

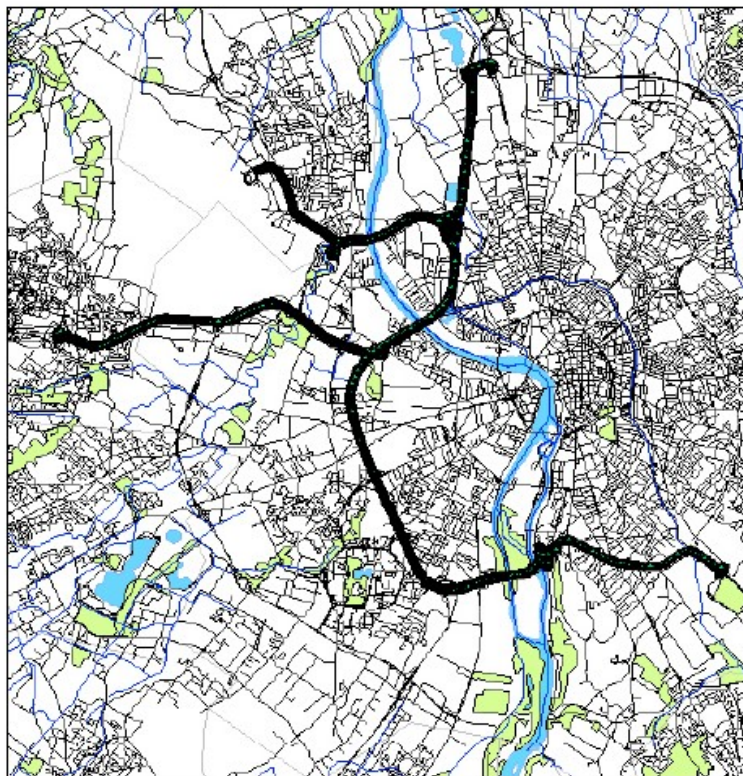
AFFICHAGE DES TEMPS DE PARCOURS SUR PMV SUR LE PÉRIPHÉRIQUE DE TOULOUSE

Contexte de la prestation

Dans le cadre de la mise en œuvre du système d'aide à la gestion du trafic sur les VRU toulousaines (ERATO), la DIRSO a élaboré un projet d'affichage des temps de parcours sur les panneaux à messages variables (PMV) de la partie « État » du réseau ERATO.

La DIRSO a demandé au CETE du Sud Ouest de l'assister dans cette tâche : la conception de l'algorithme de calcul des temps de parcours a été confié au département DSEIR.

ITINÉRAIRE 2 : AVEC ANTENNES SUR A624 ET A621



Objectifs de l'évaluation

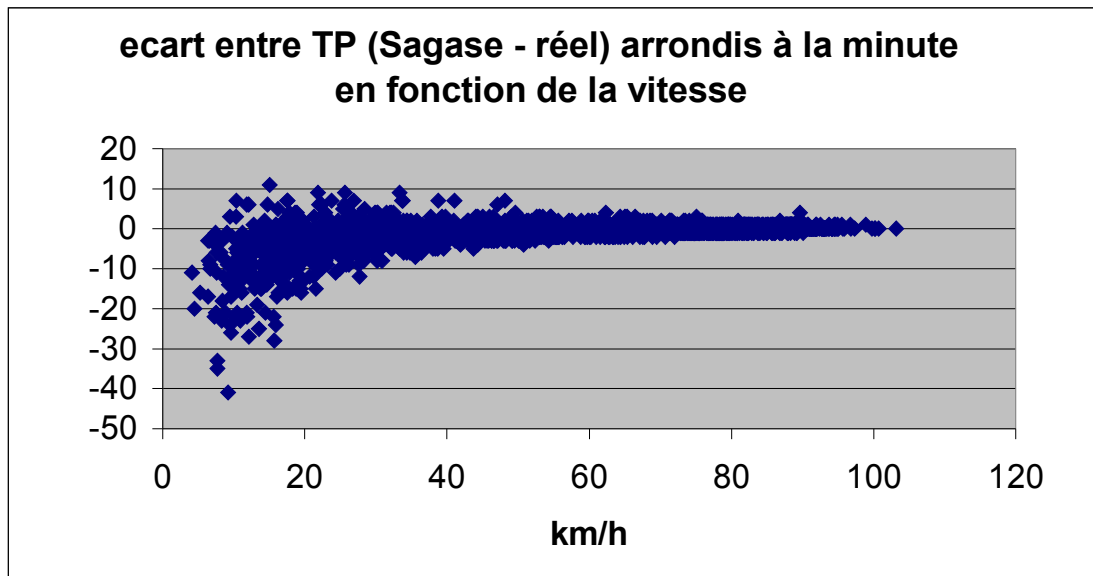
L'objectif était de présenter la campagne de mesures des temps de parcours organisée par la ZELT et les résultats des comparaisons avec les TP calculés par SAGASE. Pour se faire, il faut repérer l'heure de passage sous un PMV et le temps de parcours réel vers des pôles de destination puis comparer la donnée réelle à la donnée calculée et affichable par SAGASE.

Principaux résultats

La campagne de mesures organisée par la ZELT pendant les périodes de pointe du matin et du soir des jours ouvrés du 21 au 25 juin 2010 a permis la comparaison des temps de parcours (TP) réels et calculés par le système SAGASE sur un échantillon de plus de 4000 sections définies par un PMV d'entrée et un pôle de destination.

Sur l'ensemble de l'échantillon, la moyenne des écarts (- 5 %) entre les TP Sagase et les TP réels montre une tendance de SAGASE à la sous-estimation des TP. L'écart entre les

moyennes de TP (SAGASE / Réel) de l'ensemble de l'échantillon est de 14 %. Toutefois, l'écart entre valeurs arrondies à la minute est compris dans l'intervalle [-1 ; +1] pour 81 % des TP mesurés.



Il apparaît une très nette tendance de l'algorithme SAGASE à sous-estimer les temps de parcours en congestion. Les sections les plus affectées par ce phénomène sont notamment celles contenant le sens entrant de l'A624. Même si la croissance des TP est ressentie par Sagase, son amplitude n'est jamais correctement appréciée dans les cas de fortes saturations.

Conclusion

Les différences recueillies peuvent provenir du fait que la technique de calcul retenue nécessite de fragmenter :

- les itinéraires du réseau en tronçons élémentaires auxquels on associe un ensemble de capteurs de mesures représentatives des conditions de circulation ;
- le temps en séquences élémentaires pour recueillir les données de trafic, les transformer en une estimation du temps de parcours et les actualiser.

De plus, pour assurer une bonne robustesse des résultats, les conditions de circulation se doivent d'être les plus homogènes (dans l'espace) et stationnaires (dans le temps) possible, ce qui n'est pas le cas des périodes de congestion.