



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

*Liberé
Égalité
Fraternité*



MISSION DE MAITRISE D'OEUVRE RELATIVE A LA REALISATION DE LA DEVIATION D'ERNEE

ACTUALISATION DE L'ETUDE DE TRAFIC ET INVENTAIRES NATURALISTES

Contexte, enjeux et méthodologie.....	4
Mesures de trafic actuel.....	7
Analyse comparative des mesures de trafic avec les modélisations prévisionnelles.....	27
Annexes.....	33

Version	Rédigé par	Le	Vérifié par	Le	Commentaire
V0	PBE	18/08/2023	TAU	31/08/2023	Création du document
V1	MKE	08/11/2023	TAU	14/11/2023	Reprise V0
V2	MKE	14/12/2023	TAU	14/12/2023	Reprise V1
V3	MKE	07/02/2024	TAU	07/02/2023	Reprise V2

RD : Route Départementale

VL : Véhicule Léger

PL : Poids-lourds

TC : Transports en commun

2RM : 2 roues motorisé

TMJ : Trafic Moyen Journalier (du lundi au dimanche)

TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré (du lundi au vendredi)

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

TAD : Tourne-à-droite

TD : Tout droit

TAG : Tourne-à-gauche

CAD : Complètement-à-droite

CAG : Complètement-à-gauche

UVP : Unité de Véhicule Particulier : prend en compte les différents types de véhicules.

TV : Tous Véhicules

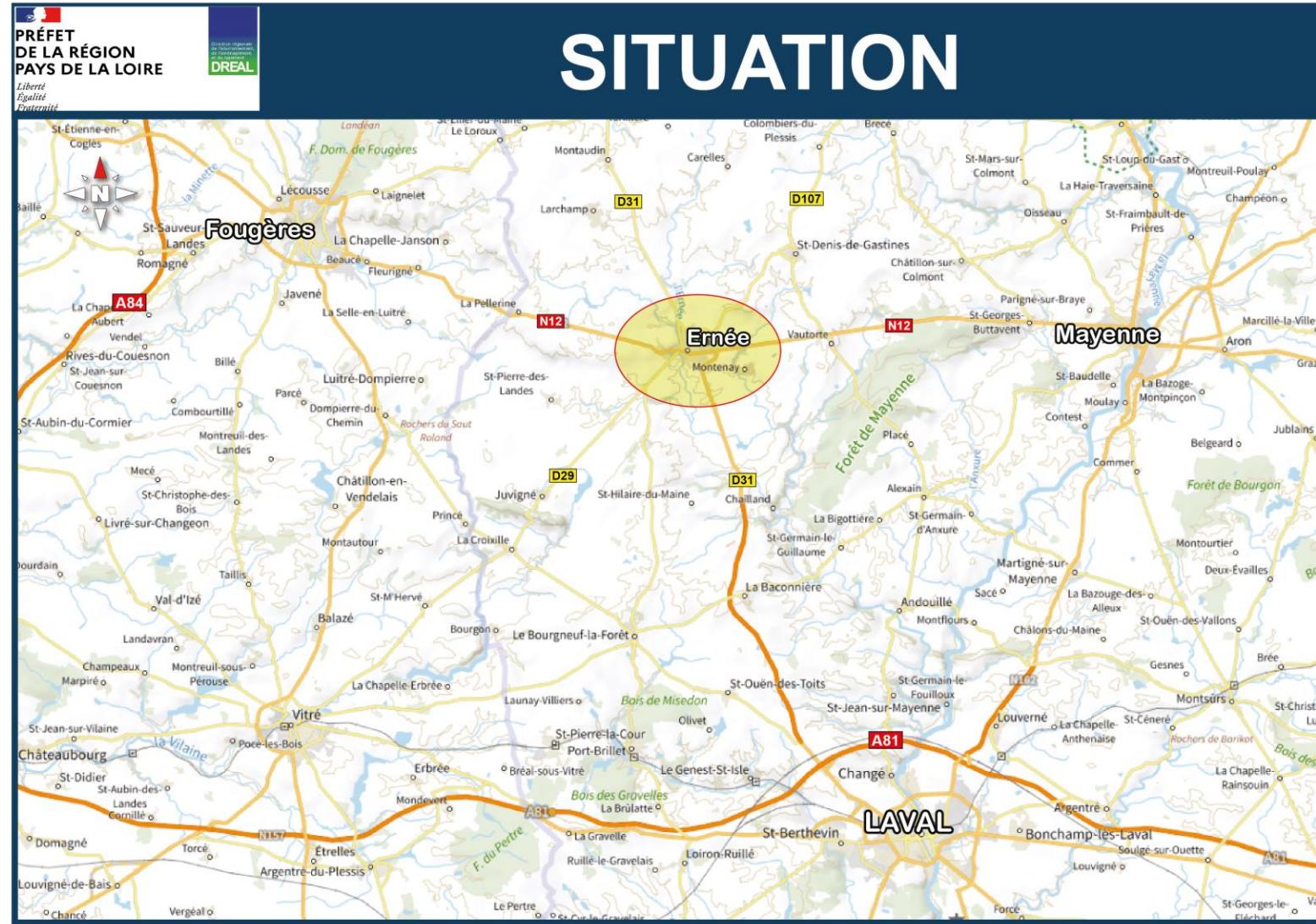
V85 : vitesse en-dessous de laquelle roule 85% des automobilistes

Contexte, enjeux et méthodologie

CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MISSION

Dans le cadre de l'évaluation environnementale de la déviation Sud d'Ernée, la DREAL Pays de la Loire souhaite mettre à jour les données de trafic en vue de produire une note comparative avec les modélisations existantes afin d'intégrer ses conclusions dans l'étude d'impact.

Le CEREMA avait en effet réalisé en 2016 une étude de trafic sous le logiciel Transcad alimentée par un dispositif important d'enquêtes par interviews éloignées et proches sur Ernée. Des comptages automatiques avaient également été installés sur les carrefours de la déviation actuelle partielle Sud.

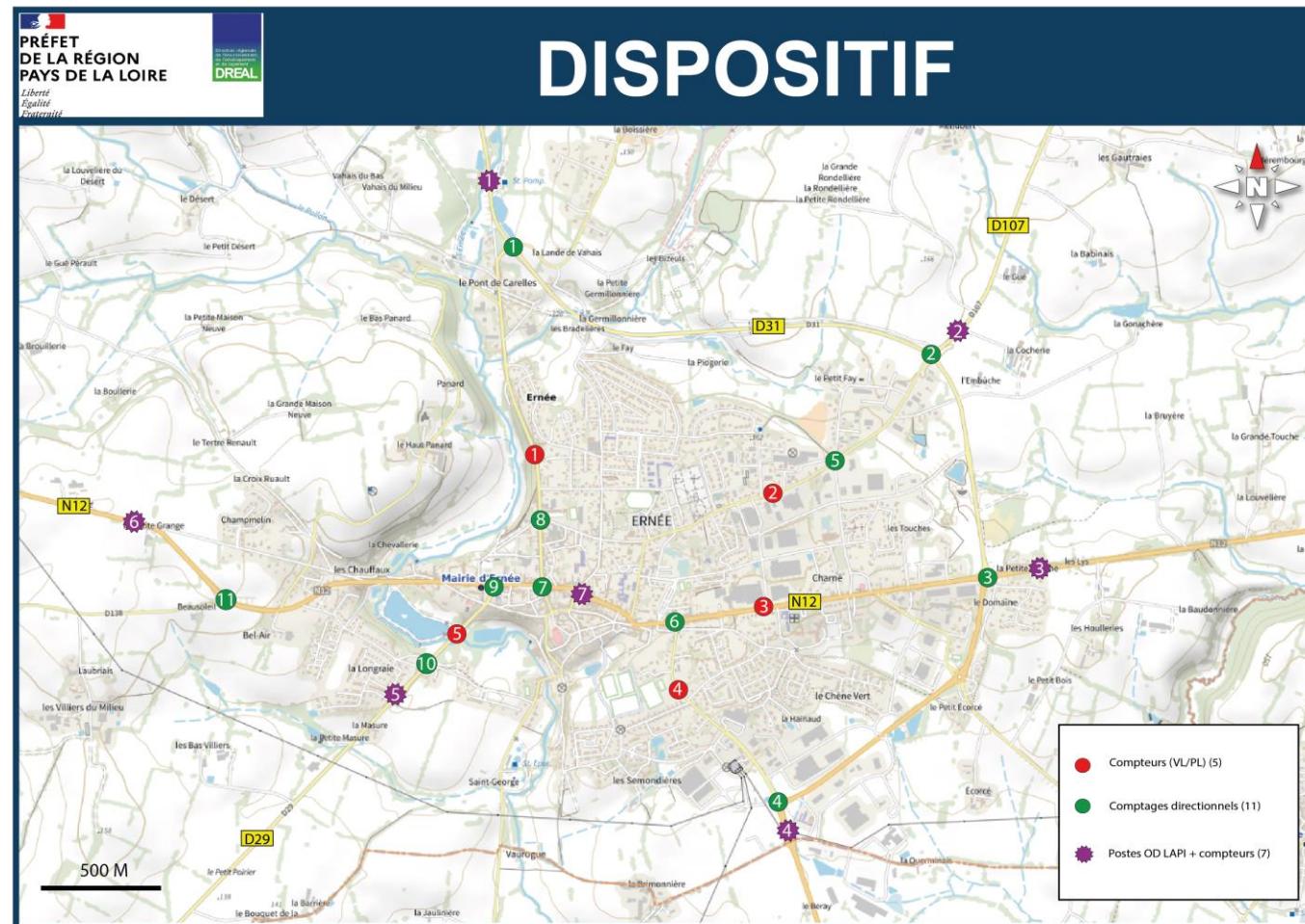


DISPOSITIF

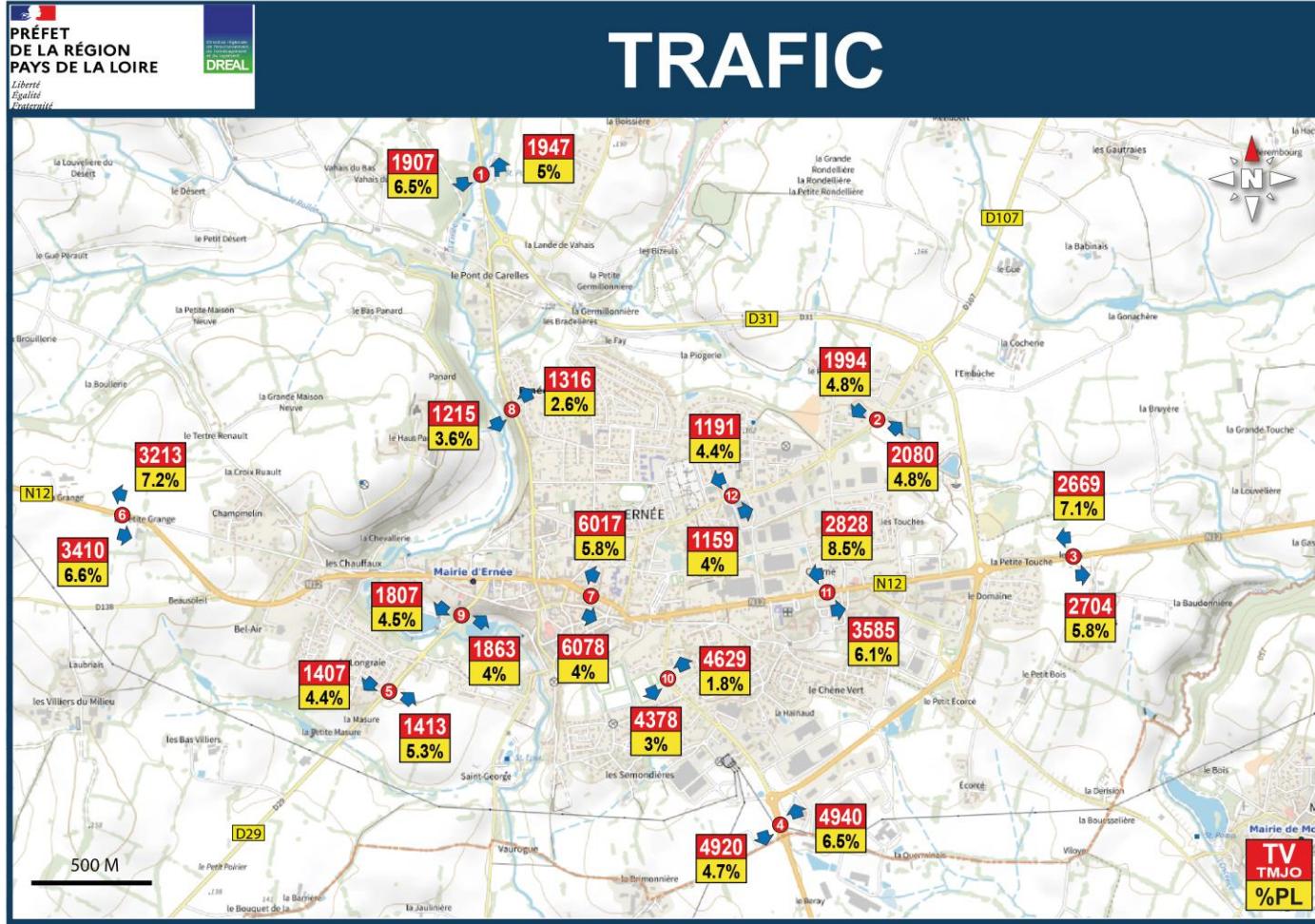
Afin d'actualiser les données de trafic précédentes, le dispositif ci-contre a été installé entre le 30 juin et le 6 juillet 2023 en vue de pouvoir actualiser les données antérieures tout en permettant de produire une note d'actualisation sans modélisations nouvelles.

Le dispositif comprenait en conséquence :

- 12 comptages automatiques sur une semaine complète posés entre le 30 juin et le 6 juillet 2023 sur les principaux axes ;
- 7 postes d'enquête O/D analysant les trafics sous forme d'un cordon le mardi 4 juillet 2023 de 7h00 à 9h00 et de 16h30 à 18h30;
- 11 comptages directionnels analysant les trafics le mardi 4 juillet 2023 de 7h00 à 9h30 et de 16h00 à 19h00



Mesures de trafic actuel



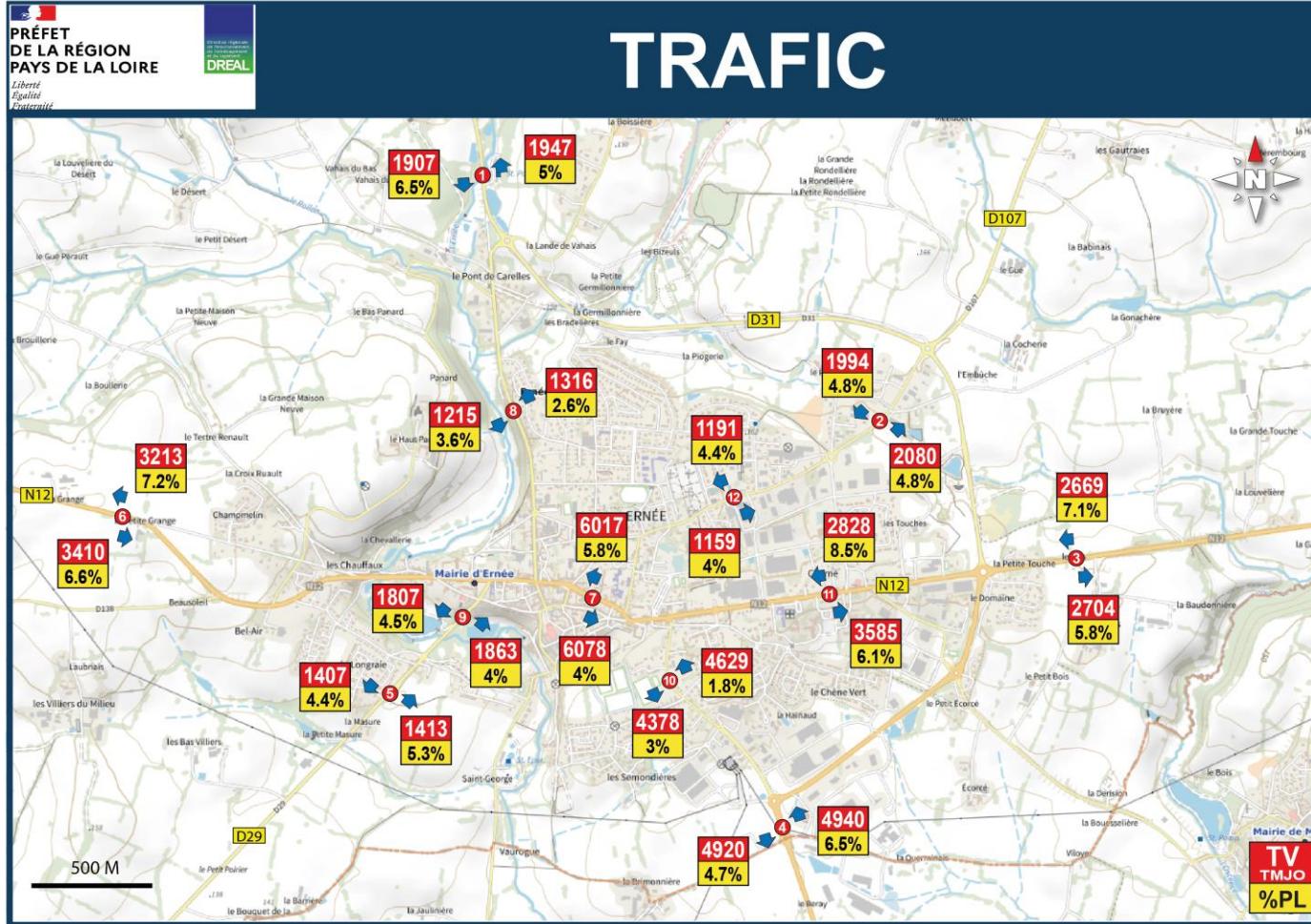
Les comptages automatiques ont été réalisés sur 3 axes de la commune d'Ercéenne sur 12 points :

- 4 points de mesures sur la RN12 traversant le dispositif d'Ouest en Est,
- 4 comptages automatiques réalisés sur les portions entre la départementale 29 et la départementale 107 allant du Sud-Ouest vers le Nord-Est,
- et enfin 4 points de comptages allant du Nord au Sud sur la départementale 31 et la route de Laval.

1. Sur l'axe de la RN12 traversant le dispositif d'Ouest en Est :

- **Poste 6** : le TMJO s'élève à 6623 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 6,9% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 7** : le TMJO s'élève à 12 095 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 4,9% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 11** : le TMJO s'élève à 6413 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 7,3% de poids lourds. Les trafics sont dissymétriques car le flux en direction de l'Est est supérieur.
- **Poste 3** : le TMJO s'élève à 5373 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 6,5% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.

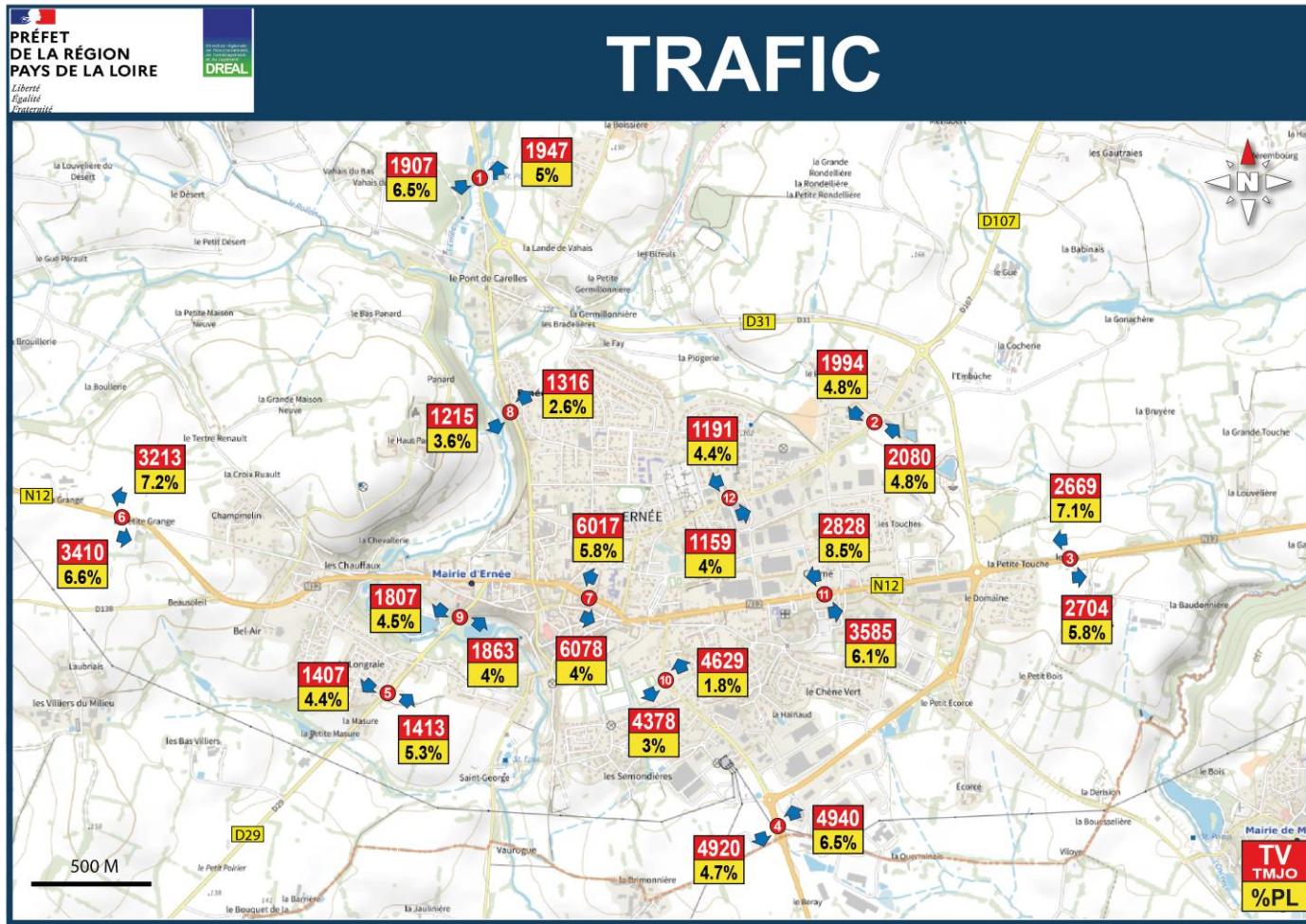
Globalement sur cet axe, les flux sont symétriques à l'exception du poste 11. On remarque aussi que pour chaque poste, le trafic est légèrement supérieur en direction de l'Est. En revanche, le pourcentage de poids lourds est lui légèrement supérieur en direction de l'Ouest.



2. Sur l'axe entre la D29 et la D107 allant du Sud-Ouest au Nord-Est du dispositif :

- **Poste 5** : le TMJO s'élève à 2820 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 4,9% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 9** : le TMJO s'élève à 3670 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 4,3% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 12** : le TMJO s'élève à 2350 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 4,2% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 2** : le TMJO s'élève à 4074 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 4,8% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.

Globalement sur cet axe, les flux sont symétriques. On remarque aussi que pour chaque poste, le trafic est légèrement supérieur en direction du Nord-Est. Il s'agit de l'axe le moins fréquenté du secteur.



3. Sur l'axe de la D31 et la Route de Laval traversant le dispositif du Nord au Sud

- **Poste 1 :** le TMJO s'élève à 3854 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 5,8% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 8 :** le TMJO s'élève à 2531 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 3,1% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 10 :** le TMJO s'élève à 9007 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 2,4% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.
- **Poste 4 :** le TMJO s'élève à 9860 véhicules dans les 2 sens confondus, dont 5,6% de poids lourds. Les trafics sont symétriques dans les deux sens.

Pareillement, sur cet axe, les trafics sont globalement symétriques. La partie Sud est deux à trois fois plus empruntée que la partie Nord de l'axe.

En résumé, les trafics sont plus importants sur la N12 faisant le lien entre l'Ouest et l'Est de la commune. Sur les 12 points de comptage, le poste 7 est le plus fréquenté au vu de sa position centrale dans le dispositif. Le poste 12 situé sur la rue de Saint-Denis de Gastines quant à lui, est le point le moins emprunté du secteur.

CARREFOUR 1



Le trafic, dans sa globalité, est pratiquement égal matin (490 upv/h) et soir (499 upv/h).

HPM:

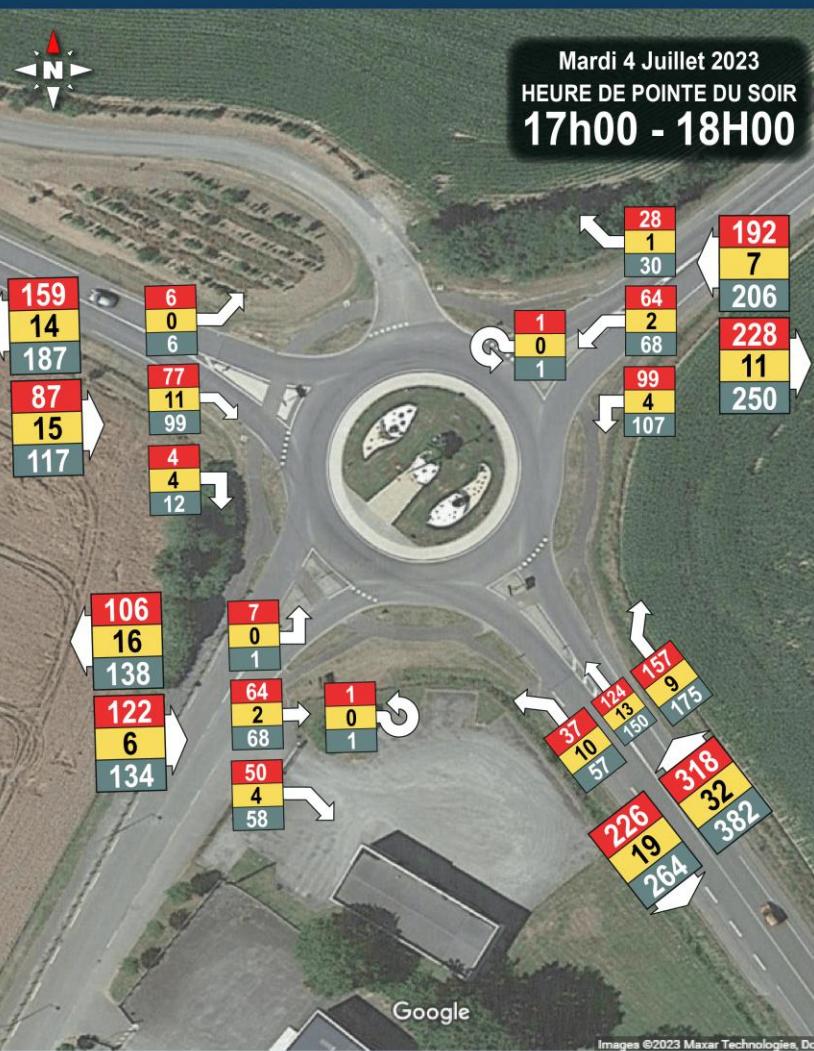
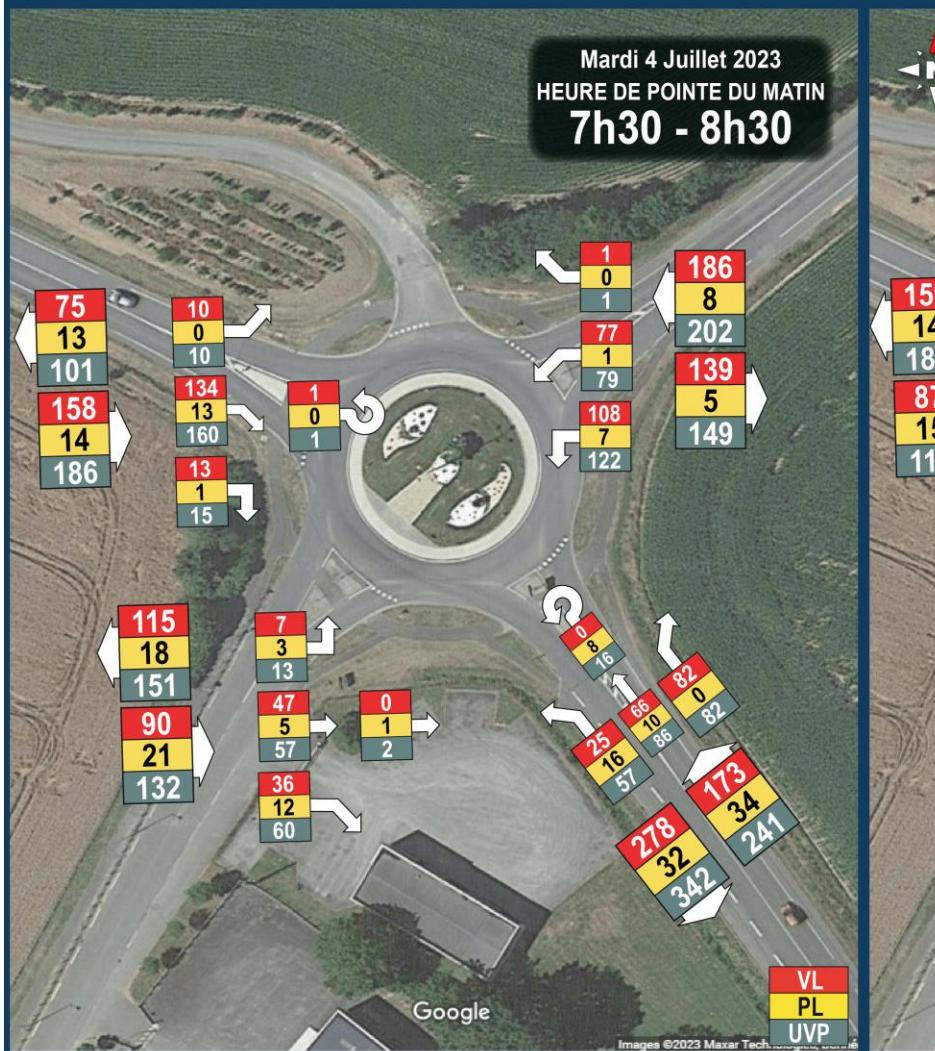
Le mouvement filant entre la RD31 Nord et la déviation est le plus important avec 151 UVp vers le Sud et 104 UVp vers le Nord. La RD31 ouest attire également des flux automobiles importants avec 112 UVp empruntant cette sortie.

HPS:

De la même façon qu'en HPM, le mouvement dimensionnant est le mouvement filant Nord-Sud avec 101 UVp se dirigeant vers le Sud et 142 vers le Nord. La sortie RD31 Ouest attire également les véhicules provenant notamment de la RD31 Nord.



CARREFOUR 2



La charge de trafic totale sur le carrefour est sensiblement plus faible le matin (761 upv/h) que le soir (839 upv/h).

HPM:

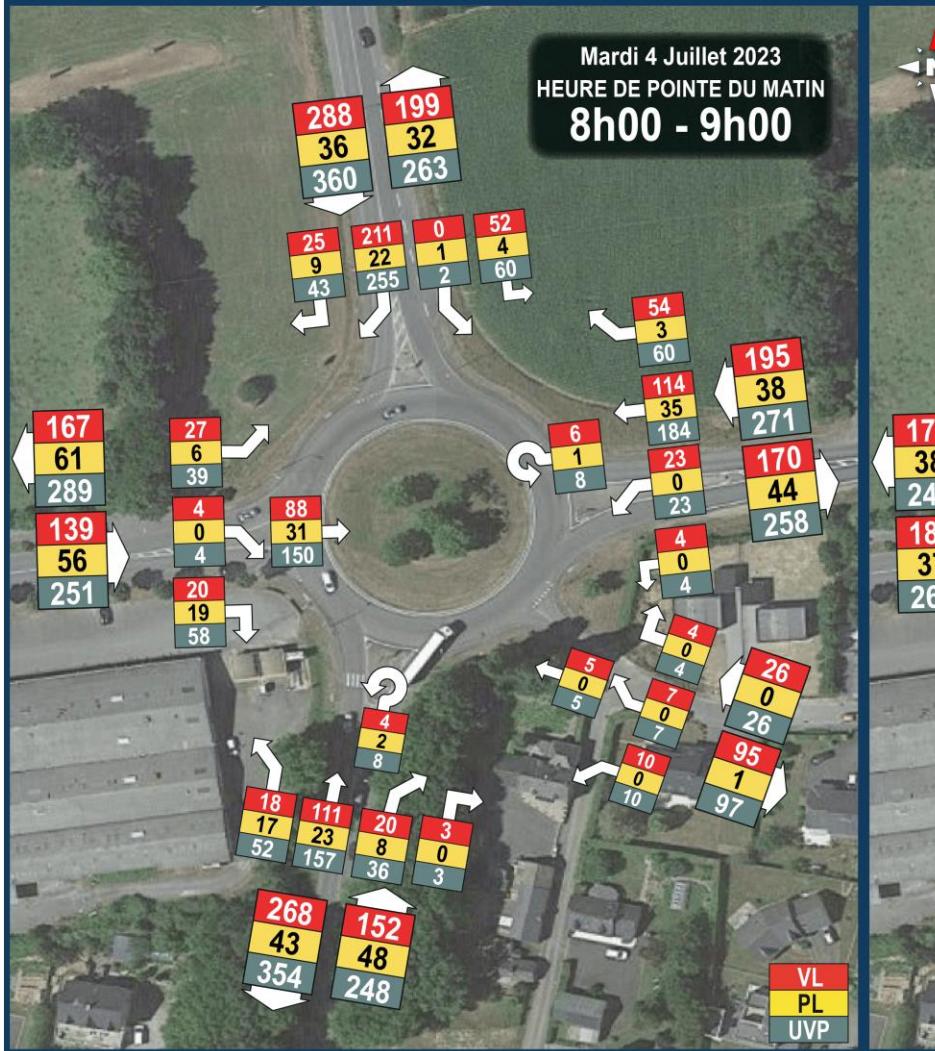
La RD107 Sud enregistre le plus de mouvements, que ce soit en entrée ou en sortie de giratoire avec 583 UVP tous sens confondus. Il est à noter le mouvement de TAG depuis la RD107 Nord vers la RD107 Sud qui enregistre un total de 122 UVP.

HPS:

La RD107 Sud enregistre également la charge de trafic la plus élevée sur les branches composant le giratoire avec un total de 646 UVU. La répartition est cependant différente où plus de véhicules empruntent cette voie en entrée de giratoire qu'en sortie, à l'inverse de l'HPM.



CARREFOUR 3



La charge de trafic totale sur le carrefour est sensiblement plus faible le matin (1 130 upv/h) que le soir (1 224 upv/h). Ces charges de trafic sont conséquentes pour ce giratoire.

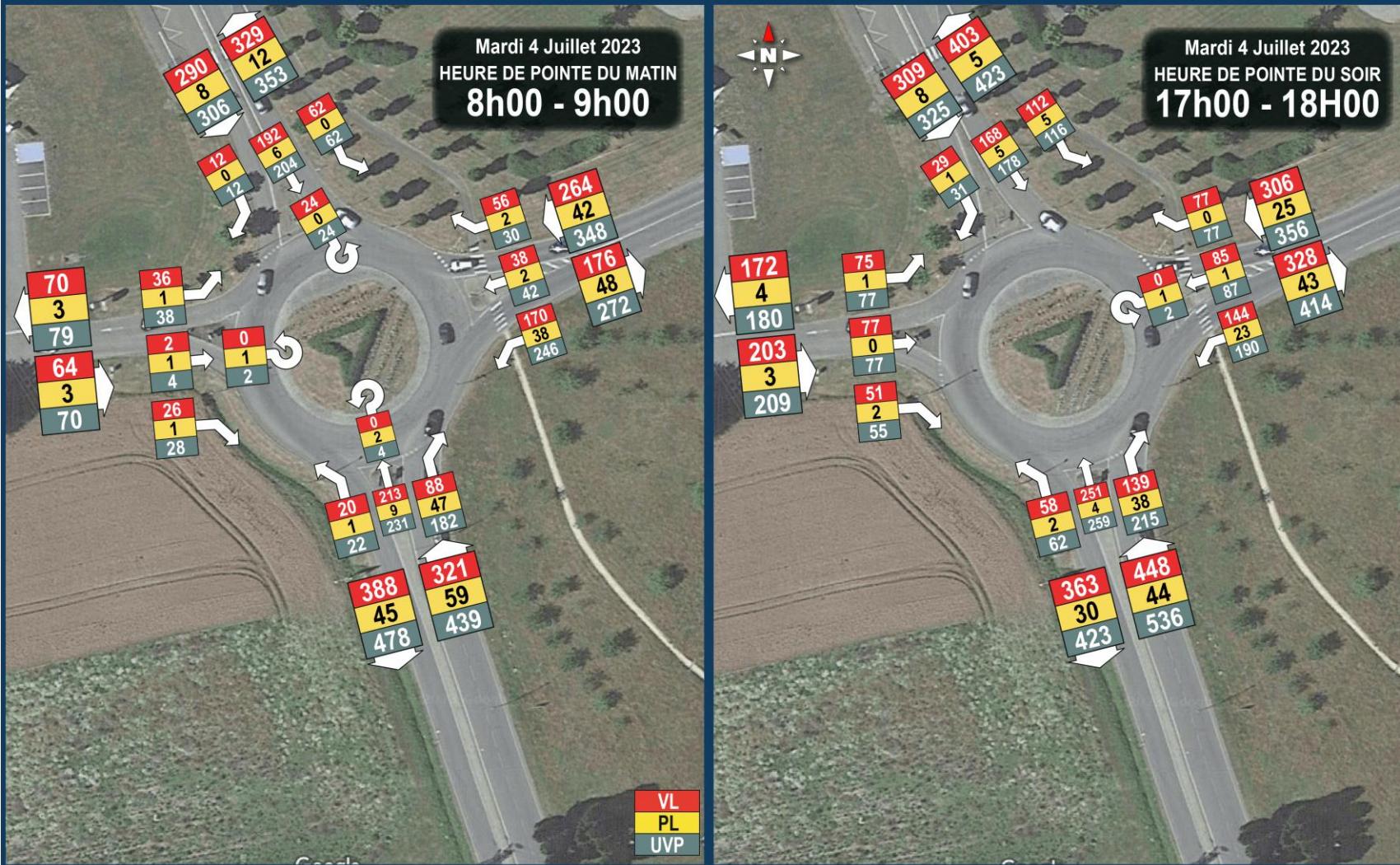
HPM:

Les mouvements filants sont les plus importants sur ce giratoire. Sur l'axe entre la RD107 et la RD31, 255 UVP se dirigeant vers le Sud et 157 UVP dans le sens inverse. Sur la RN12, on enregistre 150 UVP se dirigeant vers l'Est et 184 UVP dans le sens inverse.

HPS:

Comme pour l'HPM, les mouvements filants sont les plus dimensionnantes sur ce carrefour. Sur l'axe entre la RD107 et la RD31, 202 UVP se dirigeant vers le Sud et 269 UVP dans le sens inverse. Sur la RN12, on enregistre 142 UVP se dirigeant vers l'Est et 148 UVP dans le sens inverse.

CARREFOUR 4



La charge de trafic totale sur le carrefour est plus faible le matin (1 163 upv/h) que le soir (1 426 upv/h). Ces charges de trafic sont conséquentes pour ce giratoire.

HPM:

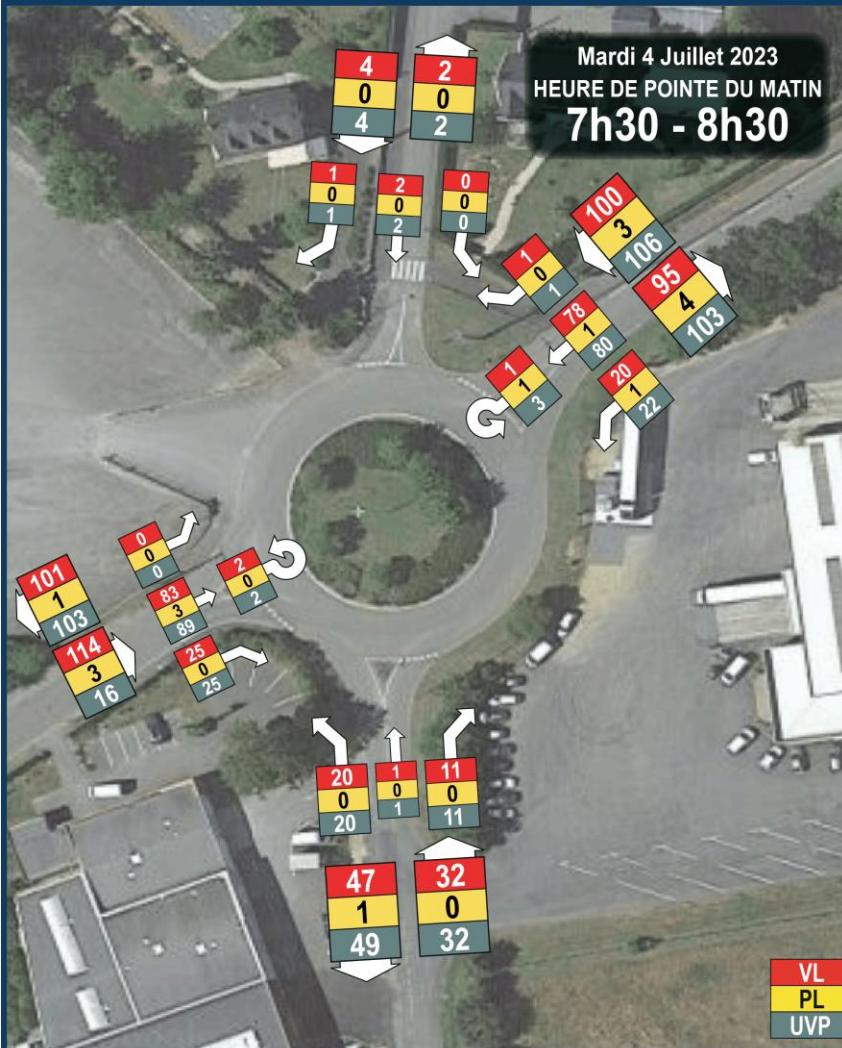
La RD31 Sud enregistre la charge de trafic la plus élevée avec 917 UVP tous sens confondus. Le mouvement le plus important et le plus dimensionnant dans l'impact sur le fonctionnement du giratoire est le mouvement de TAG depuis la RD31 Est vers la RD31 Sud avec un total de 246 UVP.

HPS:

La répartition des flux évolue en comparaison avec l'HPM, notamment sur l'accès au Super U où la charge de trafic est plus élevée qu'en HPM, s'expliquant par le fait que les usagers réalisent leurs courses en soirée.

Le mouvement le plus important est le mouvement filant depuis la RD31 Sud vers la route de Laval avec 259 UVP.

CARREFOUR 5



La charge de trafic totale sur le carrefour est sensiblement plus faible le matin (158 upv/h) que le soir (291 upv/h). Ces charges de trafic sont relativement faibles.

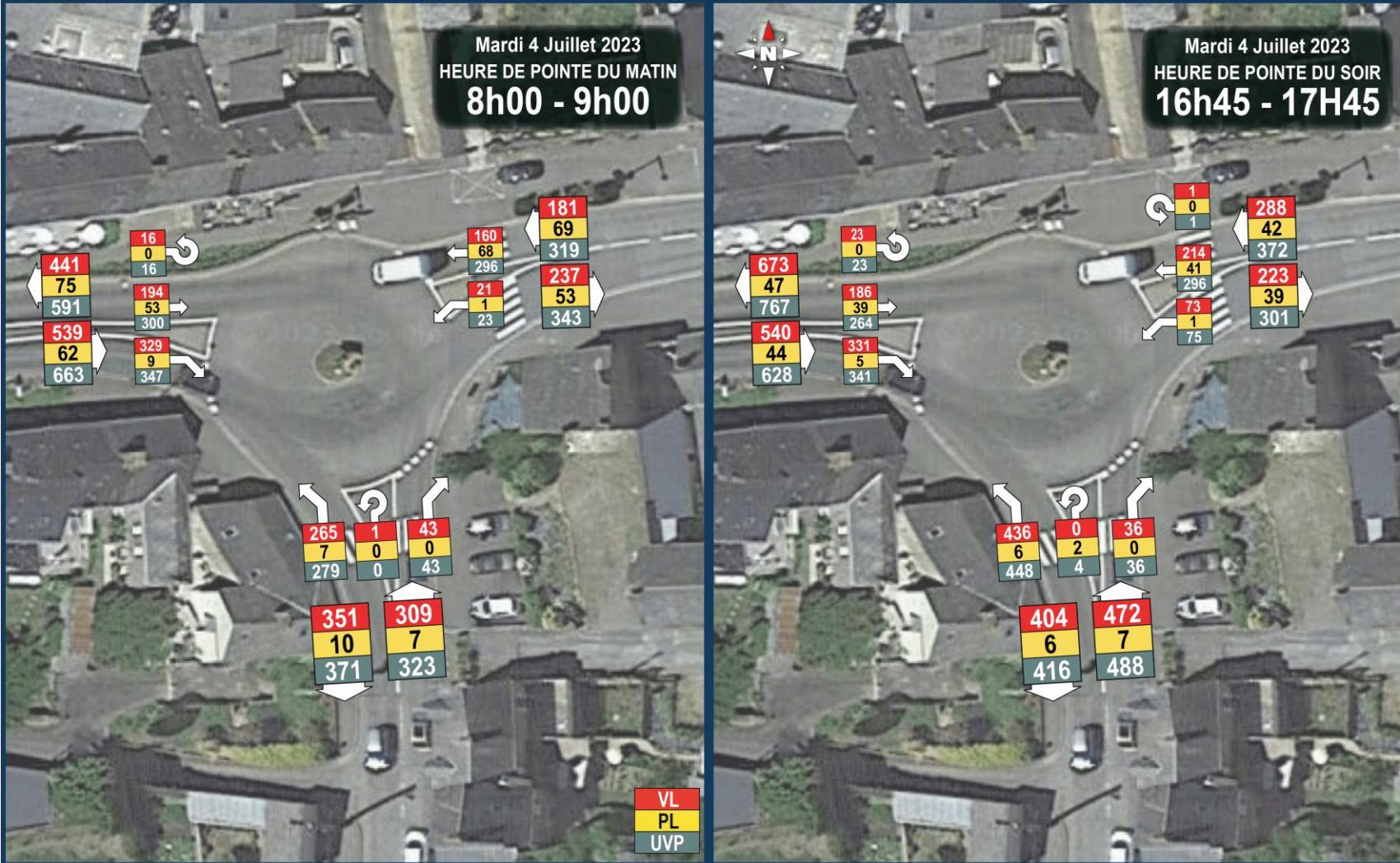
HPM:

La rue de Saint-Denis de Gastines enregistre la majorité des flux motorisés, notamment filants. On enregistre en effet 80 UVP de l'Est vers l'Ouest et 89 en sens inverse.

HPS:

Les observations en HPS sont sensiblement identiques qu'en HPM. Le mouvement filant sur la rue de Saint-Denis de Gastines depuis l'Est vers l'Ouest enregistre 107 UVP tandis que le mouvement inverse est de 86 UVP.

CARREFOUR 6



La charge de trafic totale sur le carrefour est plus faible le matin (1 305 upv/h) que le soir (1 488 upv/h). Ces charges de trafic sont conséquentes.

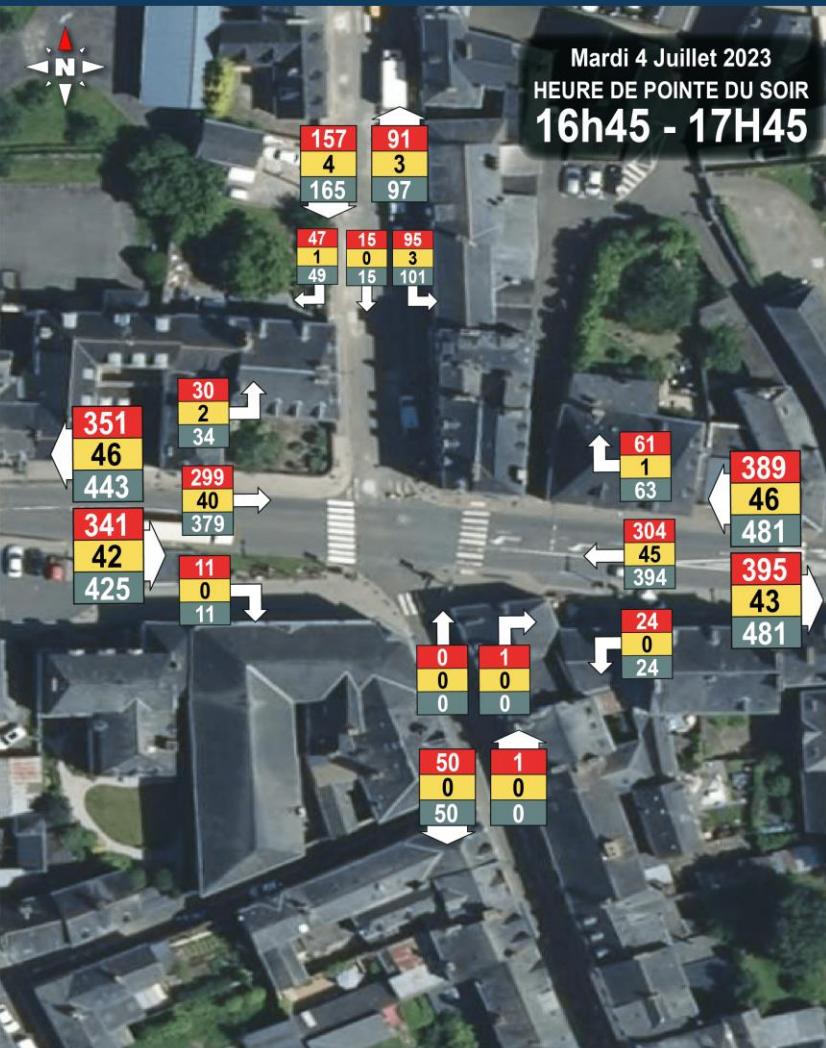
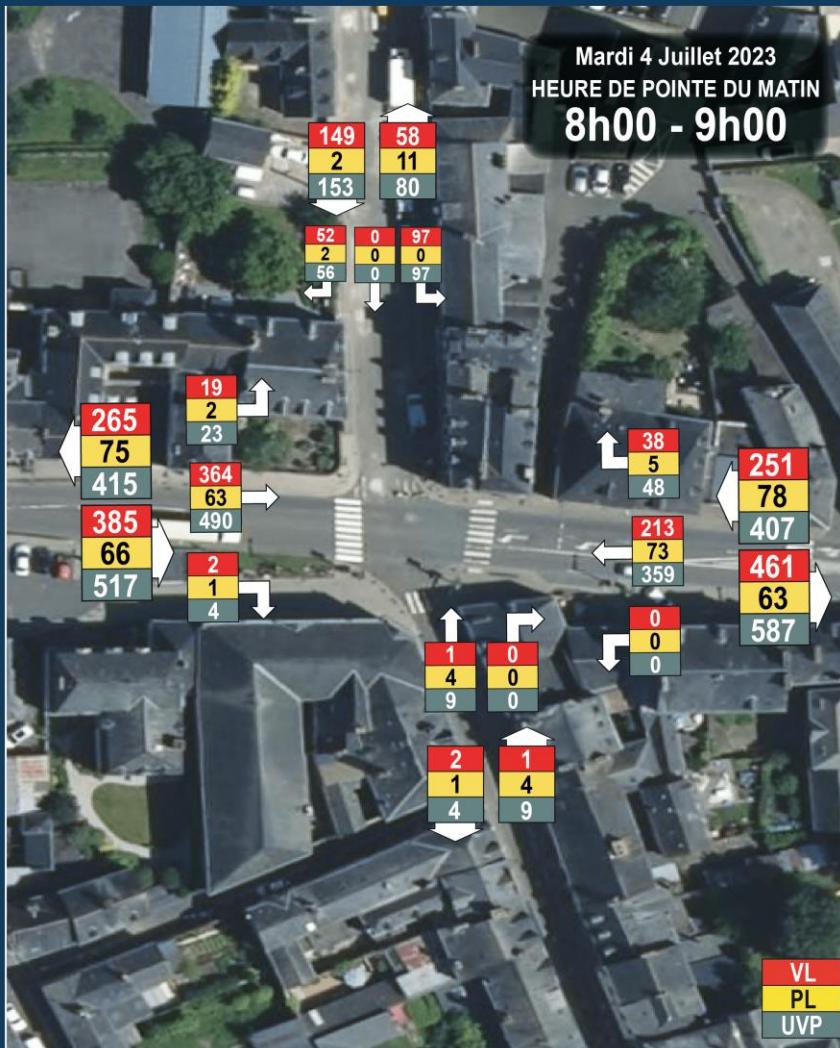
HPM:

La RN12 Ouest enregistre une charge de trafic élevée avec un total de 1254 UVP. La majorité des véhicules provenant de la route de Laval se dirige vers la RN12 Ouest en TAG avec 279 UVP.

HPS:

En HPS, la part des mouvements sur le giratoire est sensiblement identique. On observe seulement une augmentation de la charge de trafic sur la globalité du carrefour. Le mouvement le plus important est le TAG depuis la route de Laval vers la RN12 Ouest avec 448 UVP.

CARREFOUR 7



La charge de trafic totale sur le carrefour est équivalente pour le matin (1 077 upv/h) et pour le soir (1 071 upv/h). Ces charges de trafic sont conséquentes pour ce giratoire.

HPM:

La RD514 enregistre peu de trafic avec un total de 13 UV. Le mouvement filant depuis la RN12 Ouest vers la RN12 Est est le plus important avec 490 UV.

HPS:

En HPS, la RD514 reste peu empruntée. Le mouvement le plus dimensionnant de l'intersection est le mouvement pendulaire de l'HPM, la filante depuis l'Est vers l'Ouest sur la RN12 avec 394 UV enregistrés.

CARREFOUR 8



La charge de trafic totale sur le carrefour est équivalente entre le matin (551 upv/h) et le soir (532 upv/h).

HPM:

On observe une dissymétrie sur les mouvements de la RD31 Sud où il est observé 59 UVP en entrée de giratoire et 164 UVP en sortie. Les mouvements sont équitablement répartis vers les différentes sorties. Le mouvement le plus important est le mouvement filant depuis la RD31 Nord vers le Sud.

HPS:

En HPS, les observations sont sensiblement identiques qu'en HPM avec une dissymétrie de la RD31 avec 85 UVP en entrée et 155 UVP en sortie de giratoire. Les mouvements les plus dimensionnant sont les mouvements filants de la RD31 Nord vers le Sud et du boulevard du Collège vers le boulevard de l'Ernée avec respectivement 93 UVP et 92 UVP.

CARREFOUR 9



La charge de trafic totale sur le carrefour est sensiblement plus élevée le matin (1 055 upv/h) que le soir (960 upv/h). Ces charges de trafic sont conséquentes.

HPM:

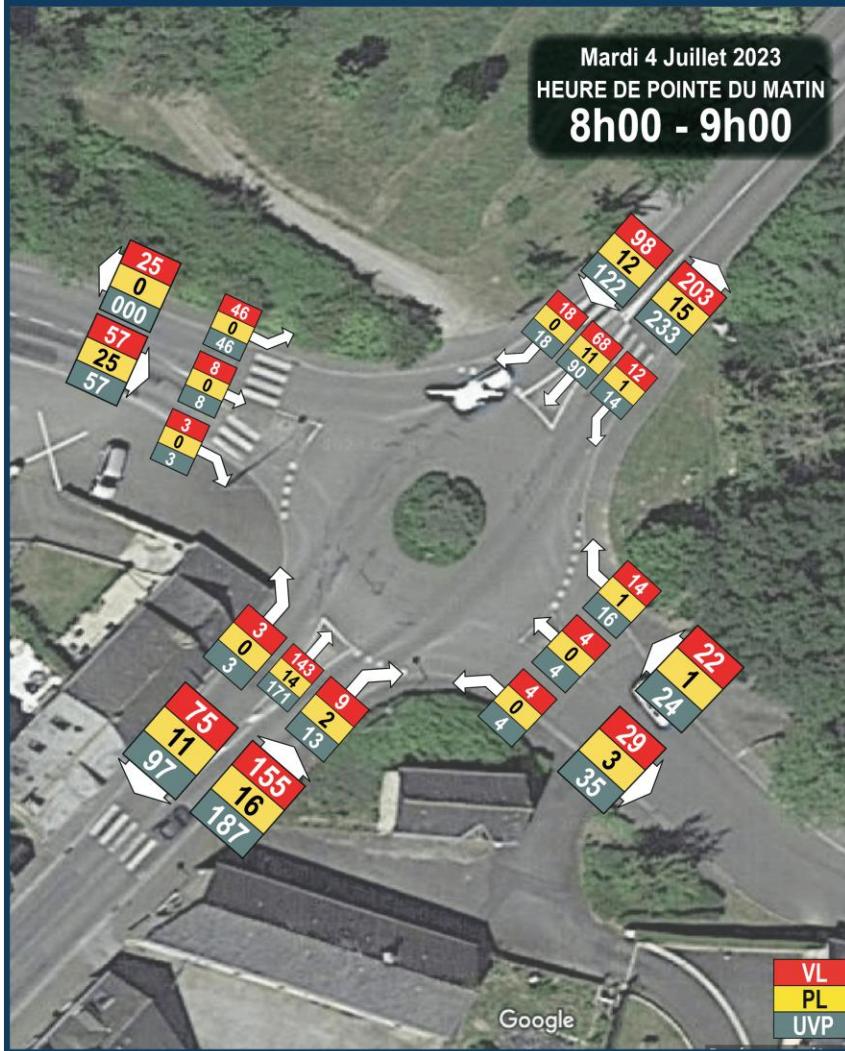
La RN12 Est attire les usagers avec un total de 524 UVp empruntant cette voie. On note notamment le mouvement de 168 UVp depuis la RD29 en TAG et le mouvement le plus important enregistré de 356 en filante depuis la RN12 Ouest

HPS:

La répartition des flux est modifiée en HPS où plus d'usagers se dirigent vers la RD29 Sud. Le mouvement le plus important est la filante depuis la RN12 Est vers l'Ouest avec 301 UVp.



CARREFOUR 10



La charge de trafic totale sur le carrefour est relativement équivalente pour le matin (390 upv/h) et le soir (400 upv/h). Ces charges de trafic sont faibles pour un giratoire.

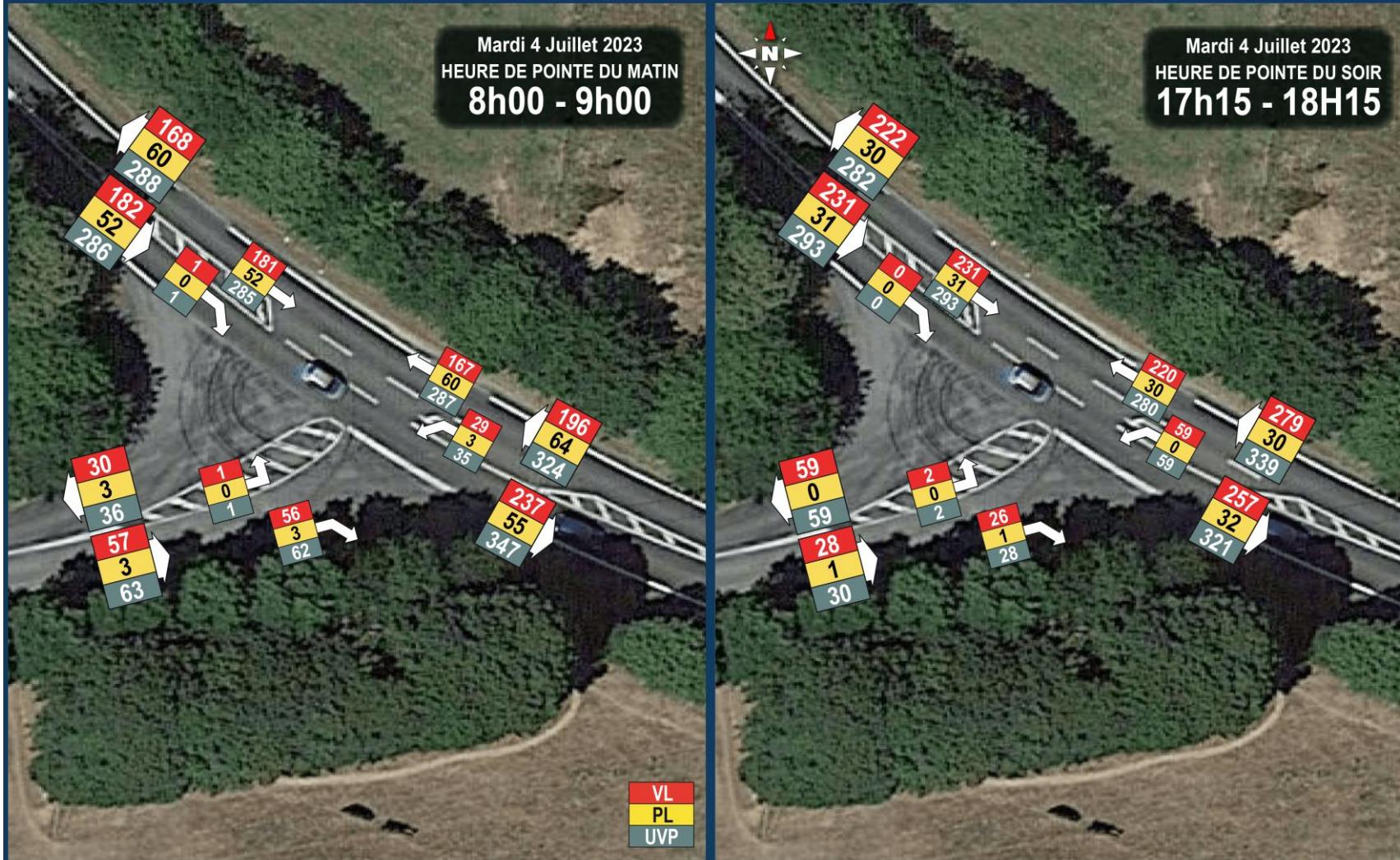
HPM:

Les mouvements filants sur la RD29 sont les plus importants et enregistrent la globalité de la charge de trafic sur ce giratoire. Le mouvement le plus dimensionnant est le mouvement filant depuis le Sud vers le Nord sur la RD29 avec 171 UVP.

HPS:

Le soir, les mouvements filants sur la RD29 restent les plus importants mais le mouvement le plus dimensionnant s'inverse. On enregistre 143 UVP du Nord vers le Sud.

CARREFOUR 11



La charge de trafic totale sur le carrefour est similaire pour le matin (673 upv/h) et le soir (662 upv/h).

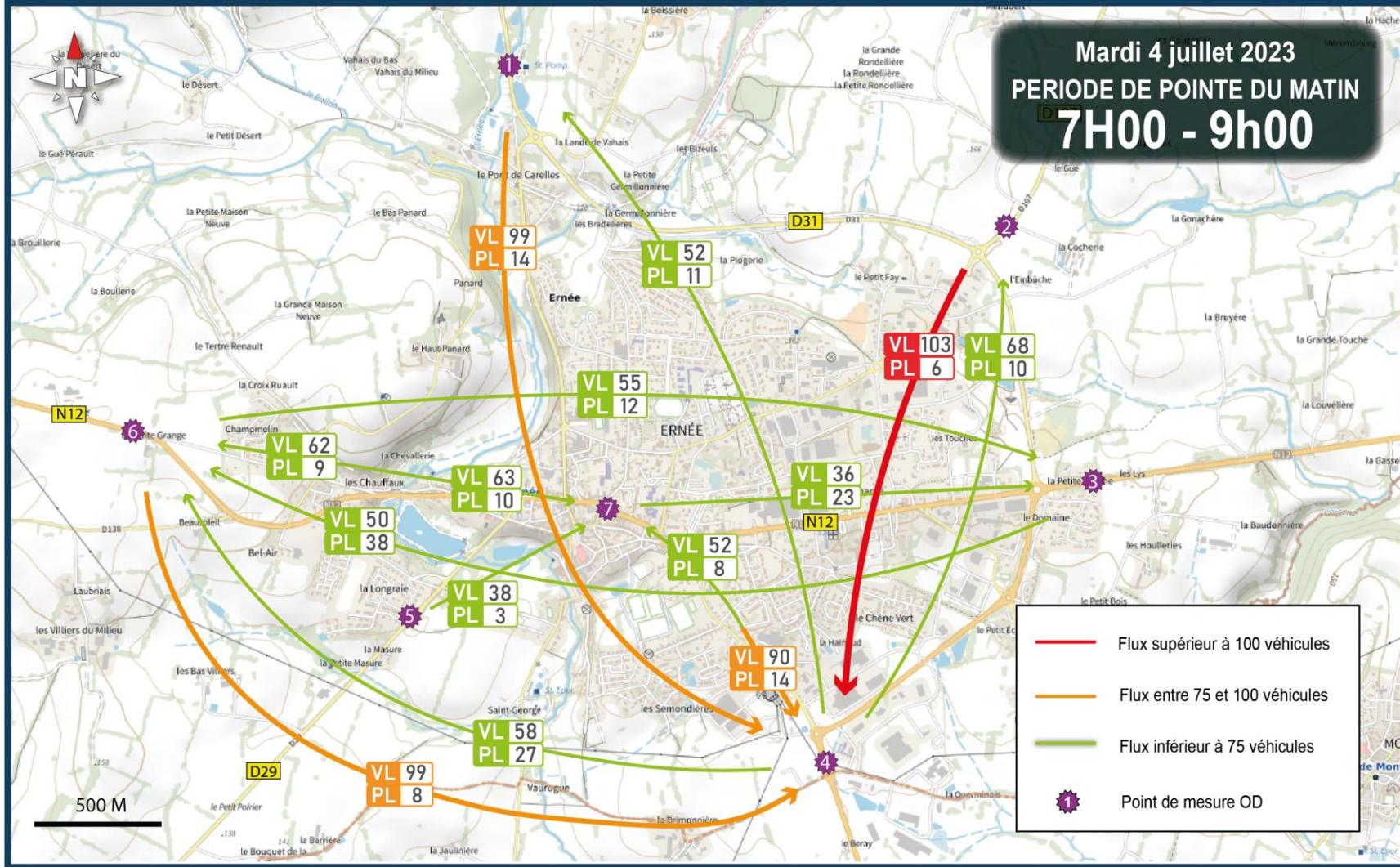
HPM:

Peu de véhicules empruntent la RD138. Les mouvements les plus importants sont les mouvements filants sur la RN12 sensiblement identiques avec environ 285 UVp.

HPS:

De la même façon, les mouvements les plus importants sont sur la RN12 et sont sensiblement identiques à l'HPM avec 293 UVp de l'Ouest vers l'Est et 280 UVp en sens inverse.

Principaux Flux OD



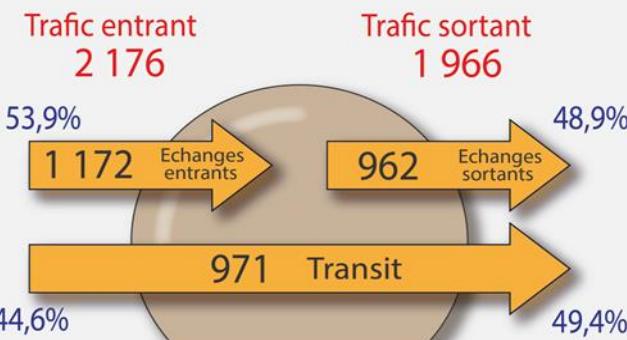
Sur la période de pointe du matin (7h00-9h00), les flux principaux concernent la traversée d'Ernée :

- Du nord vers le Sud avec les flux depuis le poste 1 et le poste 2 vers le poste 4,
- et de l'Ouest vers le Sud avec les flux entre le poste 6 et le poste 4. Le poste 4 attire de nombreux flux pour rejoindre la RD31, permettant notamment de rejoindre Laval.

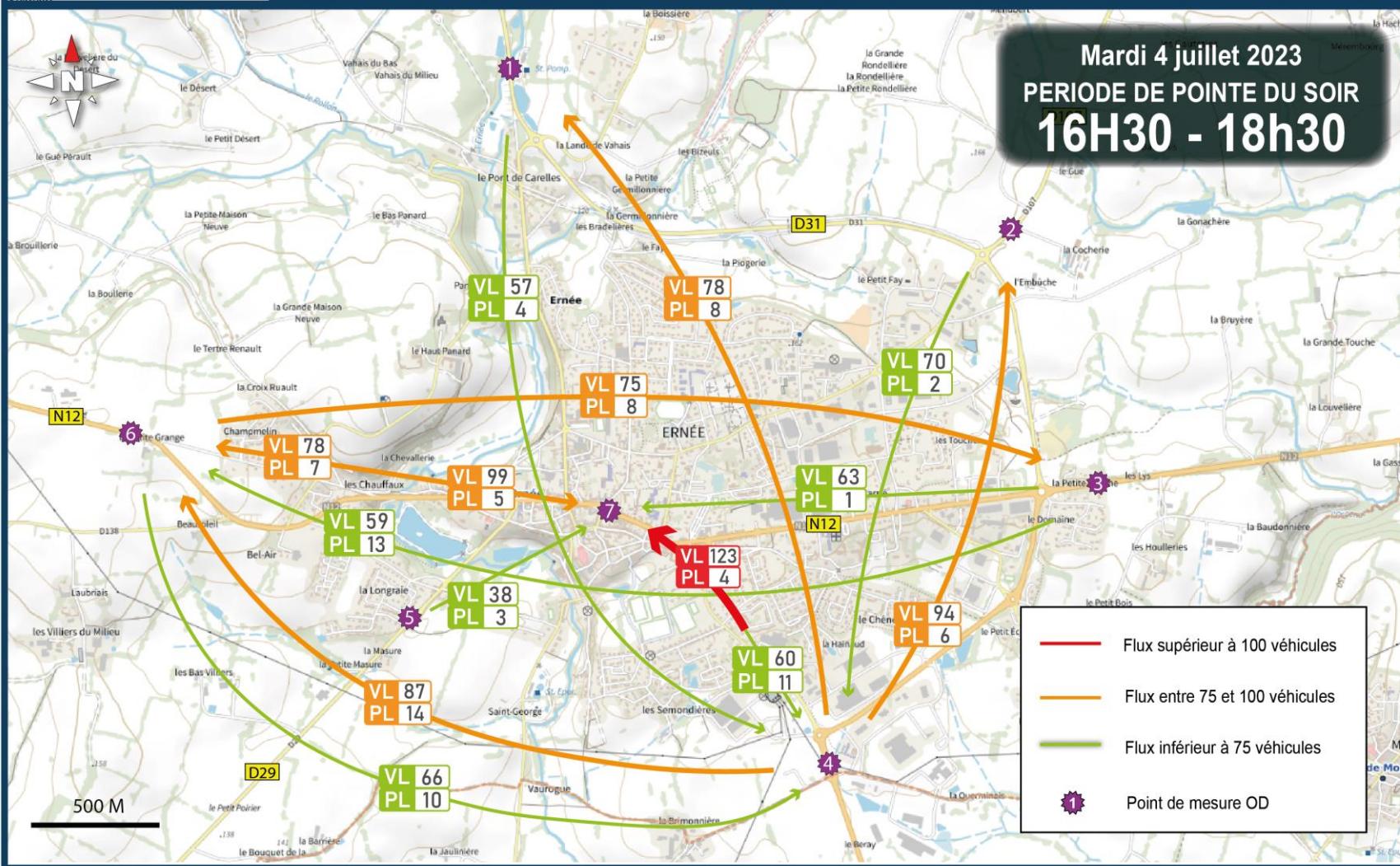
Le trafic de transit représente 44,6% du trafic en entrée en PPM contre 49,4% en sortie. Les échanges entrants représentant les véhicules à destination d'Ernée constituent 53,9% du trafic global. Les échanges sortants, en provenance de la commune d'Ernée, représentent 48,9% du trafic de global.

Ernée est une commune attractive comme le démontre le trafic entrant plus élevé que le trafic sortant.

Tous Véhicules (TV) - Période de Pointe du Matin (PPM)

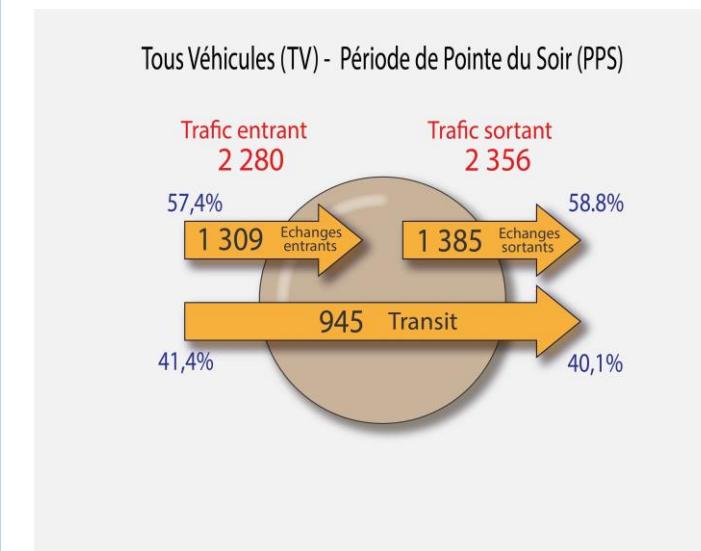


Principaux Flux OD

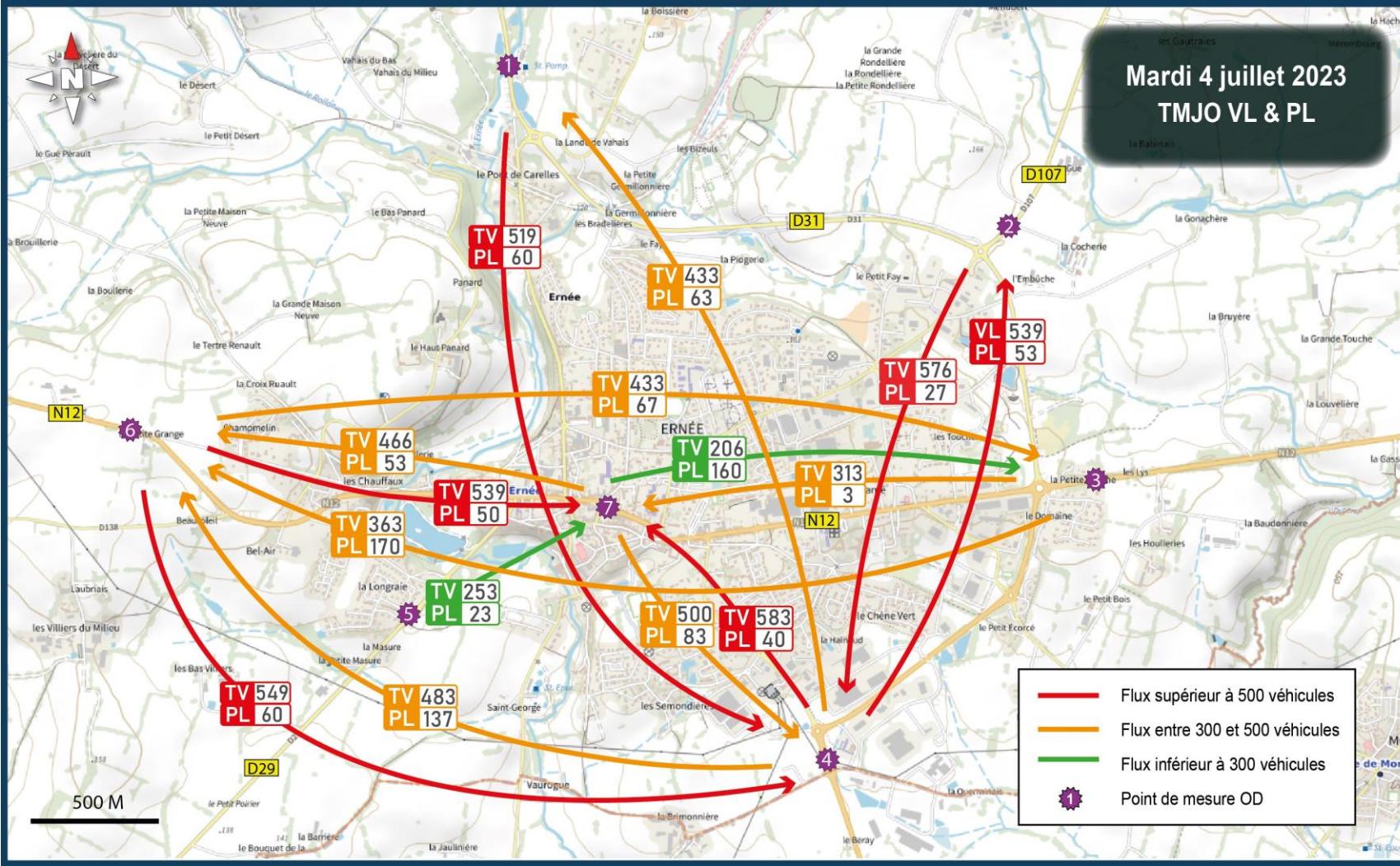


A la différence de la PPM, en PPS, le poste 6 est le principal poste pour quitter Ernée. On voit une symétrie dans les mouvements notamment dû aux déplacements pendulaires domicile-travail où le poste 4 est le plus générateur.

Le trafic de transit représente 41,4% en entrée en PPS contre 40,1% en sortie. Les échanges entrants représentent 57,4% du trafic total entrant. Les échanges sortants sont les véhicules en provenance de la commune d'Ernée, ils représentent 58,8% du trafic sortant. A l'inverse de l'HPM, il y a plus de trafic sortant que de trafic entrant notamment pour que les usagers rejoignent leur domicile. Un flux pendulaire est mis en évidence.



Principaux Flux OD



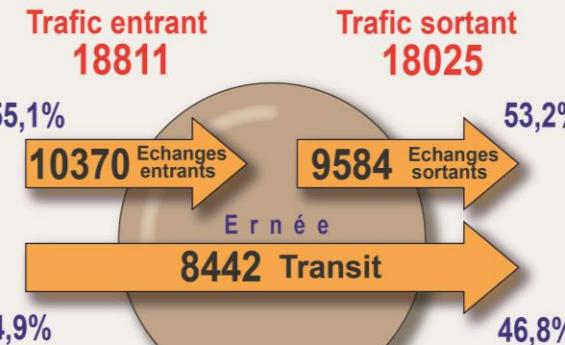
Après redressement des données en TMJO, les données journalières confirment les flux aux pointes :

- Du nord vers le Sud avec les flux depuis le poste 1 et le poste 2 vers le poste 4 mais également dans le sens inverse,
- et de l'Ouest vers le Sud avec les flux entre le poste 6 et le poste 4. Le poste 4 attire de nombreux flux pour rejoindre la RD31, permettant notamment de rejoindre Laval.

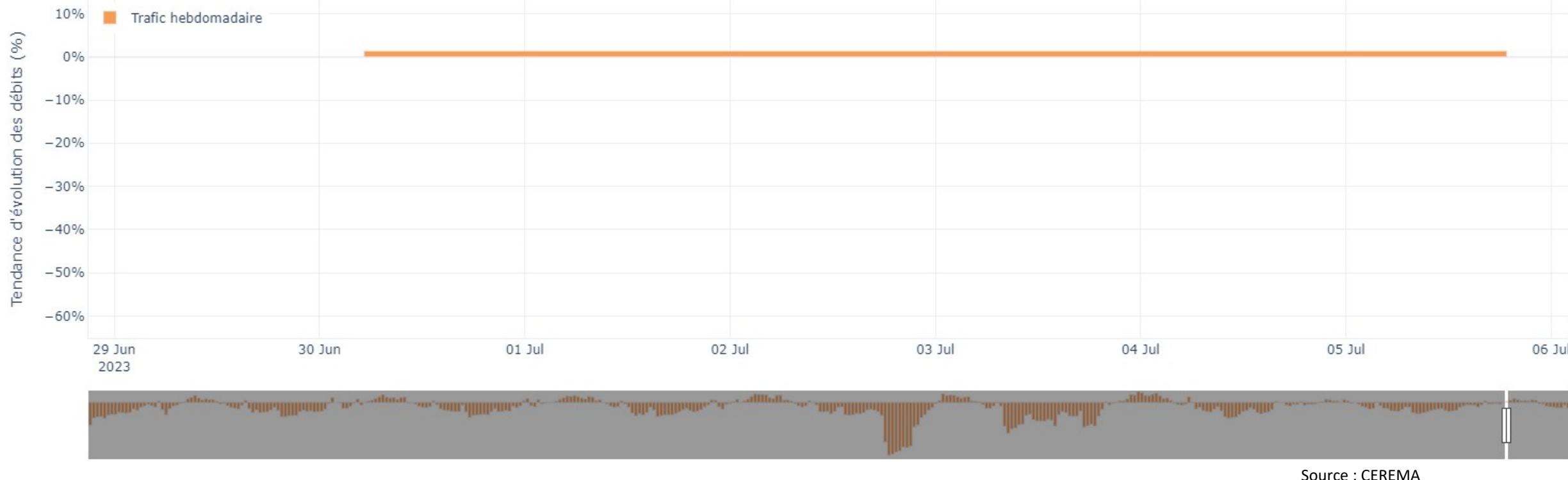
Le trafic de transit est donc important avec environ 45% à 47% soit environ 8440 véh/j.

Les échanges entrants/sortant représentent environ 53 à 55% du trafic soit entre 9584 et 10370 véh/j.

Tous Véhicules (TV) - Période TMJO



VALIDITÉ DES COMPTAGES



La semaine de comptage est représentative du trafic enregistré sur une semaine classique sur le réseau de la DIRO.

Le graphique ci-dessus affiche un trafic légèrement supérieur avec 1,32% en plus que la moyenne du trafic journalier sur le réseau.

VALIDITÉ DES COMPTAGES

Comparaison des mesures par comptages automatiques et par caméras directionnelles en heure de pointe :

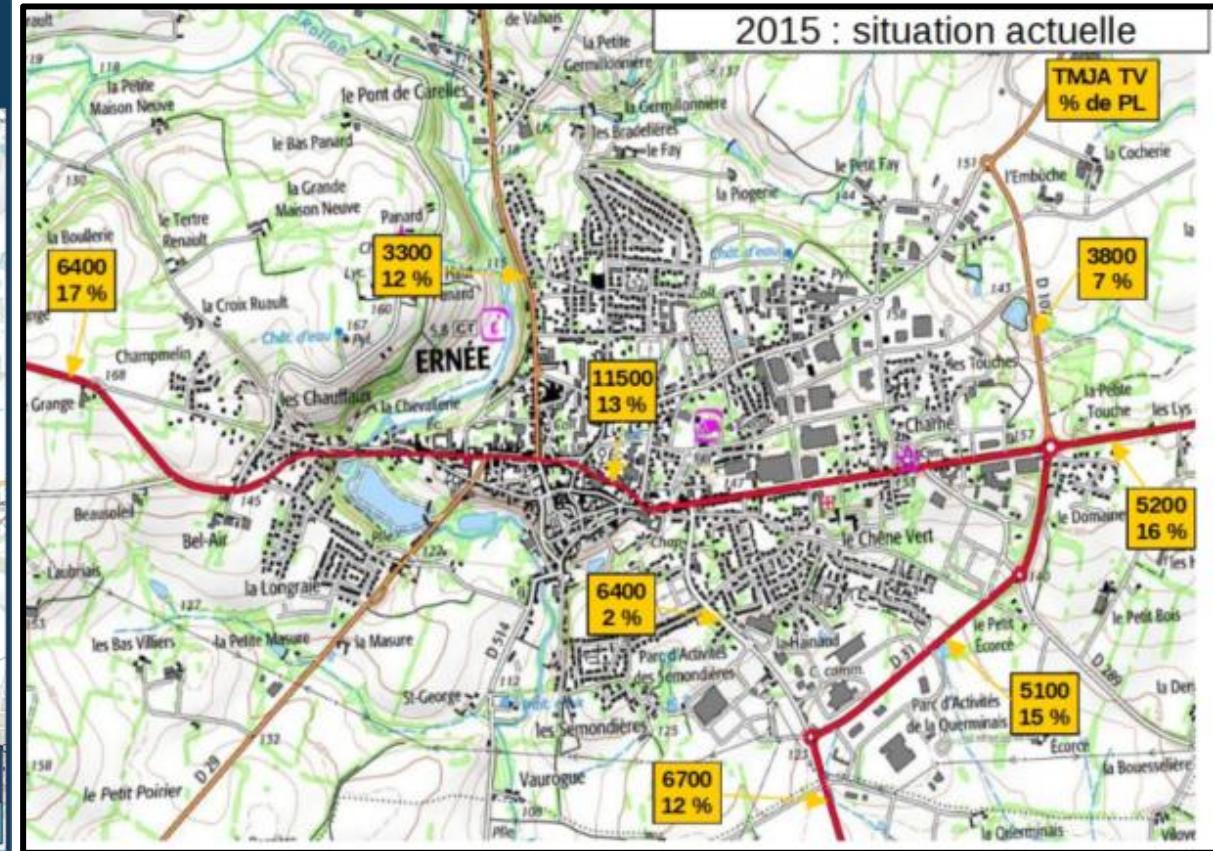
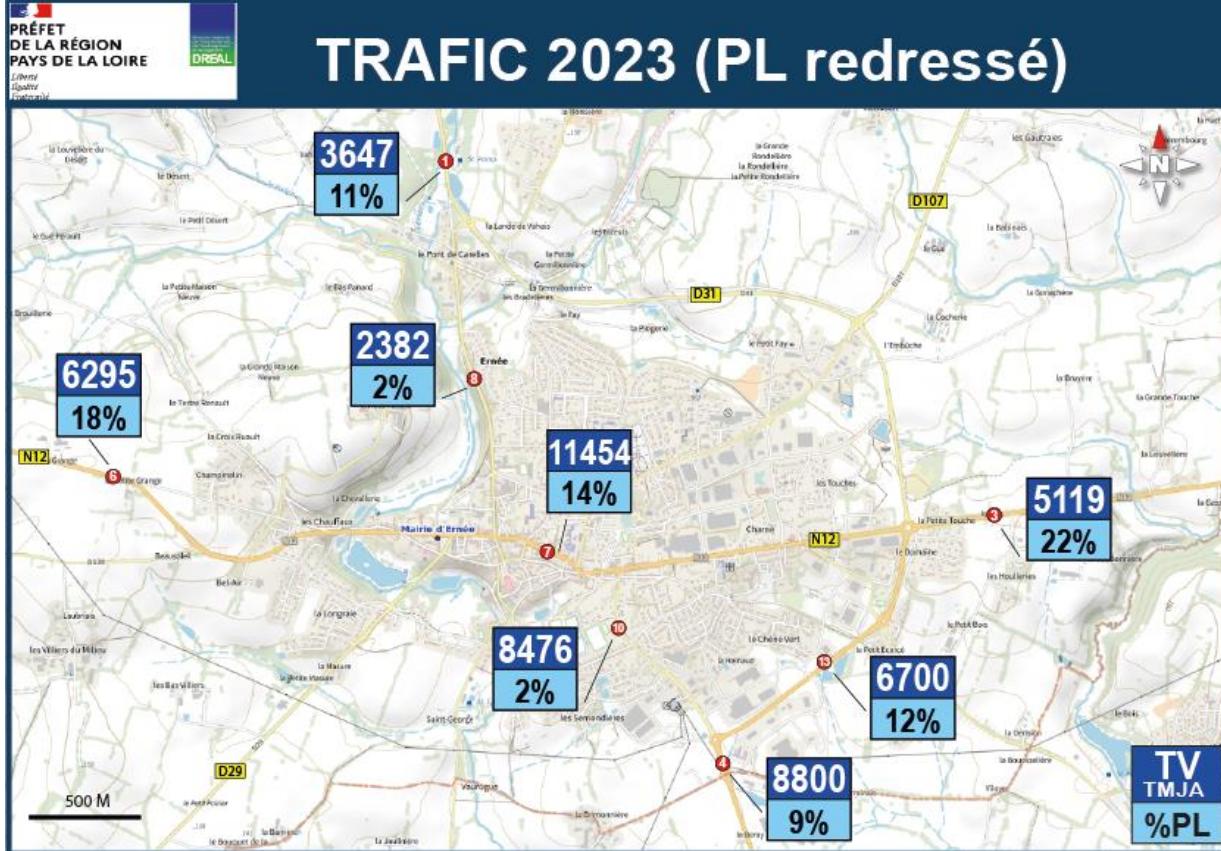
- Nous avons considéré une pointe classique de 8h à 9h le matin et de 17h à 18h le soir, ce qui est le cas dans la majorité des comptages horaires ;
- On observe des écarts entre les comptages automatiques et directionnels confirmés par les données DIRNO des boucles de Fleurigné et Ernée ;
- En conséquence, un redressement a été effectué sur les flux PL à partir des comptages directionnels ;
- Les flux PL redressés serviront de base à la comparaison des estimations de trafic (Cf. annexe) ;

VL	Comptages directionnels HP		Comptage automatiques HP		Ecart dir/auto	
	Postes	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM
C1 / P1	319	334	305	353	14	-19
C2 / P2	325	420	321	396	4	24
C3 / P3	365	420	425	434	-60	-14
C4 / P4	709	811	797	888	-88	-77
C10 / P5	230	261	254	255	-24	6
C11 / P6	350	453	515	513	-165	-60

PL	Comptages directionnels HP		Comptage automatiques HP		Ecart dir/auto	
	Postes	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM
C1 / P1	36	35	21	17	15	18
C2 / P2	13	18	21	14	-8	4
C3 / P3	82	83	32	19	50	64
C4 / P4	104	74	60	43	44	31
C10 / P5	27	18	11	9	16	9
C11 / P6	112	61	38	33	74	28

TV	Comptages directionnels HP		Comptage automatiques HP		Ecart auto/dir	
	VL	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM
C1 / P1	355	369	326	370	29	-1
C2 / P2	338	438	342	410	-4	28
C3 / P3	447	503	457	453	-10	50
C4 / P4	813	885	857	931	-44	-46
C10 / P5	257	279	265	264	-8	15
C11 / P6	462	514	553	546	-91	-32

Analyse comparative des mesures de trafic avec les modélisations prévisionnelles

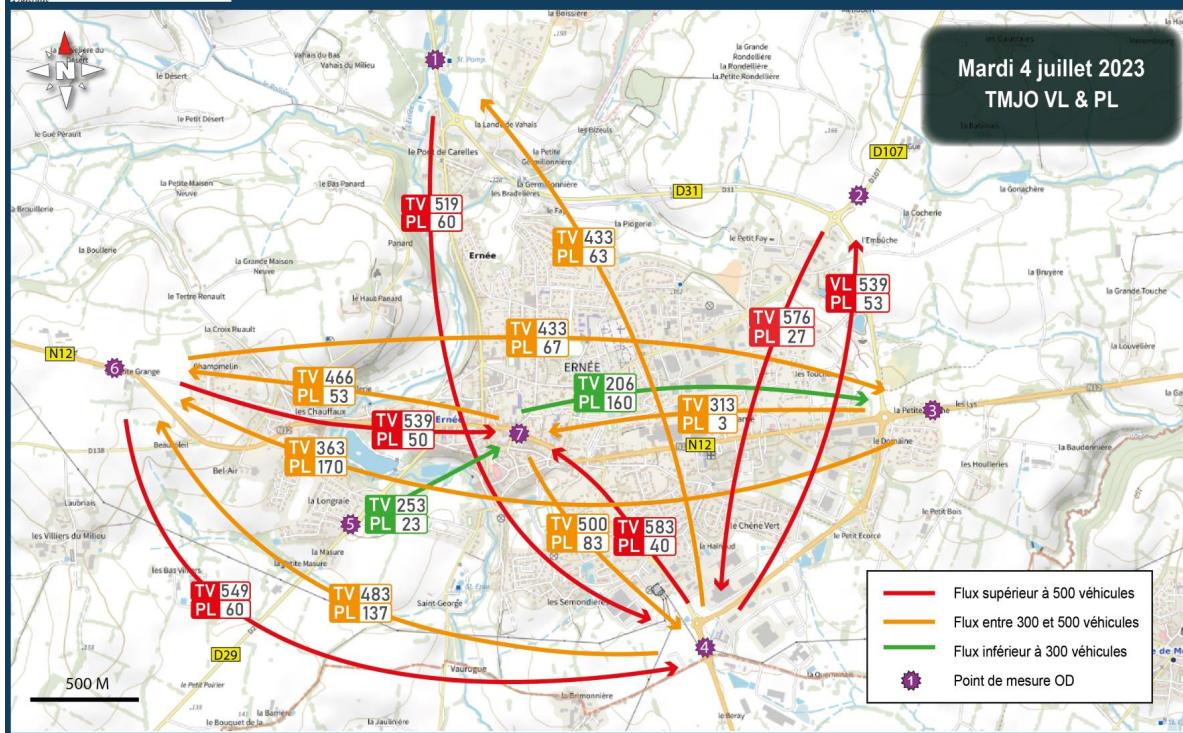


La comparaison des trafics en situation actuelle 2015 et celle de 2023 met en évidence une baisse du trafic TV sur la RN12 (Poste 3, 6 et 7). En revanche, le trafic TV augmente particulièrement au Sud depuis la RD31 (postes 4 et 10).

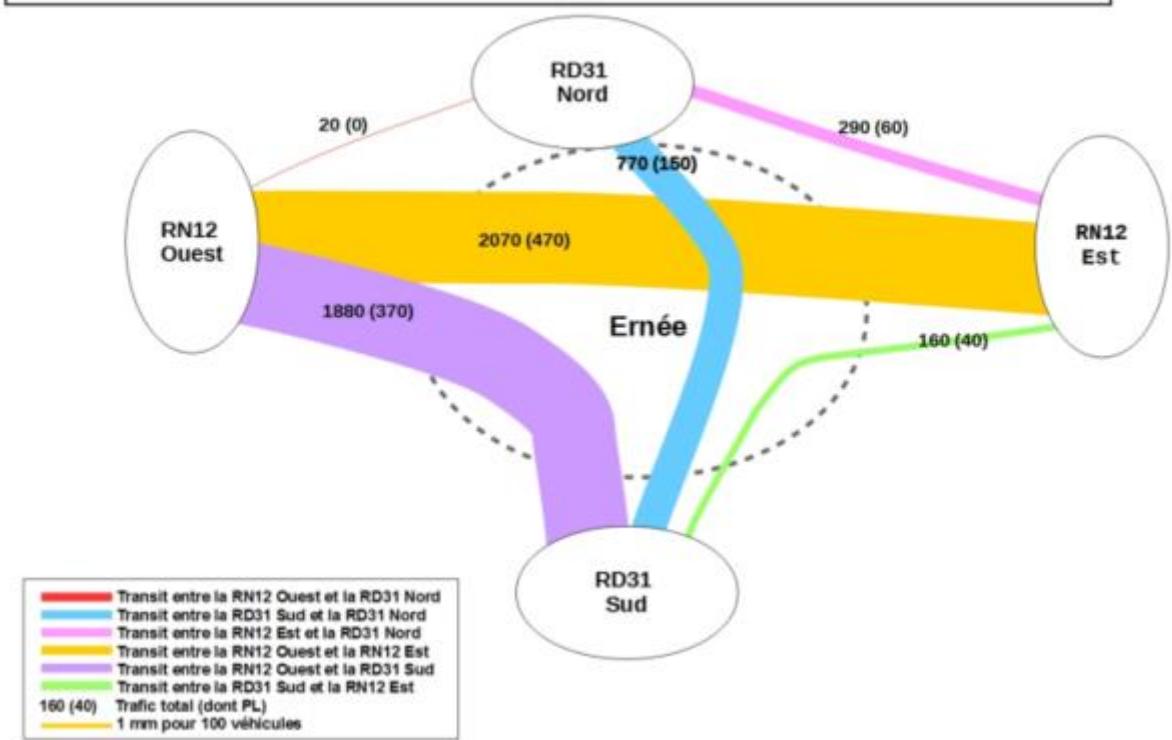
Excepté le poste 8 et le poste 4 dans une moindre mesure, on observe une augmentation du trafic PL sur l'ensemble des axes notamment sur la RN12.

Postes	Trafic situation actuelle 2015 CEREMA		Trafic situation actuelle 2023 - IRIS		Evolution 2015-2023	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
3	4368	832	3977	1142	-391 (-9%)	+310 (37%)
4	5896	804	8008	792	+2112 (+36%)	-12 (-1%)
6	5312	1088	5144	1150	-168 (-3%)	+ 62 (6%)
7	10005	1495	9841	1618	-164 (-2%)	+123 (8%)
8	2904	396	2336	46	-568 (-20%)	-350 (-88%)
10	6272	128	8324	152	+2052 (+19%)	+24 (+19%)
13	4335	765	5896	804	+1561 (+36%)	39 (+5%)

Principaux Flux OD



Flux de trafic en transit au niveau d'Ernée
(flux en TMJA 2015 2 sens, obtenu en moyennant 2 postes d'enquêtes, sauf pour la RD31 nord : 1 seul poste)



Au regard de la différence méthodologique des enquêtes entre 2023 et 2016, le bilan comparatif de la structure des flux entre ces deux périodes doit être pris avec précaution, la structure des flux issue de l'OD de 2023 étant plus précise.

La comparaison des structures du trafic en traversée d'Ernée pour la situation actuelle de 2015 et celle de 2023 montre globalement une similarité de la structure avec une forte convergence des flux de transit dans Ernée (poste 7).

En 2015, le trafic de transit dominant est Est-Ouest sur la RN12 (2070 véh), ainsi qu'entre la RN12 Ouest et la RD31 Sud (1880 véh) et dans une moindre mesure entre la RD31 Nord et Sud (780 véh).

En 2023, la répartition des flux de transit conforte le flux de transit Nord-Sud (RD31 Sud / RD107/vers RD31 Nord). Le transit Est-Ouest apparaît moins important (237 PL contre 400) ainsi que RD31 Sud vers RN12 Ouest (370 contre 226).

RAPPEL DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC ET PROJETS DE DÉVELOPPEMENT PRIS EN COMPTE EN 2016

Les hypothèses de croissance du trafic prises en compte sont celles envisagées dans le scénario central du rapport du CGDD de 2016, sans prise en compte des spécificités régionales ni celles associées à la différenciation selon les réseaux.

Les taux de croissance pris en compte dans la modélisation sont présentés ci-dessous :

	PIB 1.9% (scenario central)		
	VL<100 km	VL>100 km	PL
évolution trafic 2012-2030 TCAM	0,6 %	1,2 %	1,4 %
évolution trafic 2030-2050 TCAM	0,7 %	0,9 %	1,1 %
évolution trafic 2050-2070 TCAM	0,0 %	0,0 %	0,0 %

L'analyse des projets pris compte à l'horizon de référence 2024 dans les modélisations 2016 indique que nombre d'entre eux ne sont pas effectifs à ce jour ce qui modifie les hypothèses de trafic :

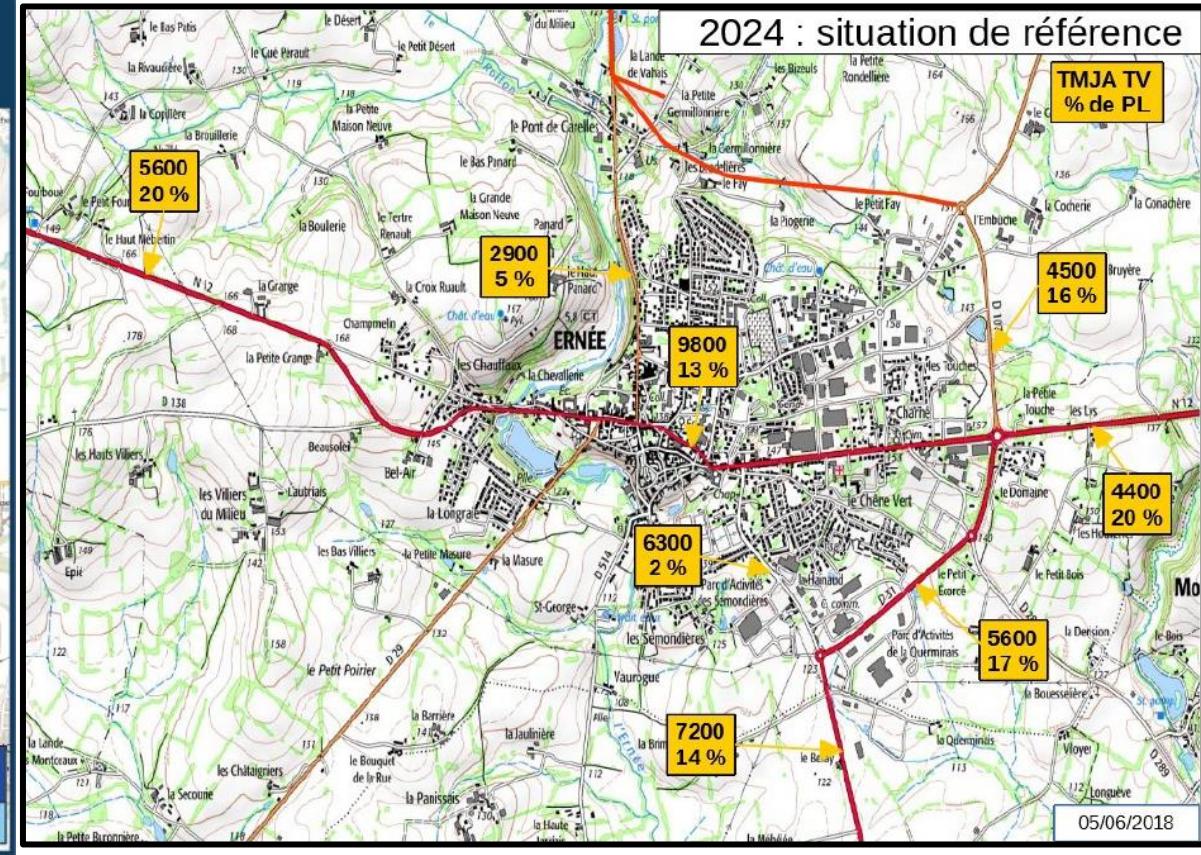
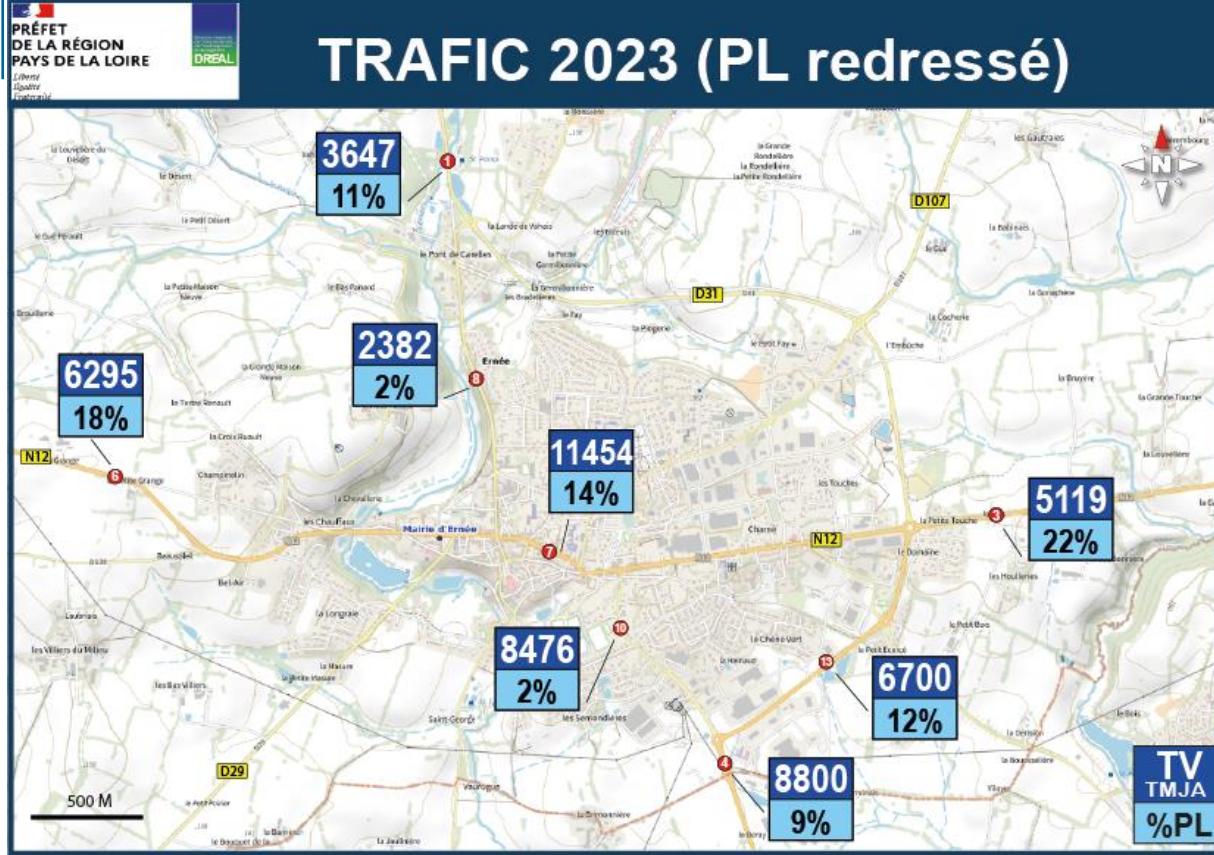
Projets d'aménagement de la RD12 pris en compte :

- La déviation de Beaucé en 2024 (variante sud courte) : non réalisée
- La déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon (2024) : non réalisée
- La mise en 2*2 voies autoroutières de la section entre Nonancourt et Dreux (2022) : non réalisée

Autres projets situés hors RN12 pris en compte à horizon 2024 :

- Contournement Est de Rouen (2024) : non réalisé
- La mise en 2*2 voies autoroutières de la RN154 entre Dreux et Chartres (2022) : non réalisée
- La section sud (2017) et la section nord (2022) de la déviation de la RN162 à l'est de Mayenne : réalisées
- La déviation de la RD31 au nord d'Ernée et, en continuité, la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RD31 nord existante (2020) ;
- La réalisation d'une rocade est de Fougères entre l'actuelle RD706 et la RD806 (2018) : réalisée

COMPARAISON DES TRAFICS ACTUELS ET SITUATION DE RÉFÉRENCE 2024



La comparaison entre les prévisions de trafic 2024 projetées par le CEREMA sur la base de comptages réalisés en 2018 et les mesures de flux en juin 2023 met en évidence une sous-évaluation globale des flux TV comme le montre le tableau ci-contre.

En revanche, les prévisions pour les flux PL sont assez fiables à l'exception du poste 8 mais qui est basé sur des flux faibles. On notera, des trafics TV plus importants que prévus dans le centre-ville d'Ernée (mais liés possiblement à des flux internes plus nombreux) et surtout sur la RD31 Sud (+22%) mais sur le RN12 Est (+16%).

Ces éléments ne remettent pas en cause l'opportunité du projet, au contraire, puisque les flux reportables sont plus importants que prévus (VL et PL).

Postes	Trafic situation de référence 2024 CEREMA		Trafic situation réelle 2023 - IRIS		Ecart 2024-2023	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
3	3520	880	3977	1142	+457 (+13%)	+262 (+30%)
4	6192	1008	8008	792	+1816 (29%)	-216 (-21%)
6	4480	1120	5144	1150	+ 664 (+15%)	+30 (+3%)
7	8526	1274	9841	1618	+ 1315 (15%)	+ 344 (27%)
8	2755	145	2336	46	-419 (-15%)	-99 (-68%)
10	6174	126	8324	152	+2150 (35%)	26 (21%)
13	4648	952	5896	804	+1248 (+27%)	-148 (-16%)

SYNTHÈSE ANALYSE COMPARATIVE

L'analyse comparative met en évidence des écarts plus ou moins forts (entre 1000 et 2000) entre les prévisions de trafic du CEREMA à la situation de référence 2024 et le trafic réel en 2023. De façon linéaire, ces écarts sont également valables dans la situation de référence à + 20 ans. Les différences de trafic sont davantage liées à la base de projection qu'à la validité des hypothèses de croissance.

L'analyse montre également des modifications intervenues dans la structure de trafic qui imposent de réévaluer les reports de trafic dans la perspective d'une actualisation des modélisations. Ce report serait relativement moins élevé que ce qui avait été estimé compte tenu de la nouvelle répartition des flux de transit.

Une nouvelle évaluation des trafics prévisionnels devra donc être engagée sur la base du trafic réel actuel qui dépasse les projections initiales à horizon 2024.

Les hypothèses de croissance de la SNBC depuis 2019 devront être également intégrées afin d'être en phase avec les évolutions macro-économiques et la reprise ayant suivi la phase de la COVID 19.

SNBC - Scénario AMS : Taux de Croissance Annuels Moyens du trafic routier

Scénario central, TCAM	Demande tous modes (voy.km)	Circulation routière (veh.km)
Longue distance (>100km)	1,2 %	1,1 %
Courte distance (<100km)	0,3 %	-0,7 %
Marchandises	1,0 %	0,4 %

SNBC Scénario AME : Taux de Croissance Annuels Moyens du trafic routier

Scénario central, TCAM	Demande tous modes (voy.km)	Circulation routière (veh.km)
Longue distance (>100km)	1,1 %	0,9 %
Courte distance (<100km)	0,6 %	0,5 %
Marchandises	1,7 %	1,5 %

Annexes