

Note méthodologique sur les données d'encombres de la circulation.

Méthodologie :

Le Centre National d'information routière (CNIR) de Rosny-sous-Bois (93) est un organisme interministériel où travaillent conjointement la gendarmerie, la police et le MEEDDAT, soit environ 60 personnes au total. Les informations parviennent en temps réel jour et nuit à la salle de contrôle routier par l'intermédiaire de capteurs électromagnétiques ou de gendarmes et de policiers sur le terrain afin de diffuser une carte du réseau et de son encombrement.

Des statistiques sont établies à partir de ces informations ; elles permettent de mener des actions d'information préventive pour les usagers et les médias, de dresser un bilan des journées de grande circulation (périodes Primevère) ; de mesurer l'incidence des nouvelles infrastructures autoroutières ou routières sur les encombrements ; de contrôler l'efficacité des actions sur la circulation et d'aider à la décision des responsables locaux sur leur zone de compétence pour apprécier les difficultés d'écoulement du trafic.

Définitions :

Les informations d'état du trafic reposent sur le principe des **communes-axes**, c'est-à-dire que l'on associe le bouchon à l'axe où il a été constaté et à la commune à laquelle il appartient.

Trois **états de trafic** ont été définis : ET1 circulation fluide, ET2 circulation difficile et ET3 bouchon routier. Les statistiques établies par le CNIR correspondent à l'état ET3 « bouchon routier » (défini comme une « accumulation, sur une ou plusieurs files continues et sur une distance d'au moins 500 mètres, de véhicules progressant à une allure très lente et par bonds »).

Les encombrements correspondent aux difficultés normales d'écoulement du trafic et ne comprennent pas les embouteillages dus à des causes inhabituelles, à savoir les accidents de la circulation et les chantiers.

L'indicateur utilisé est le heures.kilomètres (**hkm**) dont la définition est la suivante : en un point donné, le volume d'encombrement est le produit de la durée (exprimée en heures) de la perturbation par sa longueur moyenne (exprimée en km) ramenée à une file. Il s'agit donc d'heures x kilomètres. Dans un système de coordonnées rectangulaires représentant le temps (heures) en abscisse et la longueur (km) de la perturbation ramenée à une file en ordonnée, le volume d'encombrement est égal à la surface délimitée par l'axe des abscisses et la courbe représentative de l'évolution du bouchon (l'unité de «surface» étant l' h.km).

→ Exemple d'évolution de la situation en un point chaud :

09h30 2 km sur 2 files soit 4 km sur 1 file

10h30 1 km sur 2 files soit 2 km sur 1 file

13h30 Fin de perturbation.

Ainsi, pour ce bouchon, le volume est de : $(4 \text{ hkm} \times 1) + (2 \text{ hkm} \times 3) = 10 \text{ hkm}$

Précautions d'usage :

Le recueil des statistiques d'encombrement n'est pas exhaustif, à la fois à cause des modes de remontée des informations et à cause de l'inégalité de traitement des régions.

Dans les villes dotées d'une rocade, des Postes de circulation (PC) surveillent le réseau routier et interviennent en cas d'incident. Les bouchons sont en général comptabilisés sur les voies rapides urbaines. En revanche, les PC ne comptabilisent pas les bouchons intra-muros.

Les données « encombrements » sont plus complètes au moment des périodes de grande migration car la présence des forces de l'ordre est renforcée dans le cadre des plans dit « primevères ». Ce recensement se fait plutôt sur le réseau autoroutier et associé.

Les prochaines années vont connaître une amélioration significative de ce recensement par le développement de Centres d'Ingénierie de Gestion du Trafic (CIGT). Des CIGT d'agglomération, des CIGT d'axes et des CIGT départementaux. vont se mettre en place.

Spécificités régionales :

Classement national dans le TOP10 des encombrements en France :

ROSNY-SOUS-BOIS (93)	A86 (1)
FONTENAY-SOUS-BOIS (94)	A86 (2)
SEYSSINET/SEYSSINS (38, Grenoble)	A480 (3)
THIAIS (94)	A86 (4)
LYON (69)	A6/A7(5)
MERIGNAC (33, Bordeaux)	A630 (6)
MAISONS-ALFORT (94)	A86 (7)
NOISY-LE-SEC (93)	A3 (8)
SAINT-CLOUD (92)	A13 (9)
BONDY (93)	A3 (10)
NOGENT-SUR-MARNE (94)	A4 (11)
CHOISY-LE-ROI (94)	A86 (12)
JOINVILLE-LE-PONT (94)	A4 (13)
MARSEILLE (13)	A50 (14)
BEGLES (33, Bordeaux)	A630 (15)
SAINT-LAURENT DU VAR (06)	A13 (18)
INGRE (45, Orléans)	A10 (19)

Le boulevard périphérique **parisien** est l'axe le plus encombré de France. Par ailleurs, les communes-axes les plus encombrées sont pour la plupart en **région parisienne**.

En soulignant la place prépondérante occupée par la région Ile-de-France dans la totalité des bouchons (60%, dont 19% pour le seul boulevard périphérique parisien), l'A86 arrive très loin devant les autres axes franciliens en terme de congestion.

Il faut tenir néanmoins compte du mode de recueil des données : en Ile-de-France, elles sont collectées de manière automatique par SIRIUS (Système Informatisé pour un Réseau Intelligible aux Usagers) alors qu'en province elles sont recueillies par les forces de l'ordre et les gestionnaires de voirie, par conséquent de manière beaucoup moins exhaustive.

En **province**, nous retrouvons pour la première fois trois communes dans le top 10 national : ces endroits générateurs de bouchons sont évidemment les grandes agglomérations.

Pour la première fois depuis 1973, la deuxième métropole française Lyon ne détient plus la première place, elle est devancée par Grenoble, grande agglomération qui, en plus des

bouchons récurrents, connaît également des congestions les samedis d'été et surtout l'hiver sur la route des stations de l'Oisans.

On trouve ensuite logiquement la rocade bordelaise très encombrée lors des départs en congés en plus des bouchons récurrents, puis viennent Marseille et Nice.

Nous trouvons aussi Ingré (agglomération d'Orléans), situé à la jonction des autoroutes A10 et A71, cet endroit est un point particulièrement sensible les samedis de départs et de retours de congés d'été.