

# RCEA

## Atelier « Prise en compte des usagers fréquents et tarification »

---

Dompierre-sur-Besbre, 27/01/2012

*Points de repères sur les trafics,  
CETE de Lyon*

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Cete de Lyon

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

# Plan de l'intervention

- Comment a été réalisée l'étude de trafic de la RCEA ?
- Rappel des résultats de l'étude de trafic présentés en débat public
- Tests de modifications de certaines barrières

# Comment a été réalisée l'étude de trafic de la RCEA ?



# A quoi sert le modèle utilisé pour la RCEA?

- À représenter l'essentiel du **trafic circulant aujourd'hui sur la RCEA ...** .... à l'aide d'enquêtes et de comptages réalisés sur le terrain
- À estimer l'impact :
  - de l'évolution dans le temps des trafics globaux
  - et des modifications des infrastructures routières

sur les **trafics qui circuleront dans quelques années sur la RCEA**

# Qu'est-ce qu'un modèle?

- La réalité est complexe
- Pour la représenter, il faut faire des hypothèses simplificatrices (explicitées dans l'étude de trafic)
- Un modèle est composé :
  - de lois mathématiques contenues dans un logiciel informatique ....
  - ... alimentées par des données terrain et des données de cadrage national
- **Résultats du modèle = UNE représentation simplifiée de la réalité**

# Hypothèses d'évolution du trafic

- Travaux nationaux prenant en compte notamment les évolutions :
  - du prix du pétrole
  - du taux de change euro-dollar
  - de la croissance économique
  - des actions en faveur du report modal
- Scénario central (croissance du PIB 1,9%) :

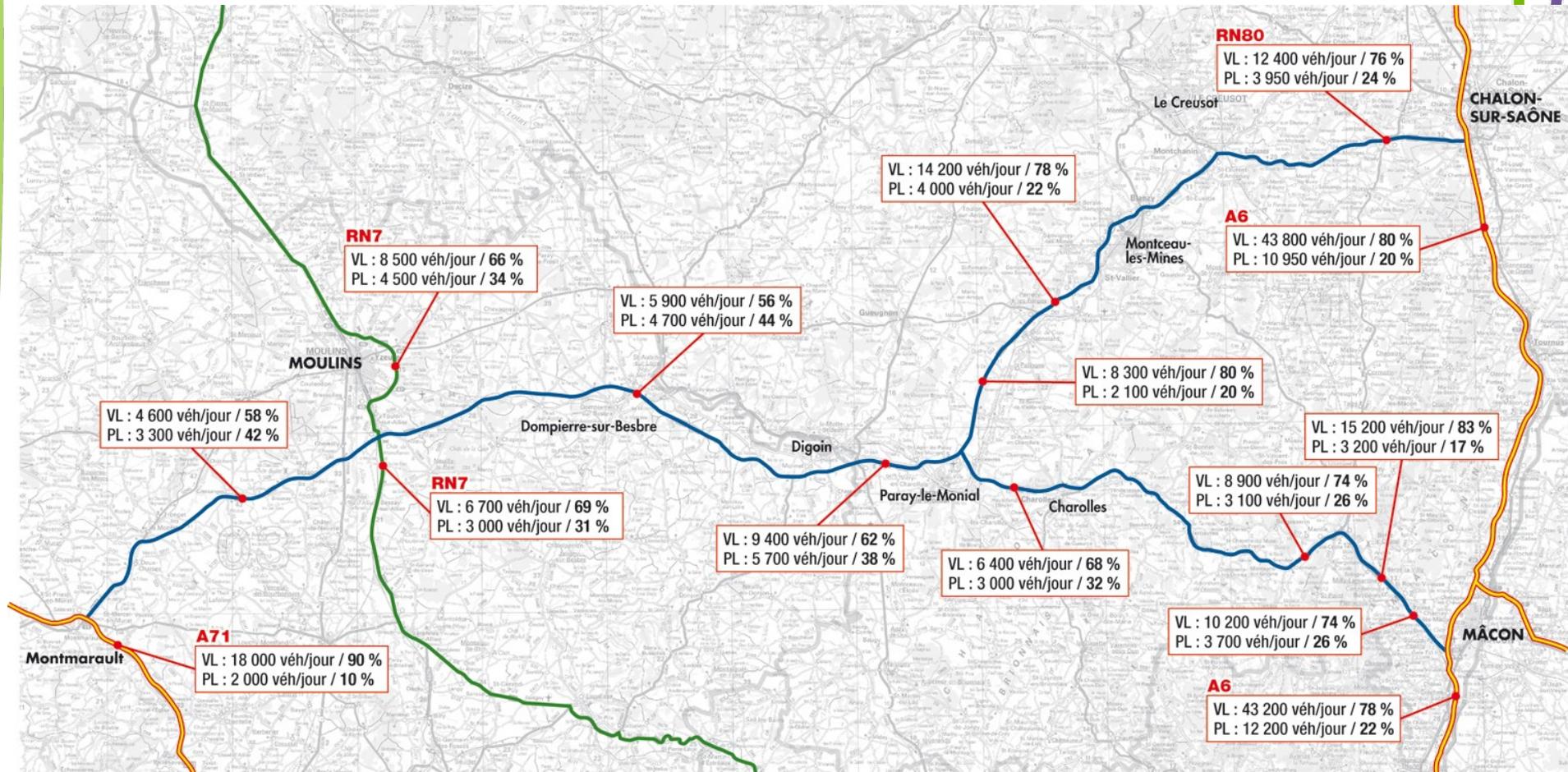
	VL, D<20km	VL, D>20km	PL
Taux linéaires annuels	1,25%	2,1%	1,5%

*Ceci correspond en moyenne nationale à une croissance annuelle de 1,8% pour l'ensemble du trafic*

# Rappel des résultats de l'étude de trafic présentés en débat public

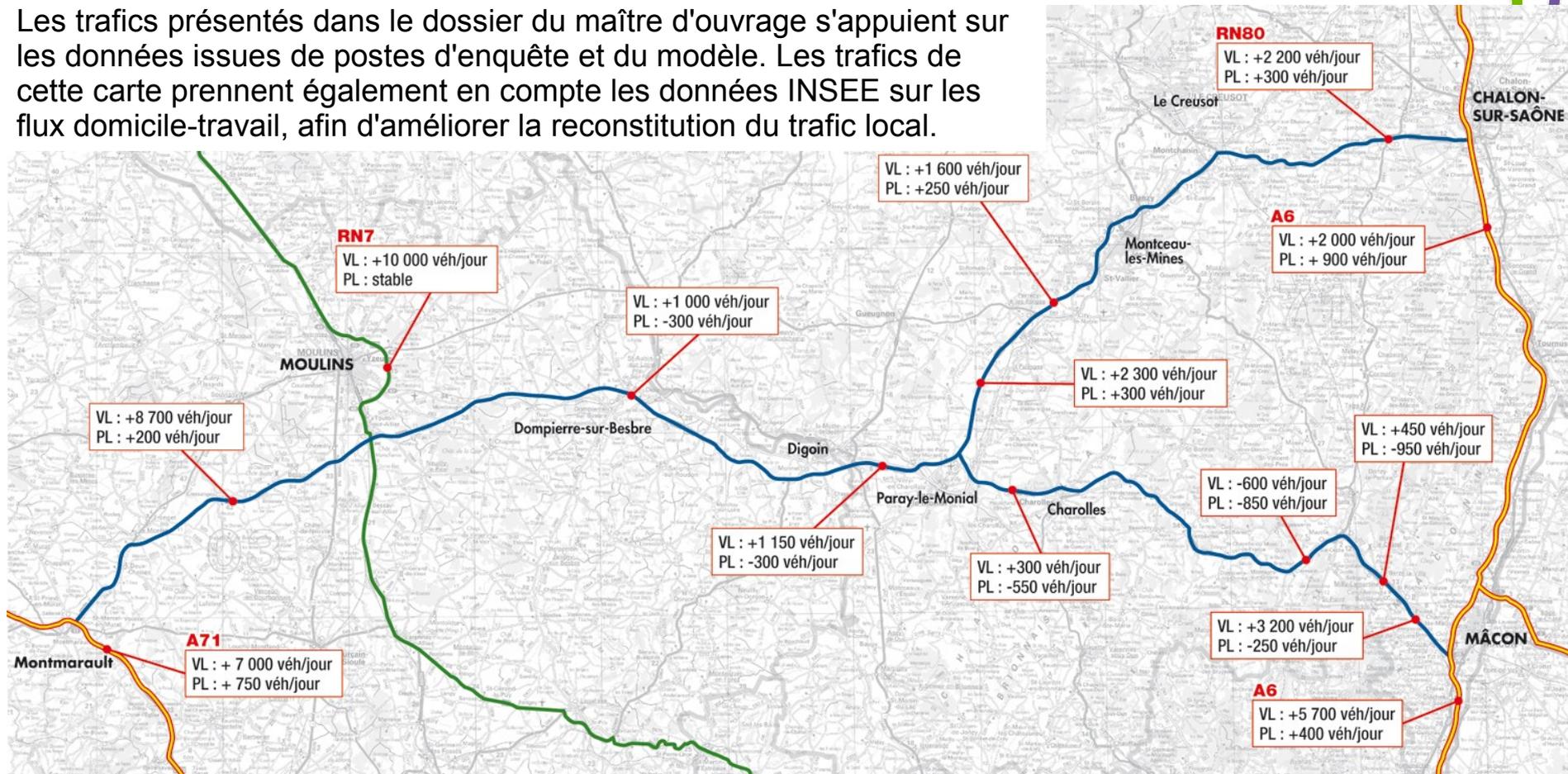


# Trafics observés (comptages 2007)



# Évolution des trafics entre la situation 2007 et la situation de concession 2017 du débat public (variation de trafics modélisés 2007-2017)

Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local.



# Les péages collectés en 2017 en situation de concession

Emplacement des barrières		Le Montet	Montbeugny	Molinet	Charolles Est	La Valouze	Génélard
Linéaire (km)	<b>Total</b>	<b>35,90</b>	<b>28,60</b>	<b>38,40</b>	<b>29,30</b>	<b>35,40</b>	<b>20,60</b>
	1/2 section OE	10,40	13,00	19,80	13,30	15,70	14,30
	1/2 section EO	25,50	15,60	18,60	16,00	18,30	4,30

Montants péage VL (€ HT 2008)	section complète	2,29	1,82	2,45	1,86	2,27	1,31
	1/2 section OE	0,66	0,83	1,26	0,84	1,01	0,91
	1/2 section EO	1,63	0,99	1,19	1,02	1,17	0,27
Montants péage PL (€ HT 2008)	section complète	8,69	6,92	9,30	7,10	8,57	4,98
	1/2 section OE	2,52	3,15	4,80	3,22	3,80	3,46
	1/2 section EO	6,17	3,77	4,50	3,88	4,43	1,04

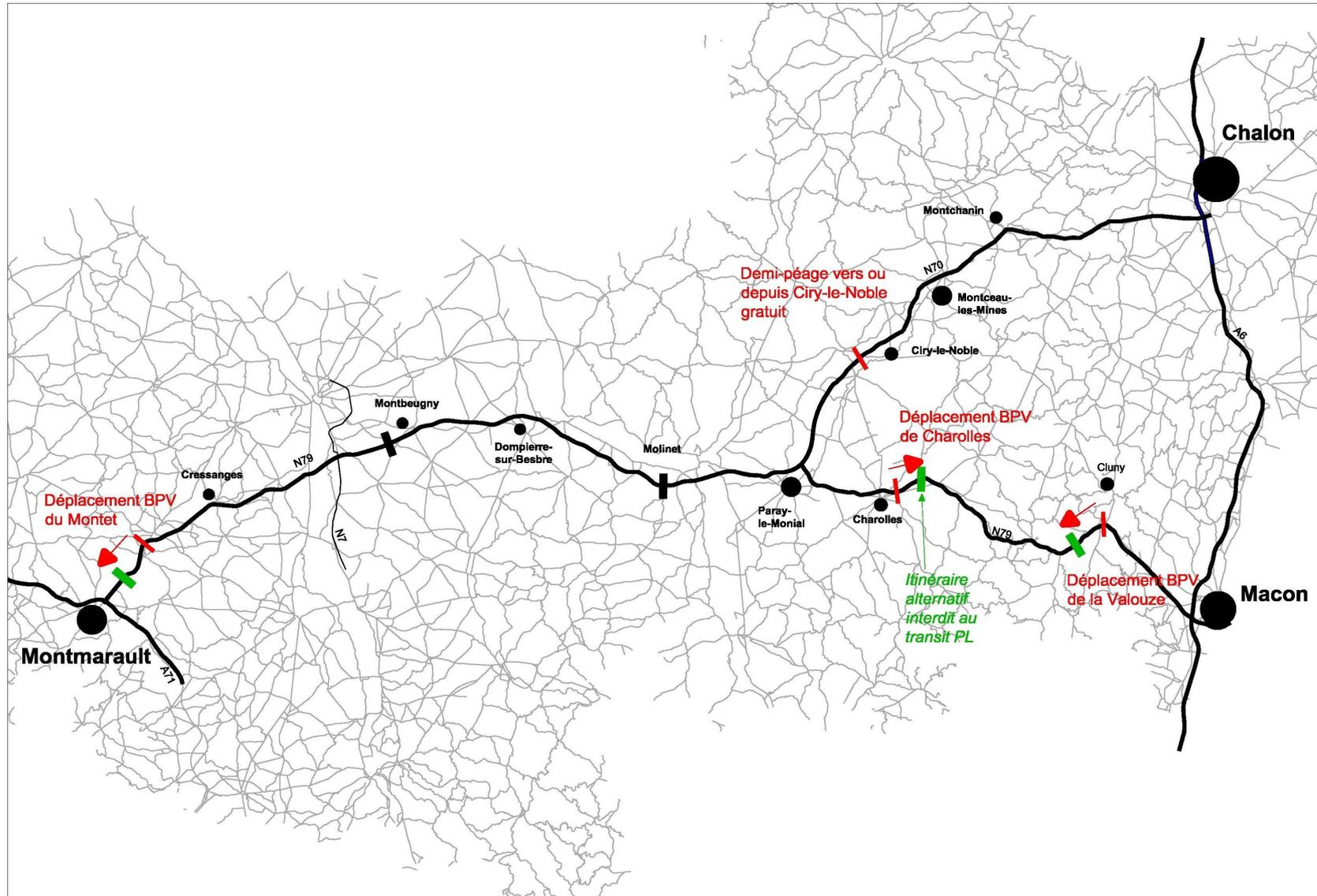
Trafic VL aux barrières (TMJA)	section complète	10 300	6 200	5 850	1 900	6 700	8 200
	1/2 section OE	370	220	180	2 950	600	300
	1/2 section EO	100	1 000	3 300	0	5 100	2 750
Trafic PL aux barrières (TMJA)	section complète	3 200	3 250	3 700	350	1 600	3 250
	1/2 section OE	250	10	150	2 000	120	20
	1/2 section EO	90	1 100	1 300	0	750	220

								<b>Total</b>	<b>Total</b>
								<b>k€/jour</b>	<b>k€/an</b>
Péages collectés VL (k€ HT 2008)	section complète	23,6	11,3	14,3	3,5	15,2	10,7	<b>94,5</b>	<b>34 499,8</b>
	1/2 section OE	0,2	0,2	0,2	2,5	0,6	0,3		
	1/2 section EO	0,2	1,0	3,9	0,0	6,0	0,8		
	<b>Total</b>	<b>24,0</b>	<b>12,5</b>	<b>18,5</b>	<b>6,0</b>	<b>21,8</b>	<b>11,8</b>		
Péages collectés PL (k€ HT 2008)	section complète	27,8	22,5	34,4	2,5	13,7	16,2	<b>139,6</b>	<b>50 939,4</b>
	1/2 section OE	0,6	0,0	0,7	6,4	0,5	0,1		
	1/2 section EO	0,6	4,2	5,9	0,0	3,3	0,2		
	<b>Total</b>	<b>29,0</b>	<b>26,7</b>	<b>41,0</b>	<b>8,9</b>	<b>17,5</b>	<b>16,5</b>		
Péages collectés (total) (k€ HT 2008)	section complète	51,4	33,8	48,7	6,0	28,9	26,9	<b>234,1</b>	<b>85 439,2</b>
	1/2 section OE	0,9	0,2	0,9	8,9	1,1	0,3		
	1/2 section EO	0,7	5,1	9,8	0,0	9,3	1,0		
	<b>Total</b>	<b>53,0</b>	<b>39,1</b>	<b>59,5</b>	<b>15,0</b>	<b>39,3</b>	<b>28,2</b>		

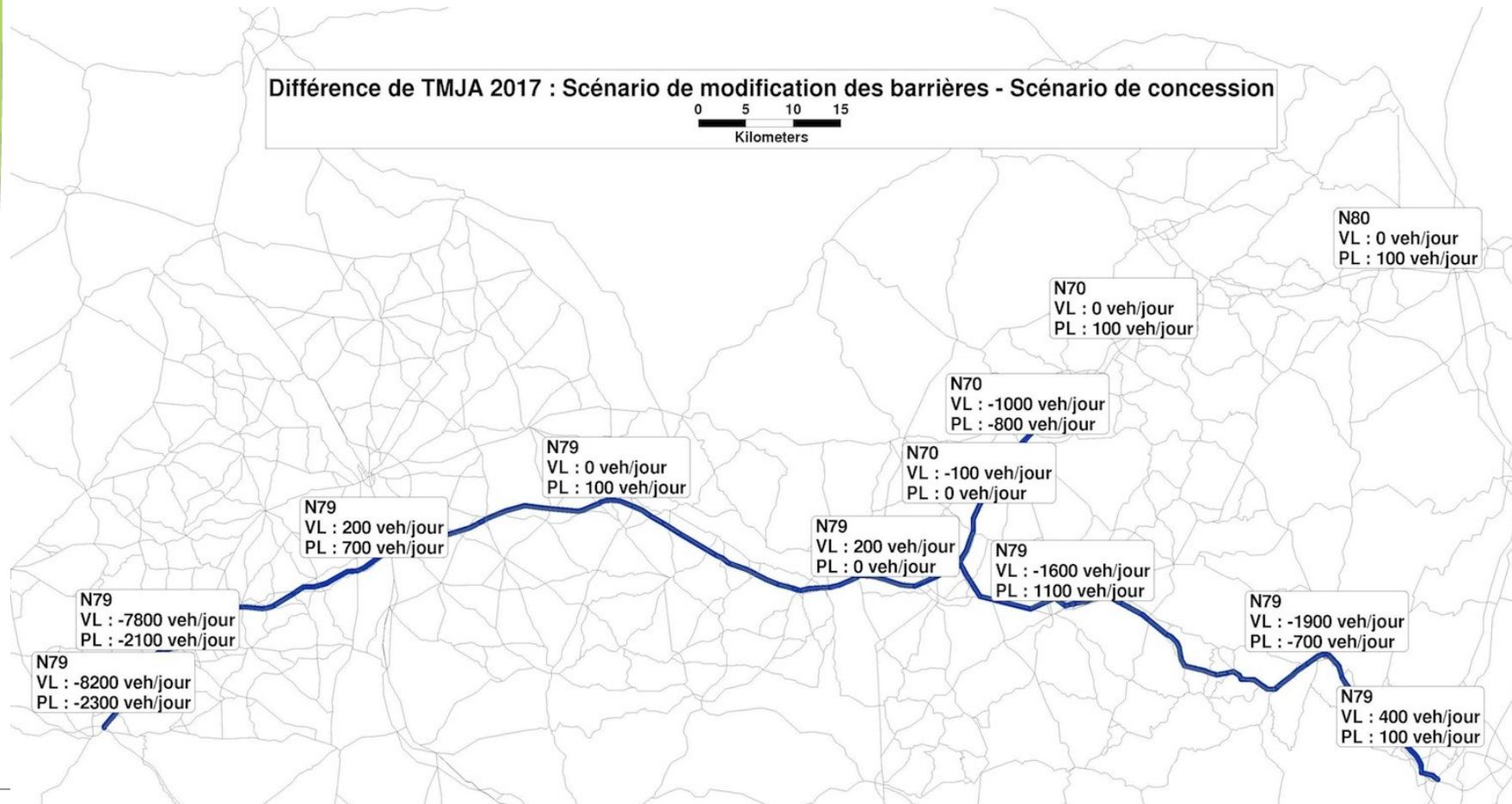
# Les modifications de barrières testées



# Les modifications de barrières testées



# Différences de trafic : situation barrières modifiées – situation concession du débat public (modélisation 2017)



# Différences de recettes journalières : situation barrières modifiées – situation concession (modélisation 2017)

## Situation de concession du débat public, 2017

Emplacement des barrières	Le Montet	Montbeugny	Molinet	Charolles Est	La Valouze	Génélard	Total (k€/j)	Total (k€/an)
Péages collectés VL (k€ HT 2008)	24	12	18	6	22	12	95	34 675
Péages collectés PL (k€ HT 2008)	29	27	41	9	17	16	140	51 100
Péages collectés (total) (k€ HT 2008)	53	39	59	15	39	28	234	85 410

## Situation de concession avec modification des BPV du Montet, Charolles et La Valouze + 1/2 Génélard

Emplacement des barrières	Le Montet	Montbeugny	Molinet	Charolles Est	La Valouze	Génélard	Total (k€/j)	Total (k€/an)
Variation des péages collectés VL (k€ HT 2008)	-18	0	0	-6	-10	-1	-36	-13 140
Variation des péages collectés PL (k€ HT 2008)	-20	1	0	2	-9	-2	-29	-10 585
Variation des péages collectés (total) (k€ HT 2008)	-38	1	0	-3	-20	-3	-64	-23 360

Merci de votre attention



# Annexes

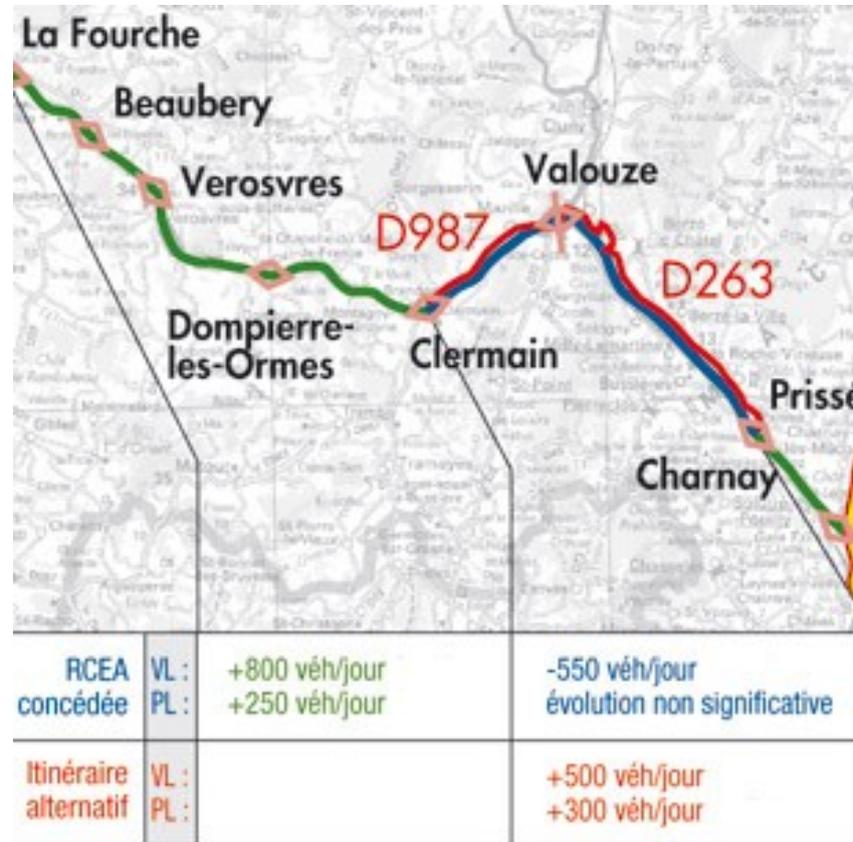


# Cartes des itinéraires alternatifs



# Reports de trafic (2017)

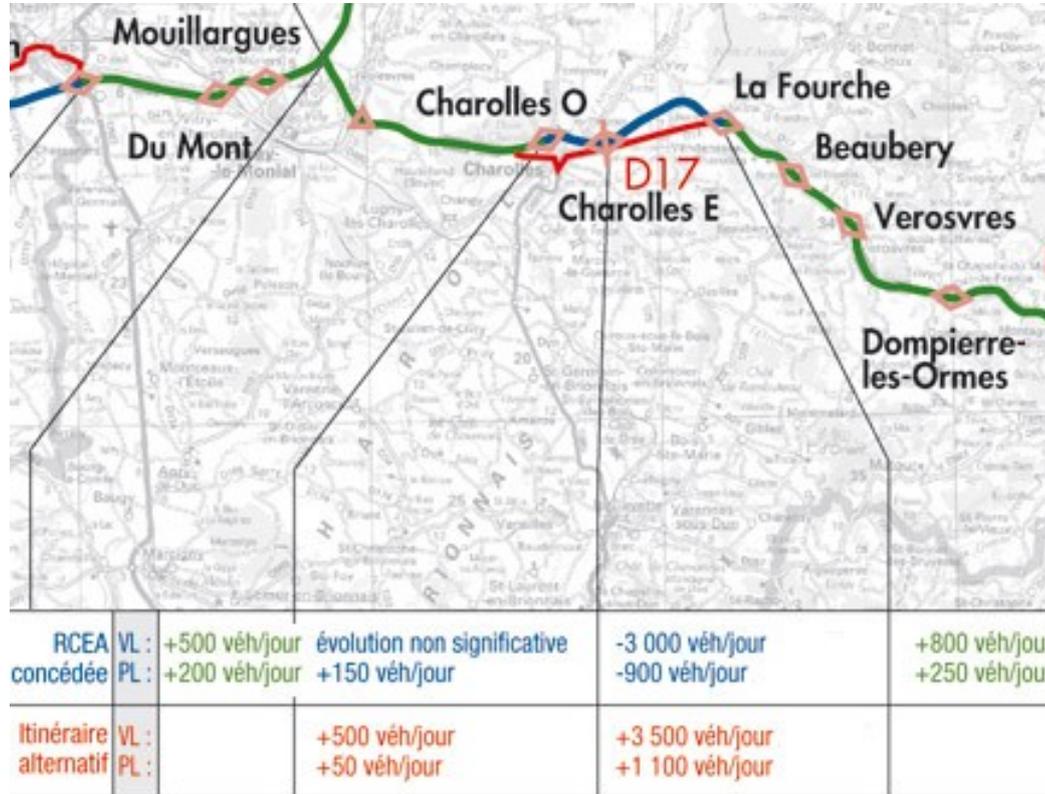
Comparaison entre la situation concédée et la situation de référence



Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local. La situation de référence intègre les aménagements qui seraient possibles sur crédits budgétaires.

# Reports de trafic (2017)

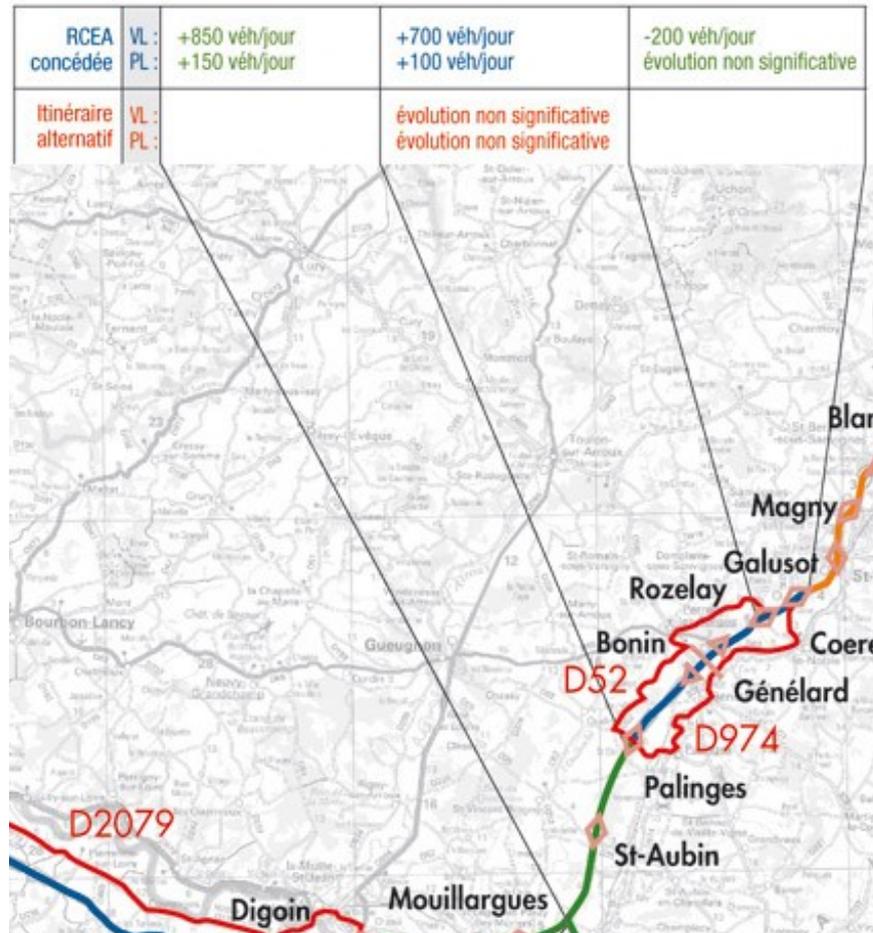
Comparaison entre la situation concédée et la situation de référence



Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local. La situation de référence intègre les aménagements qui seraient possibles sur crédits budgétaires.

# Reports de trafic (2017)

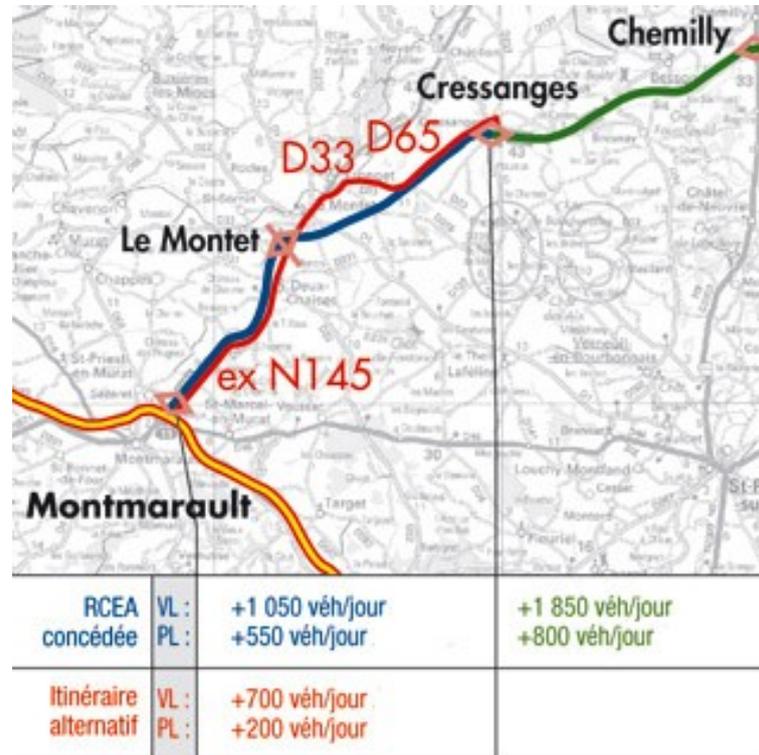
Comparaison entre la situation concédée et la situation de référence



Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local. La situation de référence intègre les aménagements qui seraient possibles sur crédits budgétaires.

# Reports de trafic (2017)

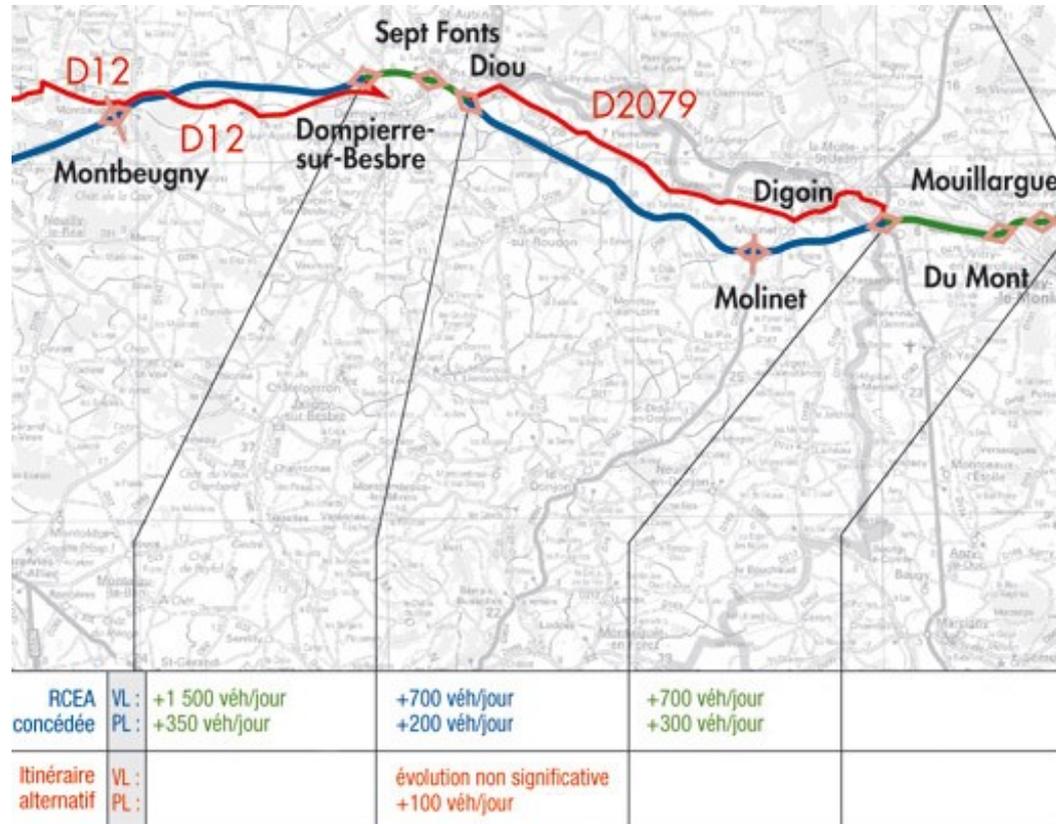
Comparaison entre la situation concédée et la situation de référence



Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local. La situation de référence intègre les aménagements qui seraient possibles sur crédits budgétaires.

# Reports de trafic (2017)

Comparaison entre la situation concédée et la situation de référence

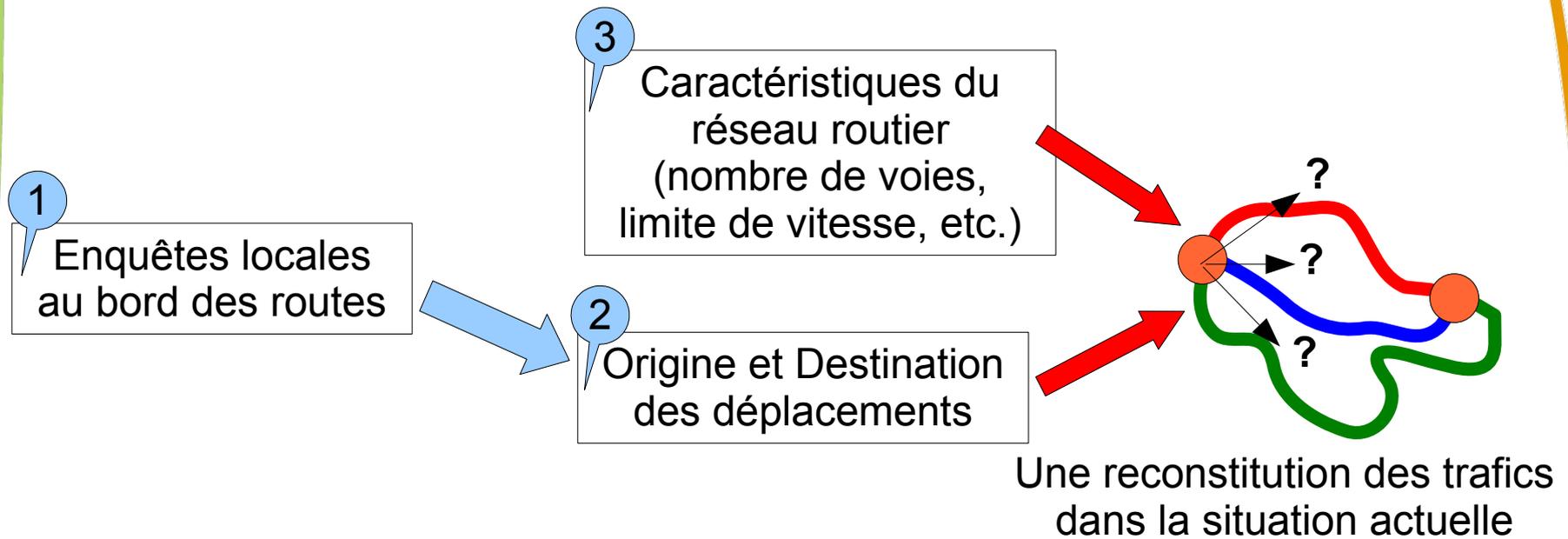


Les trafics présentés dans le dossier du maître d'ouvrage s'appuient sur les données issues de postes d'enquête et du modèle. Les trafics de cette carte prennent également en compte les données INSEE sur les flux domicile-travail, afin d'améliorer la reconstitution du trafic local. La situation de référence intègre les aménagements qui seraient possibles sur crédits budgétaires.

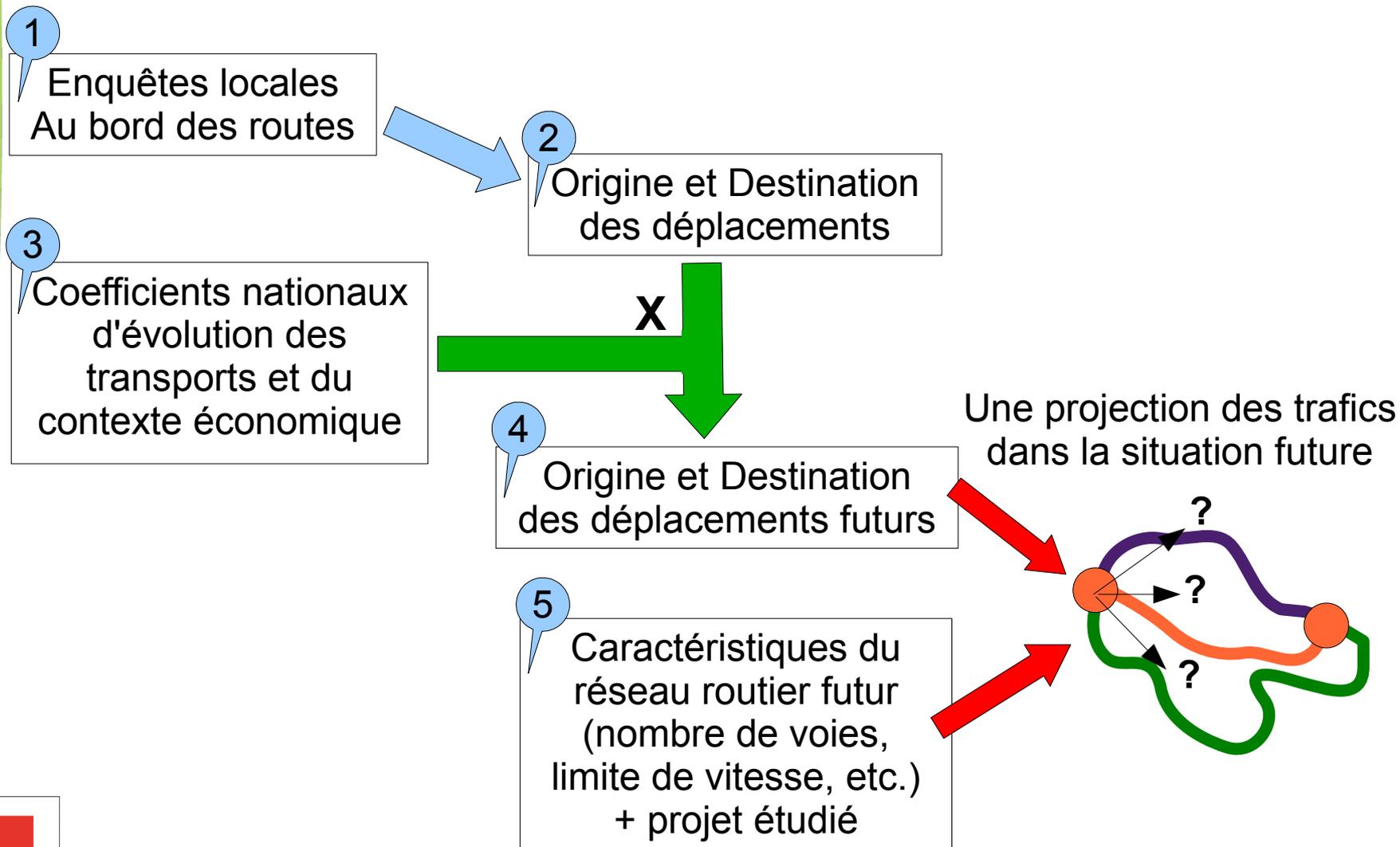
# Fonctionnement détaillé du modèle de trafic



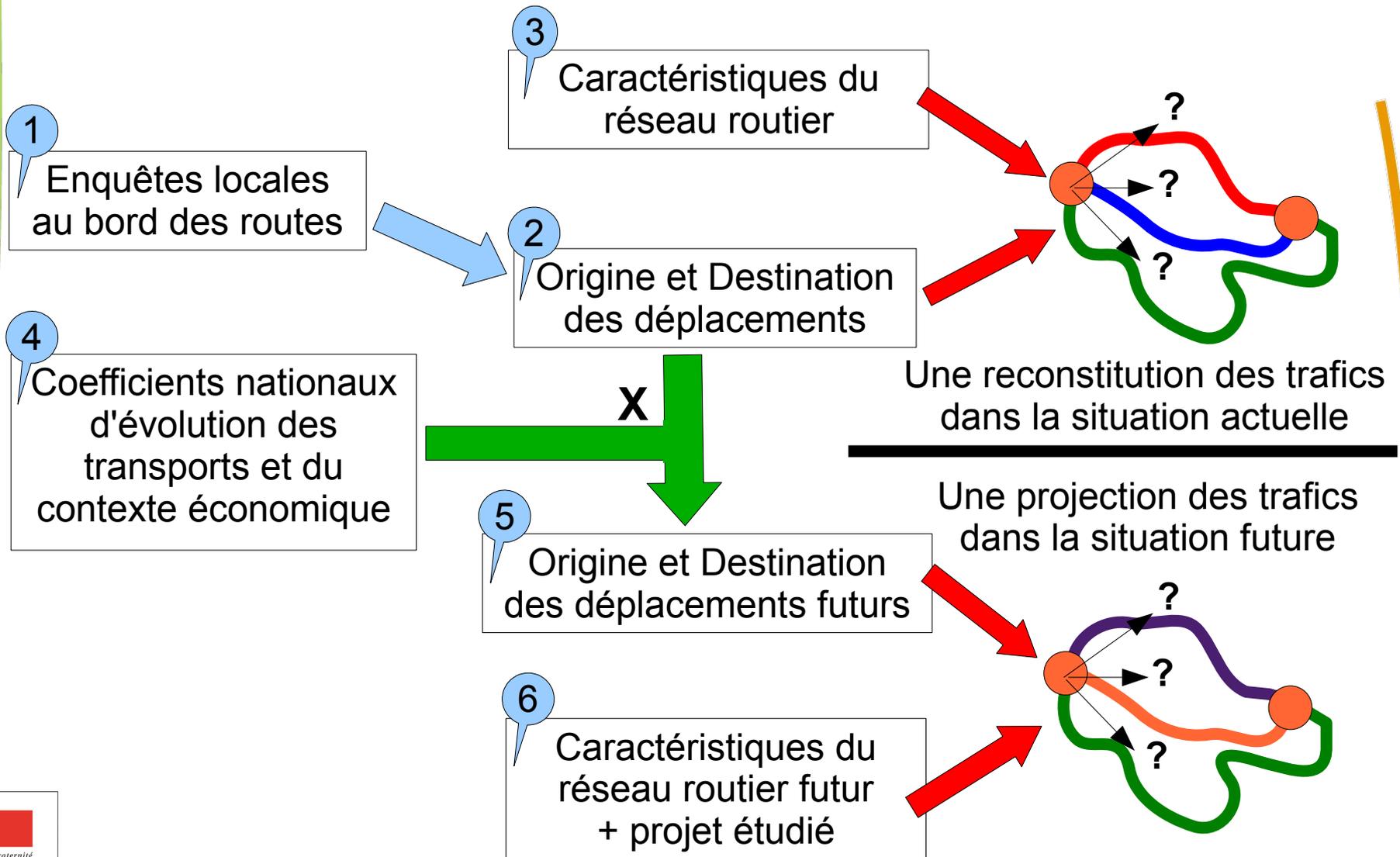
# Fonctionnement du modèle de trafic utilisé pour l'étude de la RCEA



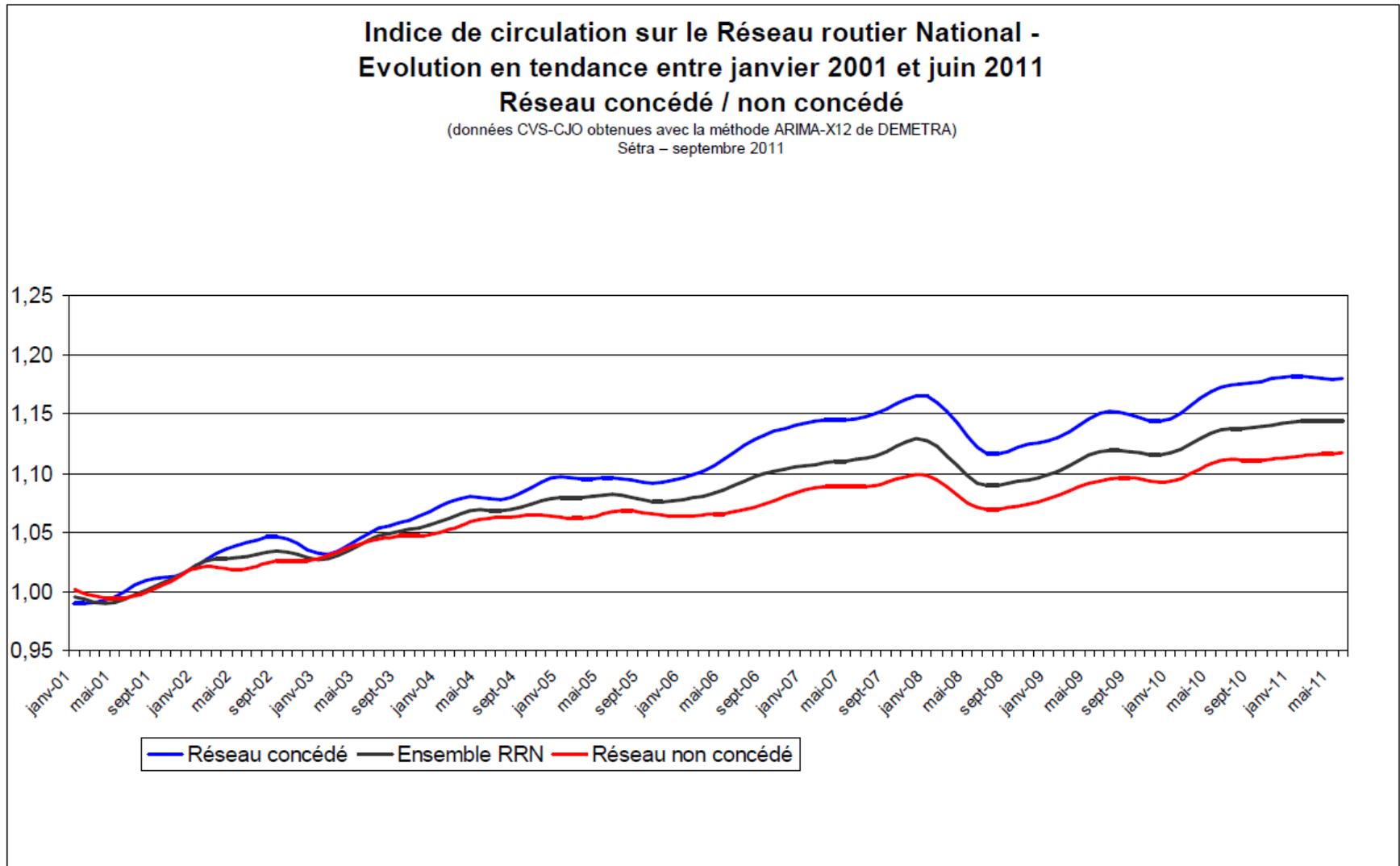
# Fonctionnement du modèle de trafic utilisé pour l'étude de la RCEA



# Fonctionnement du modèle de trafic utilisé pour l'étude de la RCEA



# Indice de circulation du SETRA sur le réseau routier national



Source : Setra