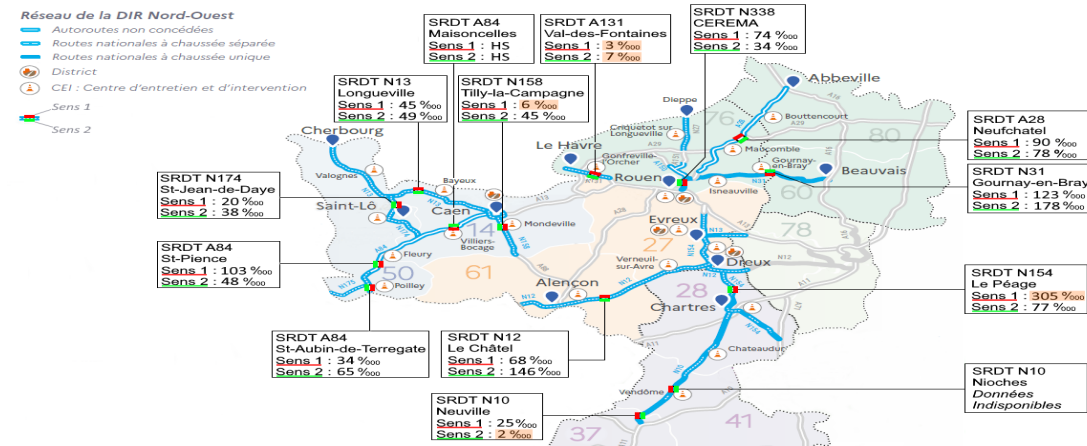
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES
Liberté Égalité Fraternité

Bilan trafic 2021 L'essentiel

L'année 2021 a été de nouveau marquée par des restrictions de circulation liées à la crise sanitaire. Bien que difficile à évaluer, il semble que la règle du 100 % télétravail instaurée fin 2020, puis progressivement assouplie en 2021, soit à l'origine de la réduction de trafic constatée sur certains axes en début d'année. Le troisième confinement a eu, quant à lui, un impact conséquent sur l'ensemble du réseau de la DIR Nord-Ouest, avec une baisse d'environ 30 % du trafic sur les 4 districts. Côté matériel, des expérimentations poursuivies en 2021 ont permis d'évaluer des Stations de Recueil de Données de Trafic (SRDT) à radars et une nouvelle génération de magnétomètres.

Données piézométriques : ratio d'essieux > 13 tonnes

Comparatif des trafics 2019 et 2021



La réglementation sur les poids-lourds limite à 13 tonnes la masse maximale d'un essieu isolé. À partir des données transmises par les stations à capteurs piézométriques, la carte indique le ratio d'essieux supérieurs à 13 tonnes pour dix mille sur l'année 2021. La N31 dans les 2 sens, la N12 et l'A84 dans le sens Bretagne-Paris et la N154 dans le sens Orléans-Rouen sont fortement concernées par les problématiques de surcharge de PL (>100 pour 10000) : sans surprise, cela est lié à la desserte de l'île-de-France depuis l'Ouest de la France ainsi qu'à celle du port de Rouen depuis l'Est de la France ou de la Beauce. À noter qu'il subsiste des ratios (surlignés en orange) qui présentent un écart significatif par rapport à ce qui est constaté en moyenne sur le reste du réseau ; des étalonnages sont en cours de réalisation sur ces capteurs.

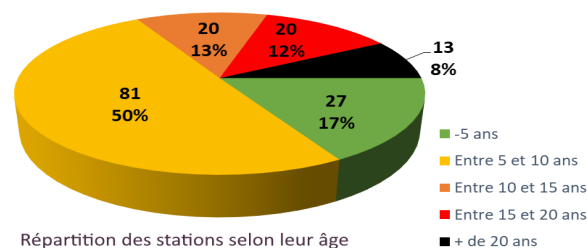
En comparant les données de trafic 2021 à celles de 2019, année de référence hors covid, on observe :
 - au premier trimestre, une baisse moyenne de l'ordre de 10 % sur la N814 et de 8 % sur la N338 ; la règle du 100 % télétravail du 29 octobre 2020, réduite à 4 jours depuis janvier 2021, puis seulement préconisée à compter du 9 juin, peut expliquer cette baisse. L'impact sur le trafic des N154 et N1154 n'est pas significatif.
 - sur les 4 stations, 20 à 30 % de baisse au troisième confinement débuté le 20 mars dans 16 départements et étendu à toute la France le 03 avril, avant un retour progressif à la normale après la fin de la restriction de circulation en journée le 03 mai (06h-19h), élargie le 19 mai (06h-21h) puis le 9 juin (06h-23h).
 - aux vacances de la Toussaint (23 octobre - 08 novembre), 20 à 30 % de baisse, excepté sur la N1154. L'interdiction de circulation sur l'Etat > 3,5 tonnes sur le Viaduc de Calix a compté du 27 juin a réduit le trafic PL de 80 % ; cela représente une baisse de 2 % du trafic tous véhicules non visible sur le graphique.

Le palmarès 2021

Age des stations

Fiabilité des stations

TMJA le plus élevé sens cumulé (véhicules/jour)		Taux de PL le plus élevé sens cumulés (%PL)		Proportion d'usagers en fort excès de vitesse (plus de 20 km/h au dessus de la vitesse autorisée)	
Valeurs	Nom de la Station	Valeurs	Nom de la Station	Valeurs	Nom de la Station
71950	Rouen Saint-Hilaire N28	39 %	Callengeville A28	46 %	Viaduc de Calix N814 sens Paris-Cherbourg
71567	CEREMA N338	36 %	Bouttecourt A28	38 %	Viaduc de Calix N814 sens Cherbourg-Paris
70563	La Motte N338	36 %	Le Coudray N154	31 %	VDBH A150 sens Barentin-Rouen



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

Perspectives 2022/2023 : L'évaluation des SRDT à radars multivoies HOUSTON débutée en 2019 a démontré leur fiabilité sur la mesure des vitesses, mais a mis en évidence des écarts significatifs sur les débits (5 %) et sur la discrimination VL/PL (20 %). Cette technologie sera donc à éviter pour du comptage, mais sera utilisée pour le trafic avec l'avantage de s'affranchir de capteurs intégrés à la chaussée. L'évaluation des capteurs à magnétomètres FARECO engagée fin 2020 sur l'A131 démontre à ce jour une fiabilité comparable aux boucles électromagnétiques. Ces capteurs, facilement implantables à distance des SRDT sans travaux de génie civil, seront utilisés en complément d'autres technologies. Enfin, un comptage par caméra va être expérimenté cette année en amont de l'entrée sud du Tunnel de la Grand-Mare.

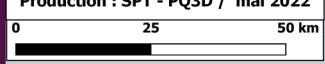
Répartition des stations selon leur âge

La DIRNO dispose, au 31 décembre 2021, de 161 points de comptage permanents dont 25 participent à l'établissement de l'indice national de trafic. Plus des deux tiers des stations sont âgées de moins de 10 ans.

En 2021, 75 % des stations ont été fonctionnelles (données VL+PL). Les stations à capteurs magnétomètres SENSYS, qui représentent 21 % de l'ensemble des points de comptage permanents, restent les principales sources de dysfonctionnement avec une fiabilité constatée sur le réseau DIRNO de 17 % (contre 20 % en 2020).

Types de chaussée

- séparée
- échangeur
- bidirectionnelle
- SRDT



Classes de TMJA

SRDT hors service en 2021	TMJA < 10000	TMJA 10000 - 19999	TMJA 20000 - 49999	TMJA > 49999

