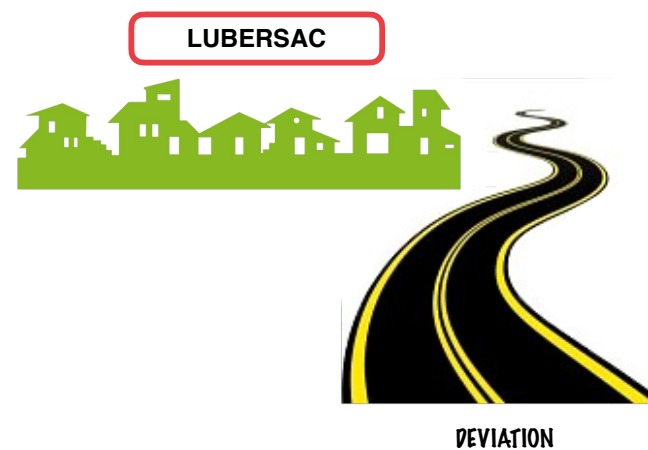


**5 / Analyse des reports complémentaires avec la variante retenue d'aménagement de la déviation**  
(Trafics d'échange reportés sur la déviation - étude de 2021)



**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Après avoir reporté une grande partie des trafics de transit sur la future déviation (relire le chapitre précédent les reports de trafic de l'étude de 2017), il va s'agir ici (mise à jour de l'étude en 2021) de s'intéresser à certains trafics en échange avec l'agglomération lubersacoise afin de voir si la déviation ne va pas délester les itinéraires d'accès traditionnels d'une partie de leurs trafics habituels.

En l'absence d'une modélisation des trafics, il est difficile de simuler les trafics futurs, d'appréhender les conditions de circulation à terme, de voir les performances d'écoulement des trafics une fois la déviation réalisée ou encore d'apprécier les temps de parcours moyens pour réaliser certains itinéraires.

Les projections des trafics d'échange futurs et les hypothèses retenues qui suivent concernant la concurrence entre « itinéraire ancien » (en orange sur la carte ci-contre) et « nouvel itinéraire par la déviation » (en rouge) se font ainsi à dire d'expert, en déployant du bon sens et en estimant des temps de parcours futurs en fonction :

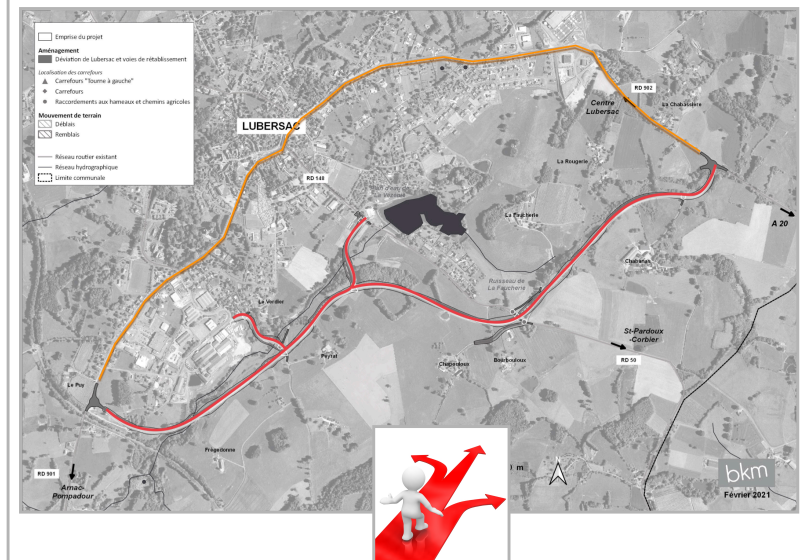
- des distances à parcourir,
- des vitesses réglementaires des sections empruntées (déviation envisagée à 90 km/h),
- des différentes intersections à emprunter et des ralentissements occasionnés.

L'autre difficulté dans cet exercice d'appréhension de la concurrence future entre « ancien itinéraire » et « nouvel itinéraire par la déviation » pour certains trafics d'échange réside dans la différence de performance des itinéraires selon les sens de circulation.

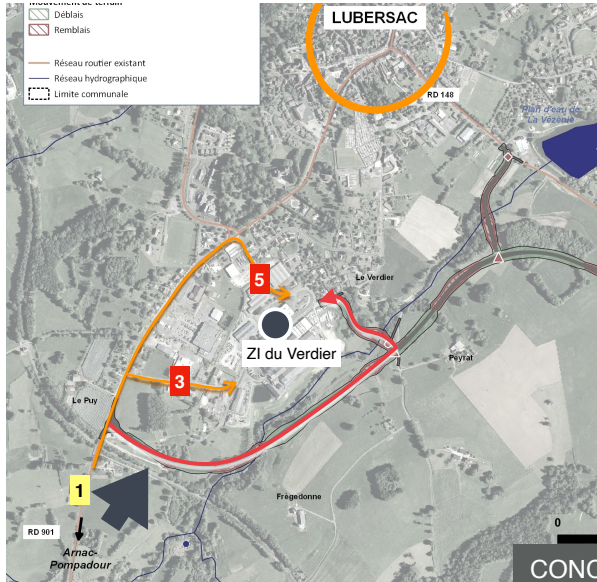
Le plus souvent, l'accès à l'agglomération lubersacoise permet d'établir une réelle concurrence entre les anciens itinéraires et les itinéraires nouveaux permis par la déviation. Dans le sens contraire en revanche (sorties de l'agglomération vers la périphérie), les nouveaux itinéraires permis par la déviation perdent généralement en performance car ils doivent souvent emprunter la D148. Or, celle-ci possède un sens unique de circulation sur l'extrémité de la rue des Ecoles contrariant fortement les retours vers la déviation... à moins de trouver des itinéraires compensatoires par des voies plus confidentielles ou plus résidentielles (comme la rue de Bousseleygie) ou par des contours plus longs (comme l'itinéraire rue Bigorie du Chambon + Place Champ de Foire).

De même, la différence selon la typologie des véhicules (VL/PL) va renvoyer plus ou moins de trafic vers la déviation dans les projections qui suivent.

**Concurrence d'itinéraires : ancien - nouveau**







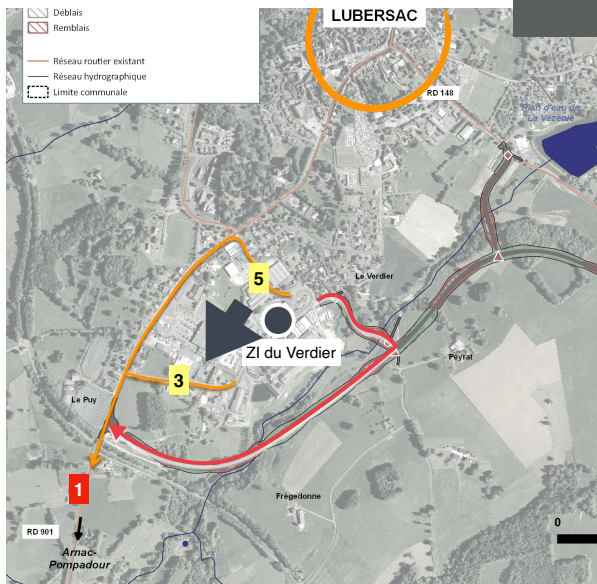
### LEGENDE

- 1 Point d'émission de trafics
- 3 5 Point d'attraction de trafics

Trafics en entrée de la zone d'activités du Verdier :

- via l'ancien itinéraire
- via la déviation nouvelle

### CONCURRENCE DES ITINERAIRES POUR LA DESSERTE DE LA ZONE D'ACTIVITES DU VERDIER



### LEGENDE

- 3 5 Point d'émission de trafics
- 1 Point d'attraction de trafics

Trafics en sortie de la zone d'activités du Verdier :

- ← via l'ancien itinéraire
- ← via la déviation nouvelle

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

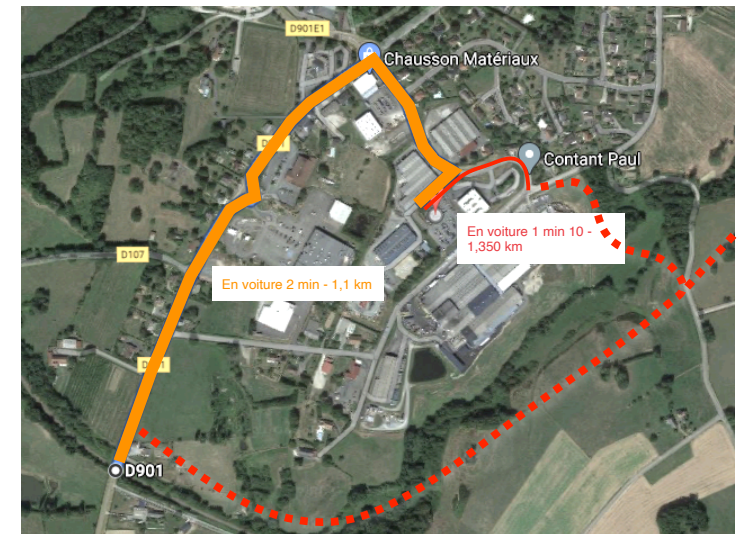
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

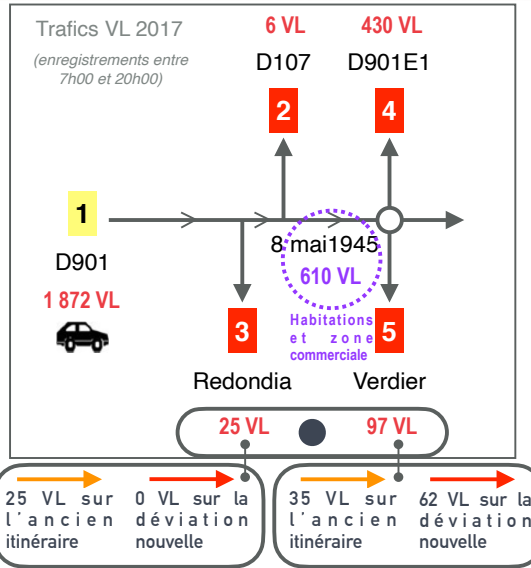
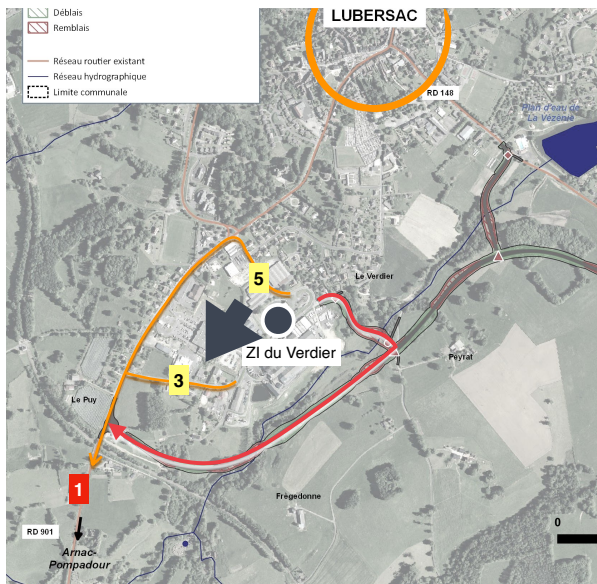
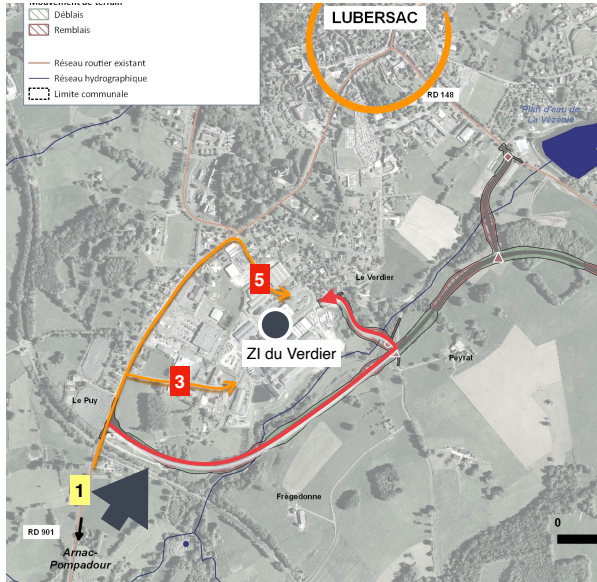
**HYPOTHESE REPORTS VL : 50% - 50%**

> A l'extrémité Sud, un échange avec la Zone Industrielle du Verdier est envisagé à parts égales entre ancien itinéraire de la D901 et la nouvelle déviation.

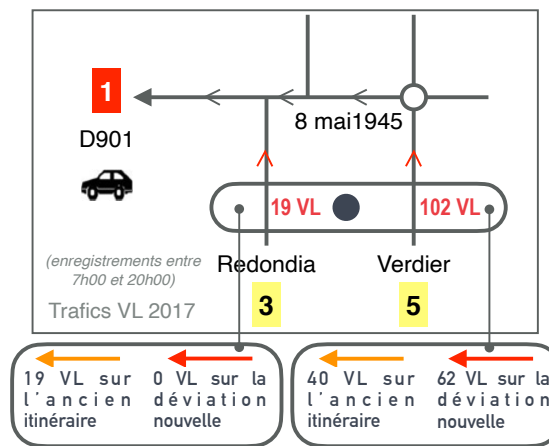
> Le temps de parcours légèrement plus performant envisagé grâce à la déviation empruntée devrait séduire certains usagers.

> D'autres usagers, en revanche, resteront fidèles à l'ancien itinéraire surtout si les établissements de destination se situent à proximité de la rue de la Rodondia.





(Sens entrant)



(Sens sortant)

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**HYPOTHESE REPORTS VL : 50% - 50%**

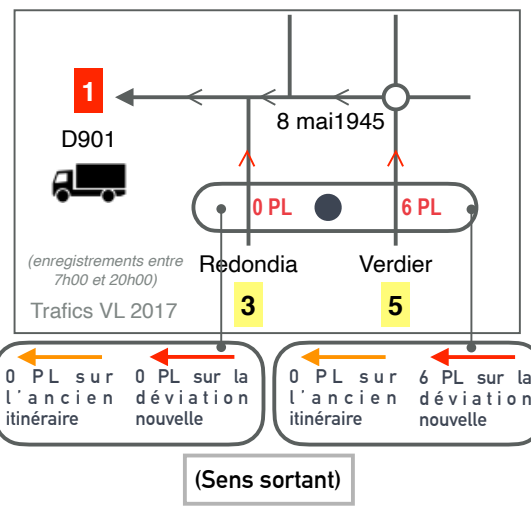
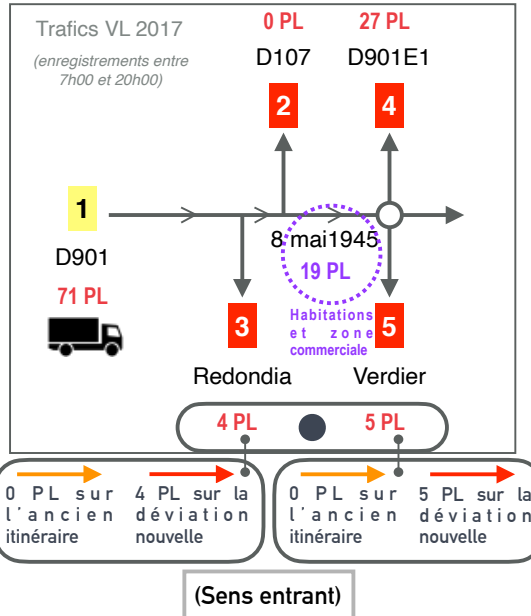
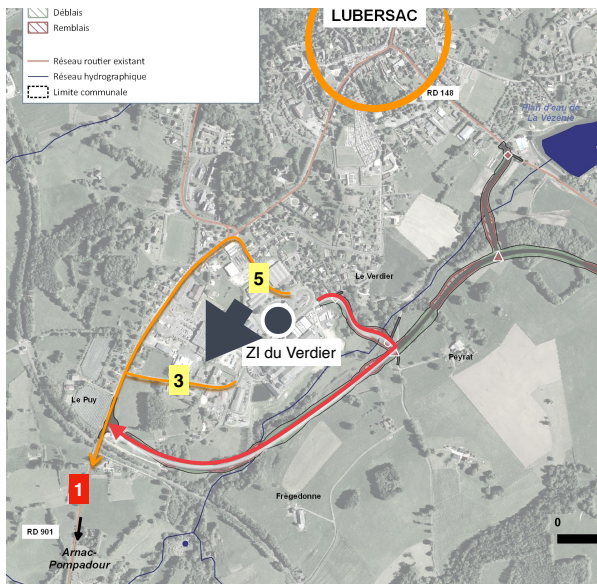
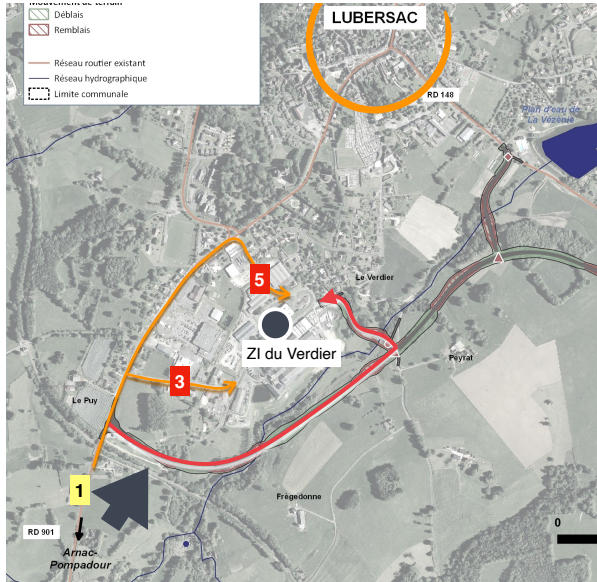
> Les trafics empruntant la rue de la Redondia sont maintenus en l'état (pas de report sur la déviation) car cet itinéraire « ancien » reste le plus rapide pour l'accès à certains équipements de la zone industrielle en relation avec la D901.

> Les trafics qui empruntent aujourd'hui la rue du Verdier depuis son extrémité Nord sont reportés majoritairement sur la déviation (62 VL reportés sur les 97 VL enregistrés sur les 13 heures de l'enquête OD en entrée et en sortie de la ZI du Verdier).

> En entrée de la ZI du Verdier (+ de quelques habitations connexes), les 122 véhicules (25+97) sont projetés en situation future à parts égales entre « ancien itinéraire » (60 véhicules) et « déviation nouvelle » (62 véhicules).

> En sortie de la ZI du Verdier (+ quelques habitations connexes), ce sont 121 véhicules qui sont projetés à parts égales entre « ancien itinéraire » (59 véhicules) et « déviation nouvelle » (62 véhicules).





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

HYPOTHESE REPORTS PL : 0% - 100%

> Les poids lourds sont invités à utiliser au maximum la déviation afin de créer le moins de nuisances possibles dans la partie agglomérée de Lubersac.

> Ainsi, ils sont intégralement transférés sur la déviation dans les projections de fréquentation de la nouvelle infrastructure routière.

> Ce sont donc 9 poids lourds en entrée de la ZI du Verdier, depuis la D901, qui sont envoyés directement sur la déviation en situation future (et 6 PL en sortie de la ZI du Verdier vers la D901).

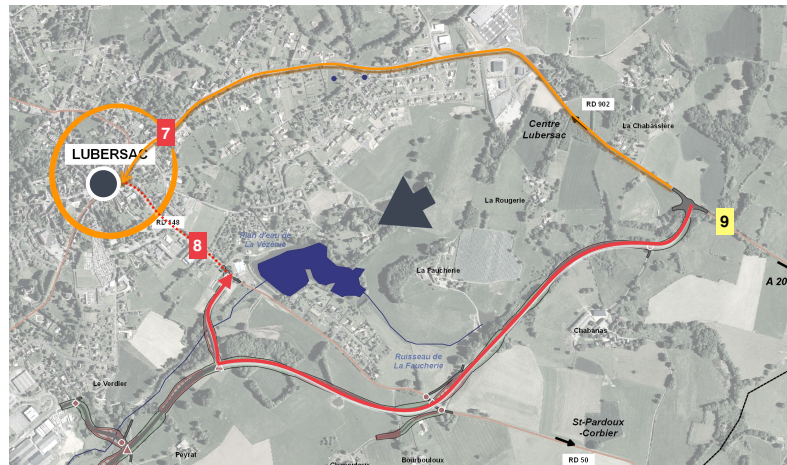
### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**HYPOTHESE REPORTS VL : 30% - 70%** (Sens entrant)

> A l'extrémité Est, un échange avec cœur de Ville de Lubersac est envisagé de manière concurrentielle entre l'ancien itinéraire de la D902 et la nouvelle déviation.

> Le temps de parcours plus performant dans l'accès au cœur de ville va séduire une partie importante des usagers (70% des accès actuels estimés). Mais, le retour avec la rue des Ecoles inaccessible depuis le cœur de ville va être pénalisant avec le sens unique de la rue des Ecoles. Les usagers préféreront retrouver l'ancien itinéraire plutôt que d'essayer de rejoindre la déviation avec des itinéraires indirects (par la rue de la Bousseleygie ou la rue Bigorie du Chambon + Place Champ de Foire) et dissuasifs (rallongement des distances et des temps de parcours, itinéraires peu lisibles, etc.).



#### LEGENDE

- 9 Point d'émission de trafics
- 7 8 Point d'attraction de trafics

Trafics en entrée du centre-ville de Lubersac :

- via l'ancien itinéraire
- via la déviation nouvelle

#### CONCURRENCE DES ITINERAIRES POUR L'ACCES AU CŒUR DE VILLE DE LUBERSAC



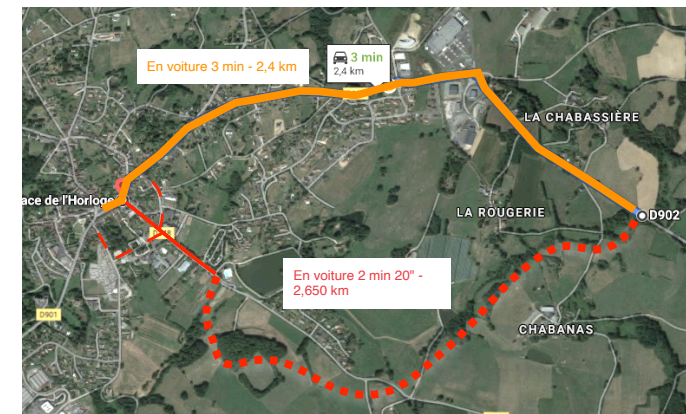
#### LEGENDE

- 7 8 Point d'émission de trafics
- 9 Point d'attraction de trafics

Trafics en sortie du centre-ville de Lubersac :

- ← via l'ancien itinéraire
- ← via la déviation nouvelle

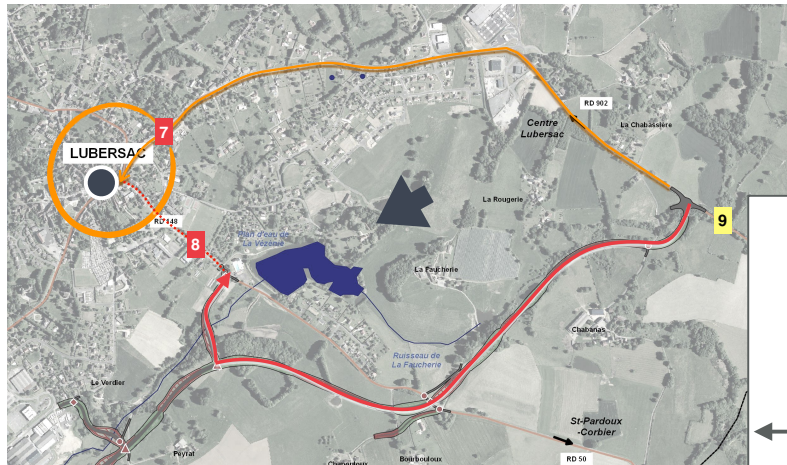
⊘ Depuis le cœur de ville : rue des écoles interdite d'emprunt car placée à sens unique de circulation contraire



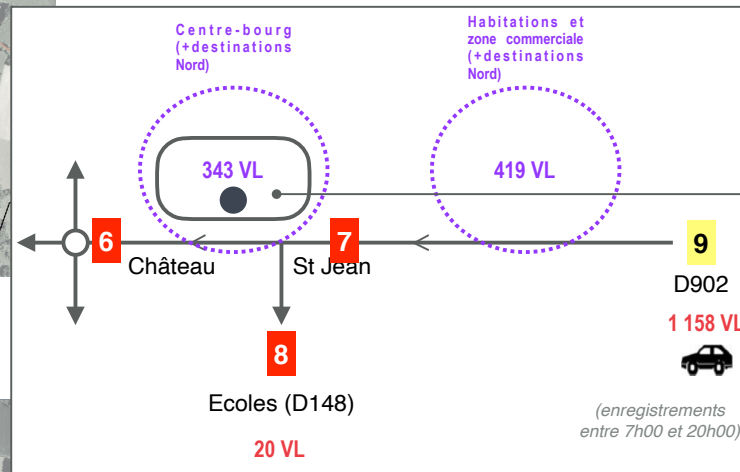


**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

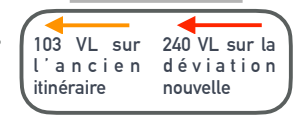


Depuis le cœur de ville : rue des écoles interdite d'emprunt car placée à sens unique de circulation contraire



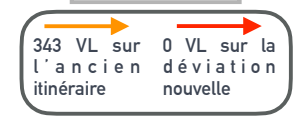
**HYPOTHESE REPORTS VL : 30% - 70%**

(Sens entrant)



**HYPOTHESE REPORTS VL : 100% - 0%**

(Sens sortant)



> L'attractivité de la déviation est directement liée à sa capacité à bien se connecter au cœur de ville de Lubersac.

> Or, avec l'étroitesse de la rue des écoles à son extrémité et du sens unique de circulation, il est plus aisé d'imaginer une attractivité d'emprunt de la nouvelle déviation dans le sens entrant dans l'agglomération (70% des usagers se reportant dessus) que dans le sens sortant.

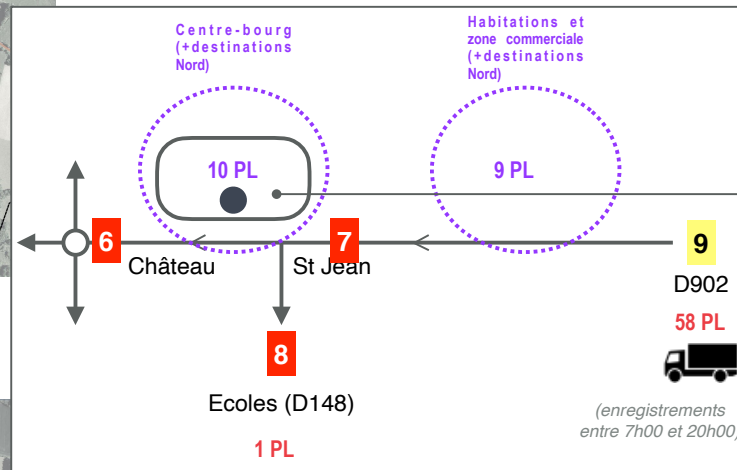
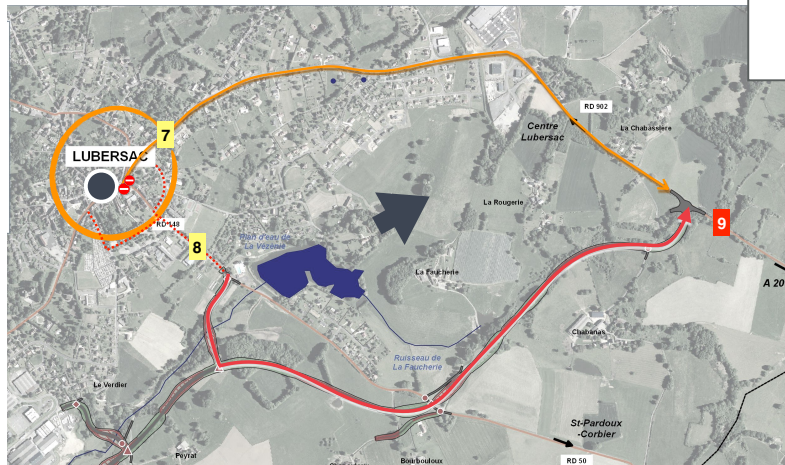
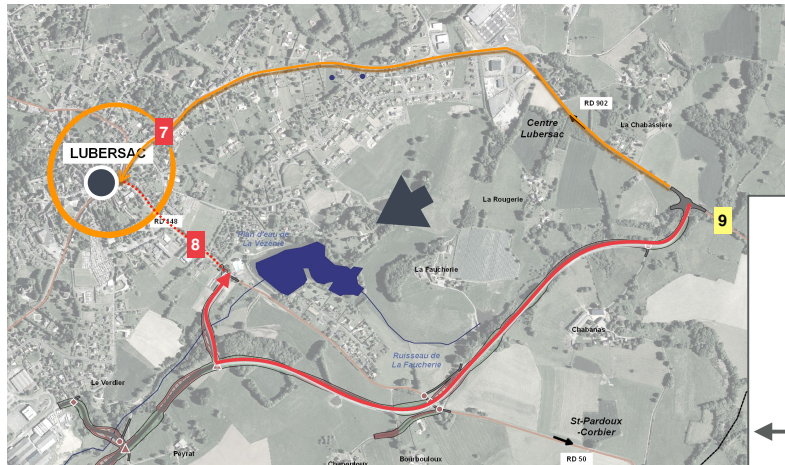
> En effet, dans le sens des sorties d'agglomération, la contrainte du sens unique de circulation et des itinéraires de compensation à trouver va pousser les usagers à rester sur l'itinéraire traditionnel (rue Saint Jean - avenue Marcel Chastanet) afin de rejoindre la D902.

*Peut-être que le 70% de report de trafic peut paraître un peu fort en sens entrant, il vient compenser le 0% d'emprunt en sens contraire qui veut souligner la contrainte très forte du sens unique de la rue des Ecoles.*



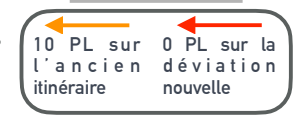
### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)



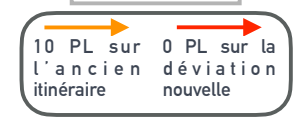
**HYPOTHESE REPORTS PL : 100% - 0%**

(Sens entrant)



**HYPOTHESE REPORTS PL : 100% - 0%**

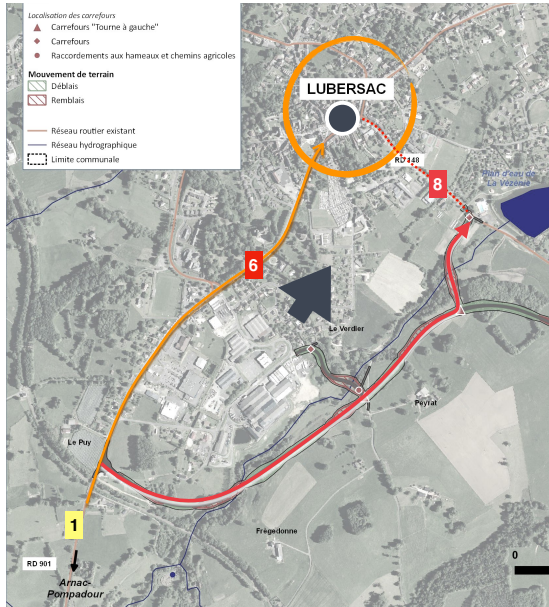
(Sens sortant)



> Les quelques poids lourds qui desservent le cœur de ville en relation avec la D 902 devront ils basculer sur la déviation et emprunter le secteur sensible et, parfois, étroit de la rue des Ecoles ?

> Les camions sont ainsi laissés sur l'itinéraire ancien sans modification d'usage, que ce soit dans le sens entrant comme dans le sens sortant.

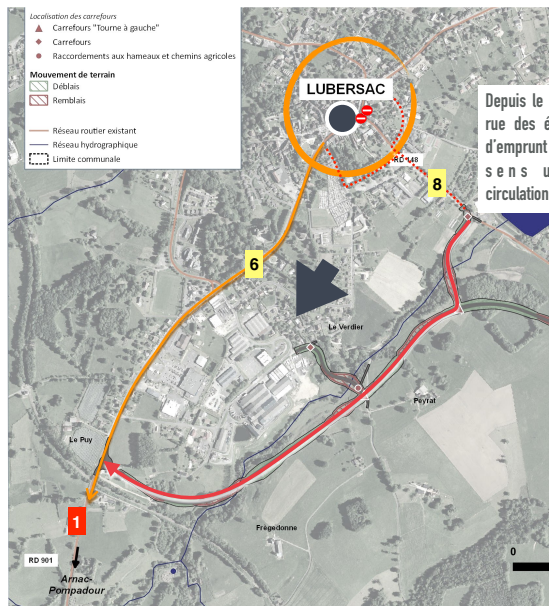
Depuis le cœur de ville : rue des écoles interdite d'emprunt car placée à sens unique de circulation contraire



Trafics en entrée du centre-ville de Lubersac :

- via l'ancien itinéraire
- via la déviation nouvelle

### CONCURRENCE DES ITINERAIRES POUR L'ACCES AU CŒUR DE VILLE DE LUBERSAC



Depuis le cœur de ville :  
rue des écoles interdite d'emprunt car placée à sens unique de circulation contraire

Trafics en sortie du centre-ville de Lubersac :

- ← via l'ancien itinéraire
- ← via la déviation nouvelle

### LEGENDE

- 6 8 Point d'émission de trafics
- 1 Point d'attraction de trafics

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

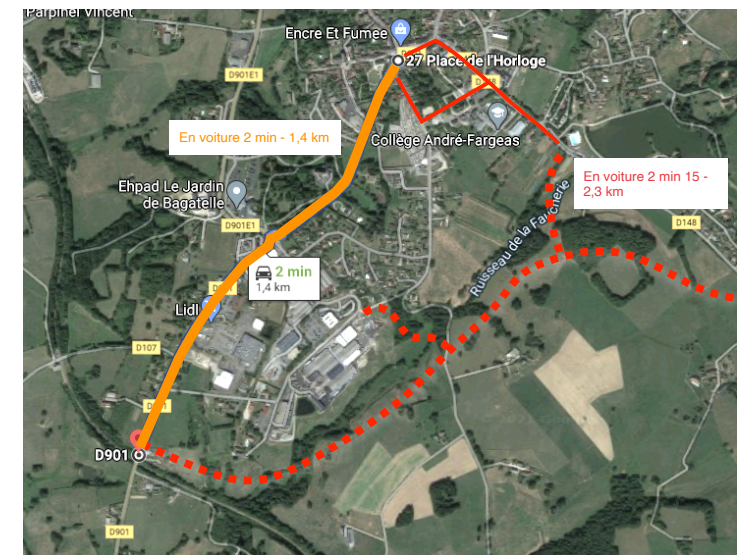
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

### HYPOTHESE REPORTS VL : 100% - 0%

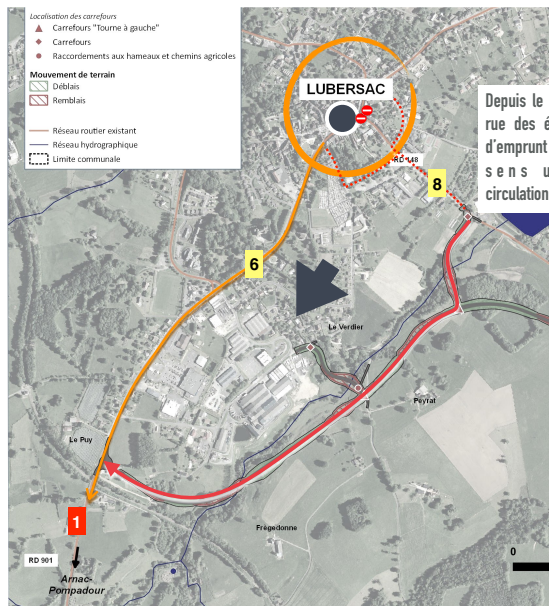
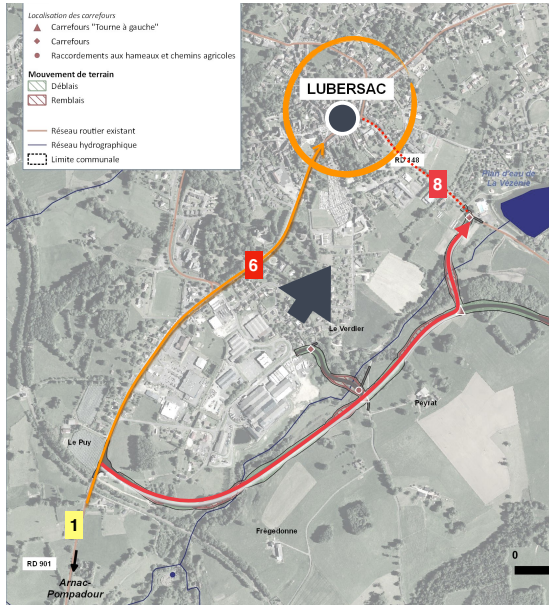
> Depuis l'extrémité Sud (D901), l'accès au cœur de ville semble légèrement plus rapide et surtout plus direct (environ 1 km de moins) par l'itinéraire ancien.

> Ainsi, de manière volontariste (et pour ne pas perturber le secteur sensible de la D148 avec les écoles et les habitations), 100% des affectations par les rues du 8 mai 1945 et du Château sont réalisées sur l'ancien itinéraire tandis que la déviation ne récolte aucun nouveau trafic (0% de report de trafic).

> En sens inverse, c'est encore plus vrai avec l'accès compliqué à la déviation dû au sens unique contraignant de la rue des Ecoles.

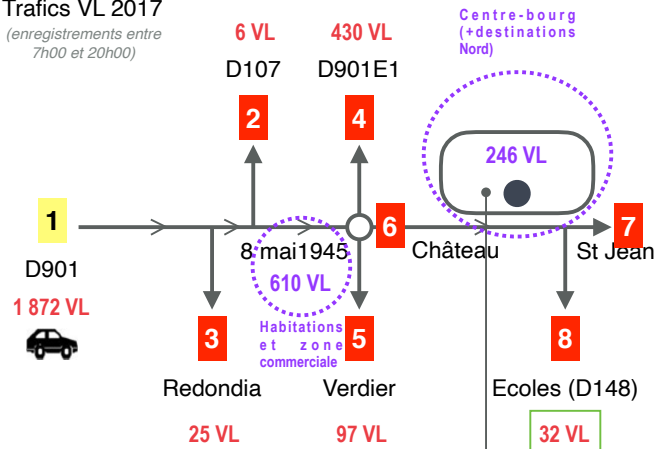






Depuis le cœur de ville :  
rue des écoles interdite  
d'emprunt car placée à  
sens unique de  
circulation contraire

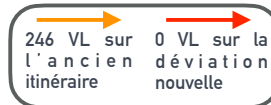
### Trafics VL 2017 (enregistrements entre 7h00 et 20h00)



### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

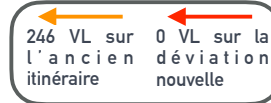
(Sens entrant)



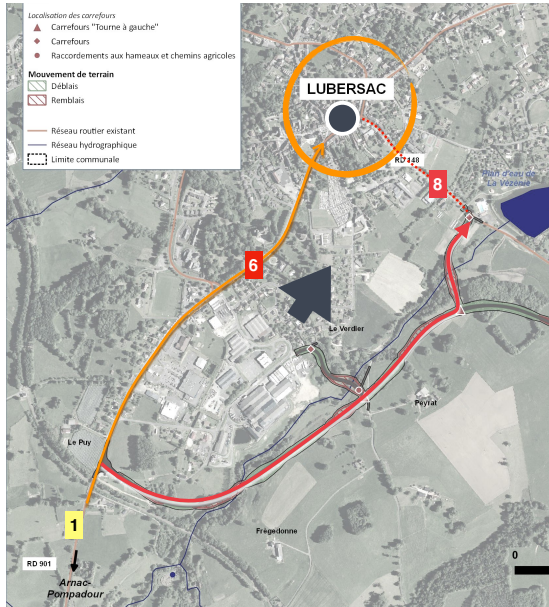
**HYPOTHESE REPORTS VL : 100% - 0%**

> Depuis l'extrémité Sud, l'accès au cœur de ville semble plus rapide et plus direct par la D901 (100% des affectations) que par la déviation (0% de report de trafic).

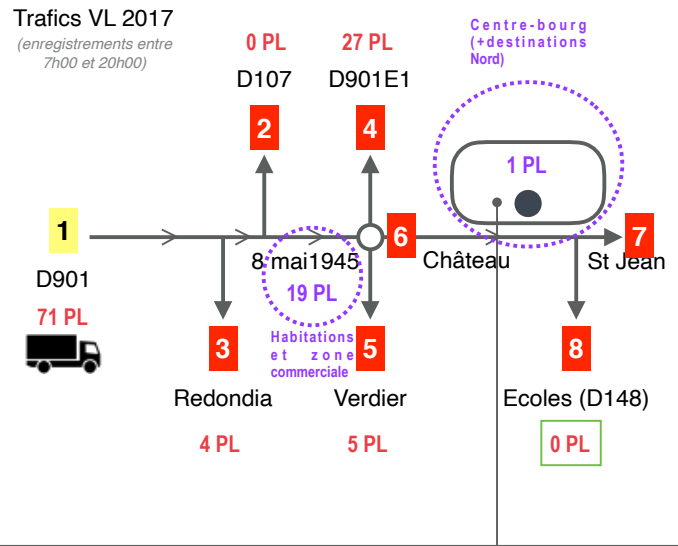
(Sens sortant)



> En sens inverse (sorties du cœur de ville), c'est encore plus vrai avec l'accès compliqué à la déviation dû au sens unique contraignant de la rue des Ecoles.

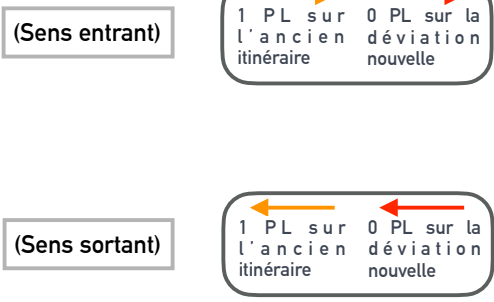


Depuis le cœur de ville :  
rue des écoles interdite  
d'emprunt car placée à  
sens unique de  
circulation contraire



### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)



**HYPOTHESE REPORTS PL : 100% - 0%**

> Un seul poids lourd est enregistré comme desservant le cœur de ville en relation avec la D 901 pendant les 13 heures d'enregistrement de l'enquête OD de 2017.

> Il est maintenu en situation future sur l'itinéraire d'accès traditionnel car l'emprunt de la déviation et, surtout, le passage par le secteur sensible de la rue des Ecoles ne semblent pas faire figure d'un report pertinent et souhaitable ?

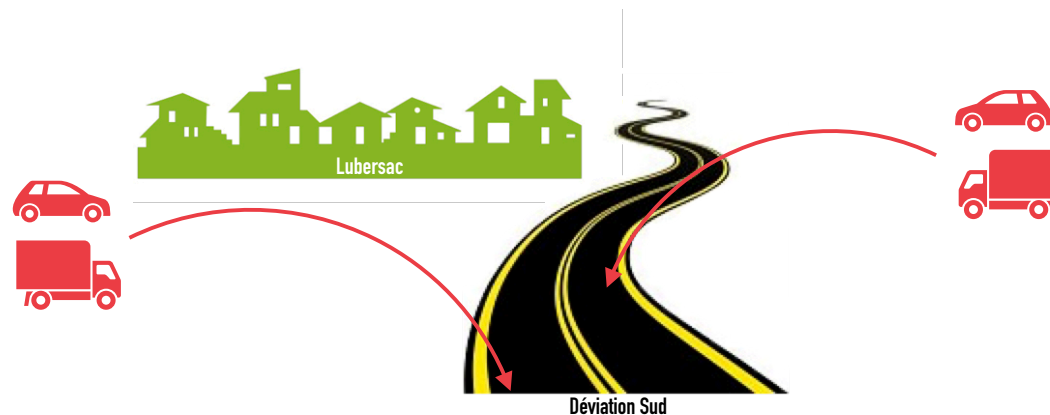
> Le camion enregistré est ainsi laissé sur l'itinéraire ancien, que ce soit dans le sens entrant comme dans le sens sortant.

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Les reports de trafic sur la déviation vont être maintenant présentés en cumulant :

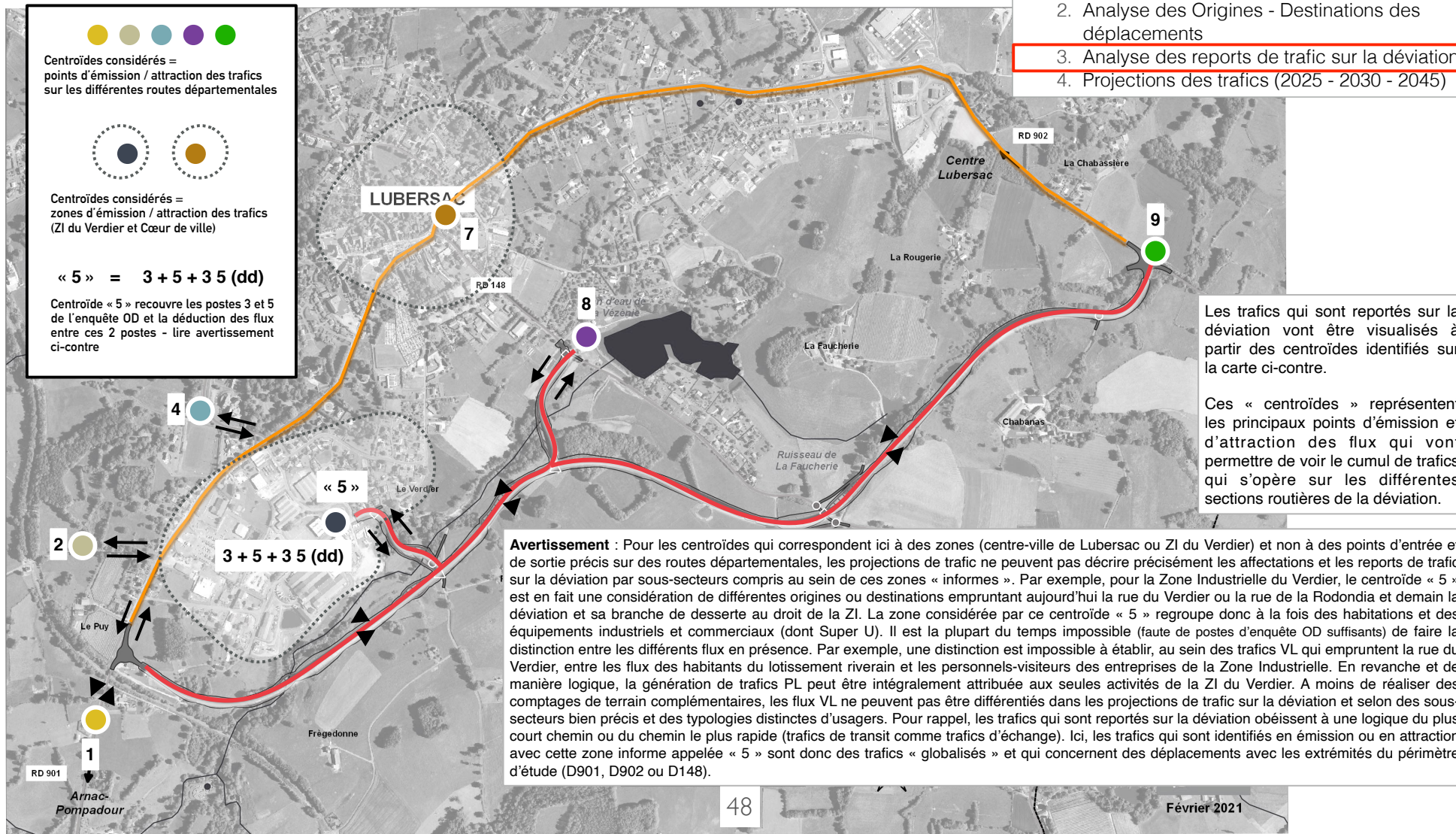
- les trafics de transit directement intéressés par l'itinéraire d'évitement du cœur de ville de Lubersac proposé par la déviation ;
- les trafics d'échange qui sont séduits par un léger gain de performance en matière de temps de parcours en accès au cœur de ville lubersacois ou à la Zone Industrielle du Verdier ;
- les trafics locaux contraints par un nouveau plan de circulation sur la D148, obligés d'emprunter la déviation sur une courte section.





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

#### Remarques relatives à la circulation sur la D148 et au centroïde 8 :

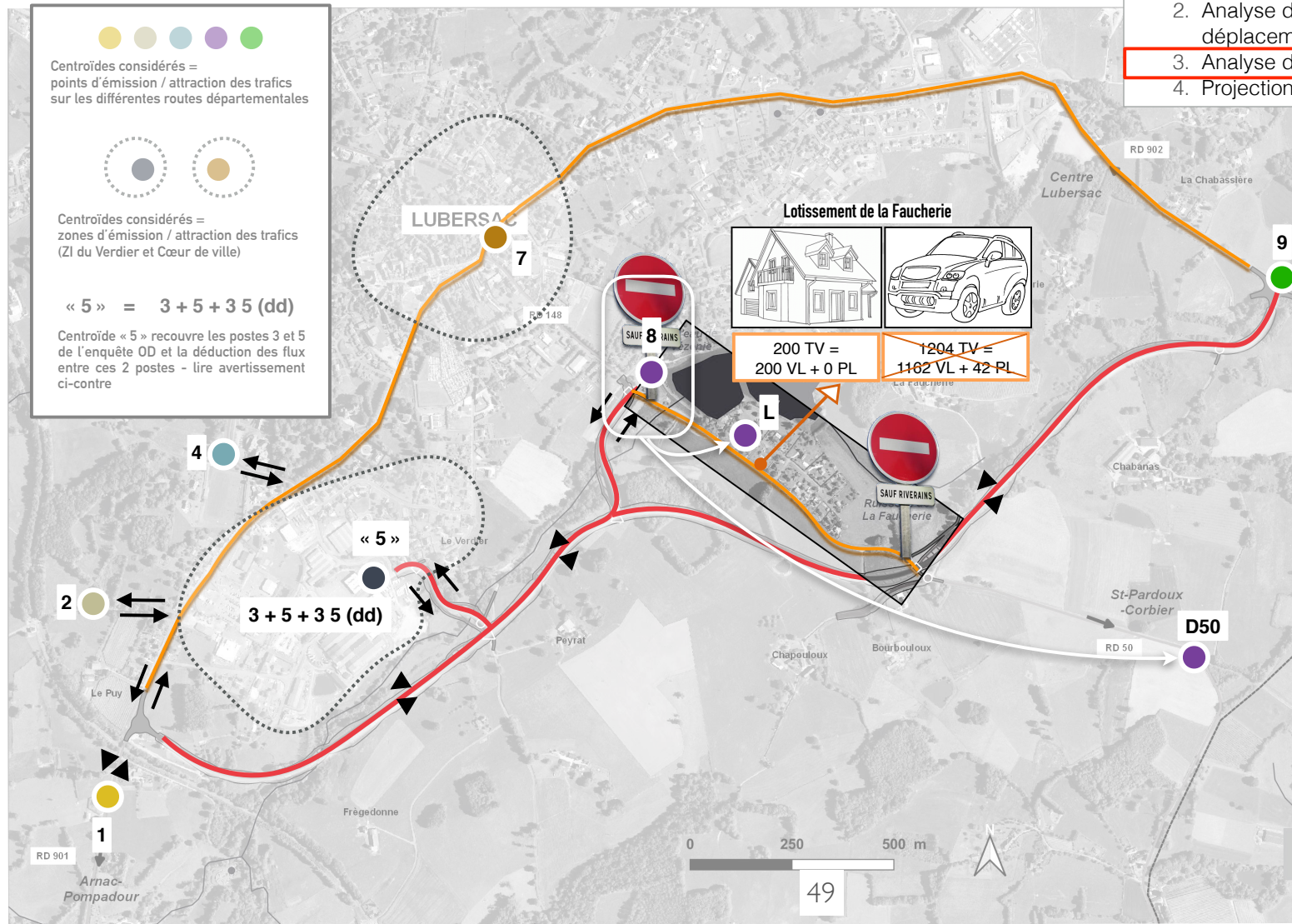
Entre l'étude de trafic de 2017 et la variante d'aménagement 2020 de la déviation, un nouveau statut pour la D 148 se fait jour au droit du lotissement de la Faucherie. **Il est envisagé de traiter cette partie de la D148 en voie exclusivement réservée à la desserte du lotissement.**

> Ainsi, des panneaux de police seront mis en place sur les points de connexion de la déviation afin de filtrer les flux courants (panneaux « sens interdit sauf riverains »).

> Ce n'est plus le petit millier de véhicules qui passera sur cette section de la D148 mais **environ 200 véhicules / jour** en relation avec la desserte du lotissement (estimation des flux journaliers à partir de la vingtaine de maisons recensées, d'un équipement automobile de 2 véhicules / ménage et de 2 allers-retours par jour).

> Le centroïde 8 servait initialement à considérer les émissions et attractions de trafic en relation avec la D148 et la D50. L'échangeur côté Ruisseau de la Faucherie avait un rôle plus que mineur dans l'étude de 2017. Mais avec l'interdiction de circuler sur une portion de la D148, cet échangeur plus au Sud reprend de l'importance pour la desserte de la D50 notamment.

> Le centroïde 8 initial se décline ainsi en 2 centroïdes distincts à proximité de l'axe D148-D50 (« L » pour la desserte du lotissement et « D50 » pour la desserte de la D50 et de la D148 à l'Est de la zone d'étude).



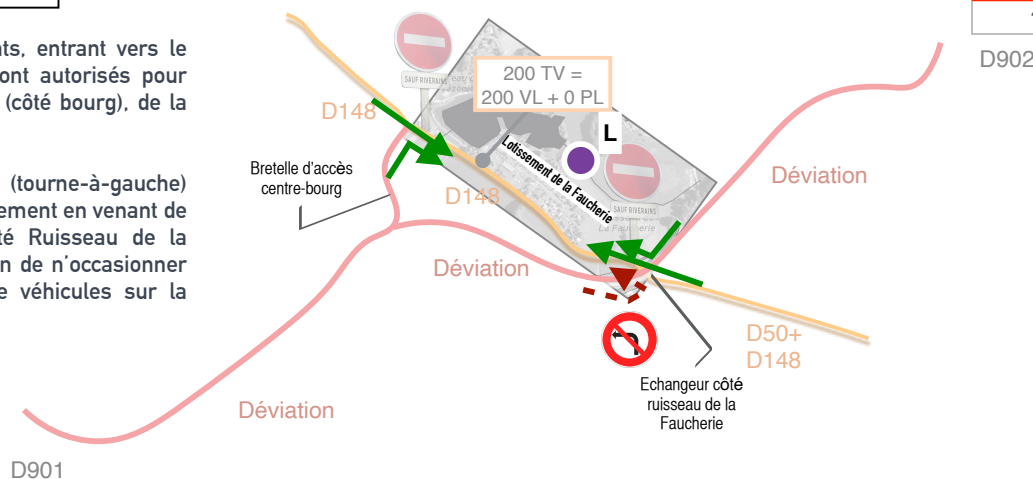
**Nouvelles logiques circulatoires**

**SAUF RIVERAINS**

**Entrées du lotissement**

Quasiment tous les mouvements, entrant vers le lotissement de la Faucherie, sont autorisés pour les riverains venant de la D148 (côté bourg), de la déviation ou de la D50.

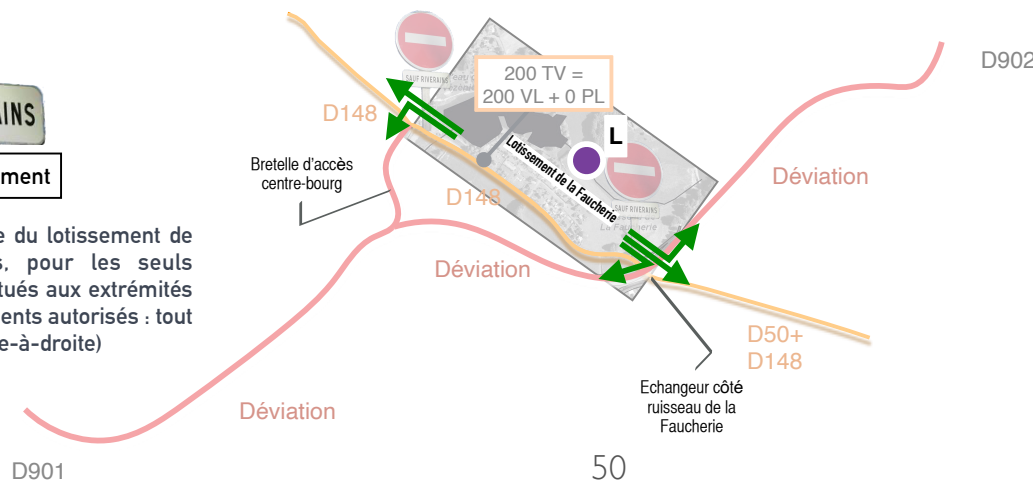
Seul, le mouvement de TAG (tourne-à-gauche) depuis la déviation vers le lotissement en venant de l'Ouest et sur l'échangeur côté Ruisseau de la Faucherie n'est pas autorisé afin de n'occasionner ni perturbation, ni stockage de véhicules sur la déviation.



**SAUF RIVERAINS**

**Sorties du lotissement**

Tous les mouvements de sortie du lotissement de la Faucherie sont possibles, pour les seuls résidents, sur les carrefours situés aux extrémités de la voie de desserte (mouvements autorisés : tout droit, tourne-à-gauche ou tourne-à-droite)



**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

> Ci-contre sont montrés les mouvements d'entrée et de sortie du lotissement sur la Faucherie réservés aux seuls riverains.

> Dans le sens des entrées vers le lotissement, seul un mouvement de tourne-à-gauche est interdit sur la déviation pour les véhicules venant de l'Ouest. Mais ces riverains pourront opportunément sortir en amont grâce à la bretelle d'accès au centre-bourg.

> Dans le sens contraire (sorties du lotissement), toutes les connexions au réseau routier sont possibles (aucun mouvement n'est interdit).



D148 fermée  
aux usagers autres que riverains



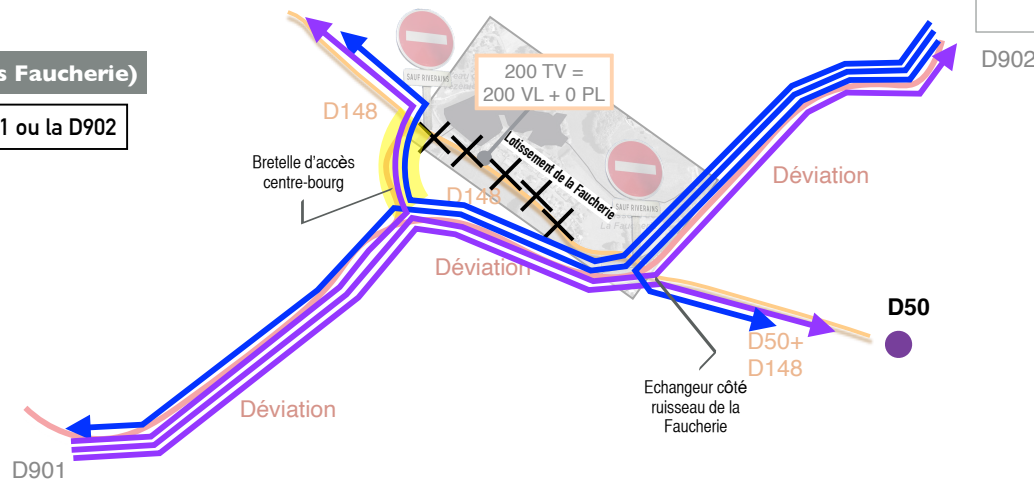
### Nouvelles logiques circulatoires

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

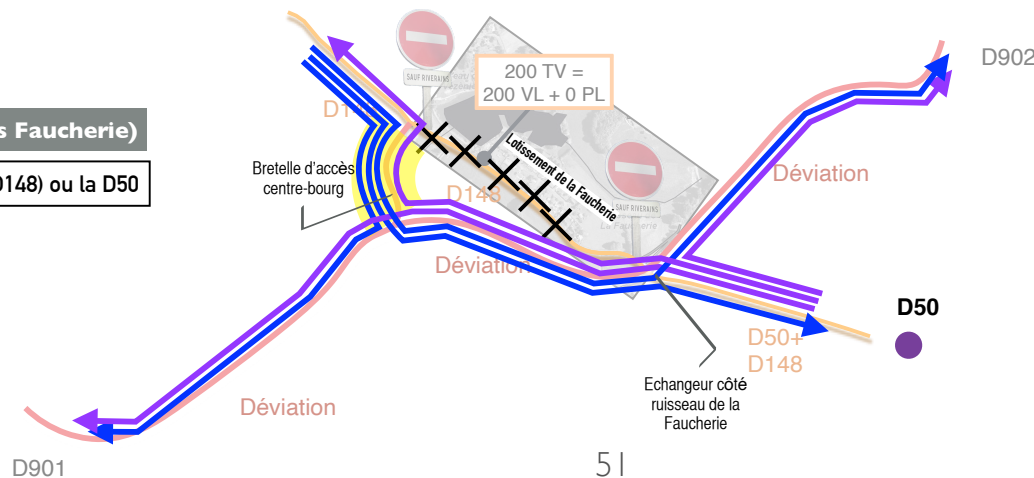
Tous usagers (hors riverains Faucherie)

Entrées sur zone depuis la D901 ou la D902



Tous usagers (hors riverains Faucherie)

Entrées depuis le centre-bourg (D148) ou la D50



> Pour les autres usagers du réseau routier (hors riverains), le futur plan de circulation du secteur est simple : le passage sur la D148 devant le lotissement de la Faucherie n'est plus possible (sens interdits placés aux extrémités de cette section empêchant son emprunt depuis la déviation, depuis la D50 ou la D148 côté centre-bourg).

> Tous ces trafics sont renvoyés vers la bretelle d'accès au bourg afin d'établir un échange avec la D148 (exemples de liaisons concernées : D148 - D902, D148 - D901, D148 - D50+D148).





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

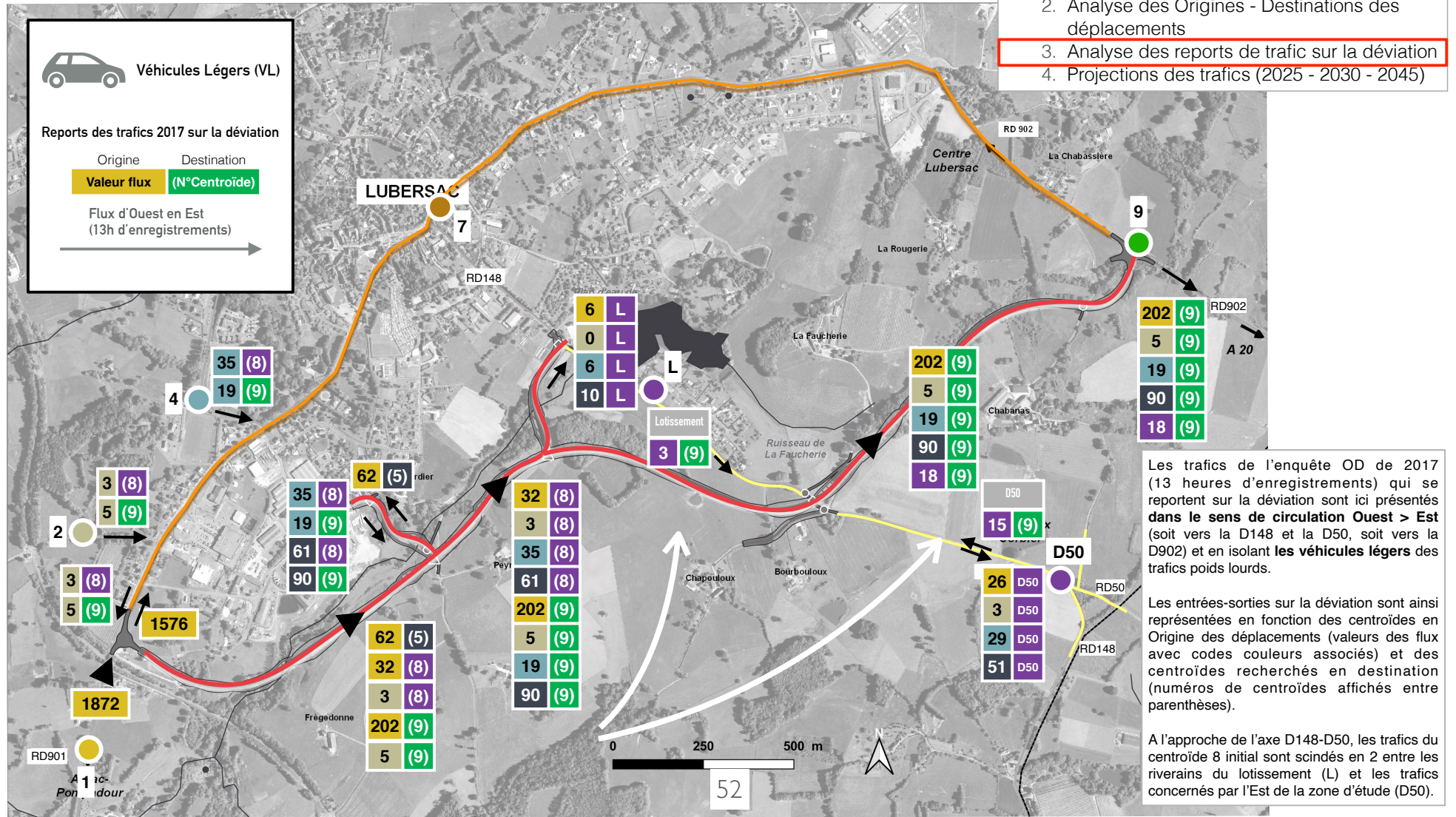


#### Reports des trafics 2017 sur la déviation

Origine Destination

Valeur flux (N°Centroïde)

Flux d'Ouest en Est  
(13h d'enregistrements)



Les trafics de l'enquête OD de 2017 (13 heures d'enregistrements) qui se reportent sur la déviation sont ici présentés dans le sens de circulation Ouest > Est (soit vers la D148 et la D50, soit vers la D902) et en isolant les véhicules légers des trafics poids lourds.

Les entrées-sorties sur la déviation sont ainsi représentées en fonction des centroïdes en Origine des déplacements (valeurs des flux avec codes couleurs associés) et des centroïdes recherchés en destination (numéros de centroïdes affichés entre parenthèses).

A l'approche de l'axe D148-D50, les trafics du centroïde 8 initial sont scindés en 2 entre les riverains du lotissement (L) et les trafics concernés par l'Est de la zone d'étude (D50).





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

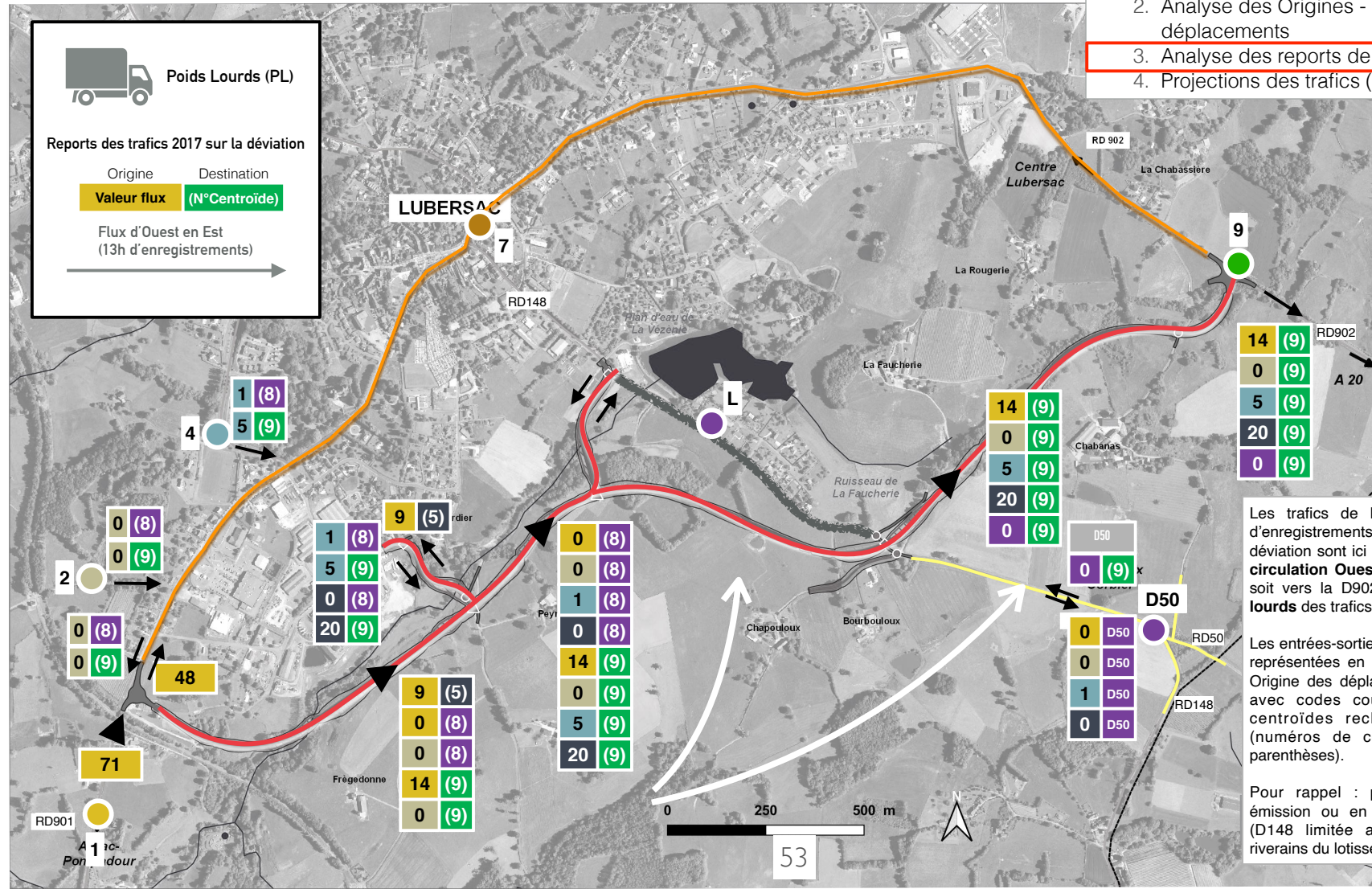
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Poids Lourds (PL)**

Reports des trafics 2017 sur la déviation

Origine Destination  
Valeur flux (N°Centroïde)

Flux d'Ouest en Est  
(13h d'enregistrements)



Les trafics de l'enquête OD (13 heures d'enregistrements) qui se reportent sur la déviation sont ici présentés dans le sens de circulation Ouest > Est (soit vers la D148, soit vers la D902) et en isolant les poids lourds des trafics véhicules légers.

Les entrées-sorties sur la déviation sont ainsi représentées en fonction des centroïdes en Origine des déplacements (valeurs des flux avec codes couleurs associés) et des centroïdes recherchés en destination (numéros de centroïdes affichés entre parenthèses).

Pour rappel : pas de poids lourds en émission ou en attraction du centroïde L (D148 limitée aux seuls automobilistes-riverains du lotissement de la Faucherie)





### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

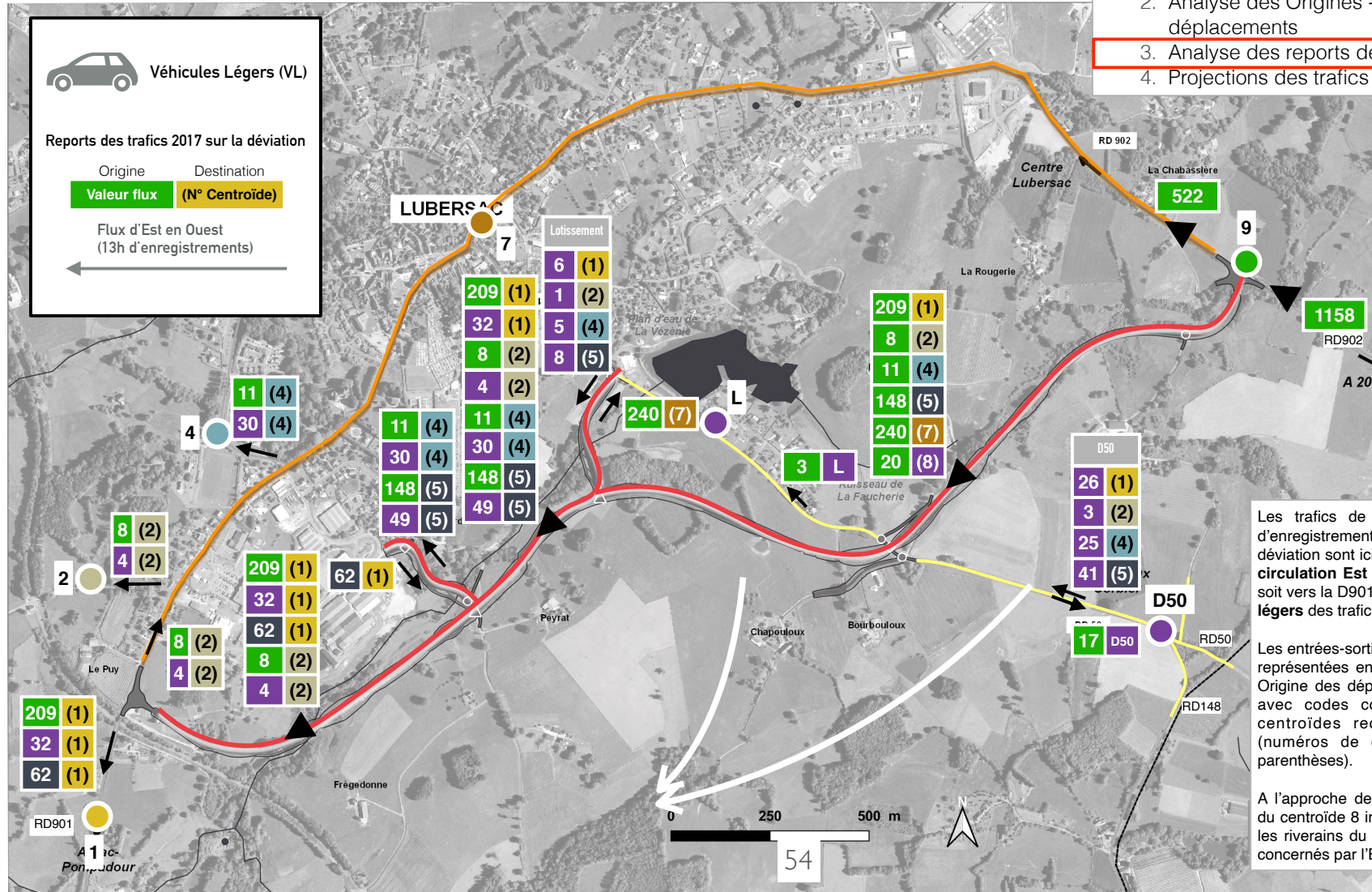
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)



#### Reports des trafics 2017 sur la déviation

Origine	Destination
Valeur flux	(N° Centroïde)

Flux d'Est en Ouest  
(13h d'enregistrements)



Les trafics de l'enquête OD (13 heures d'enregistrements) qui se reportent sur la déviation sont ici présentés **dans le sens de circulation Est > Ouest** (soit vers la D148, soit vers la D901) et en isolant les **véhicules légers** des trafics poids lourds.

Les entrées-sorties sur la déviation sont ainsi représentées en fonction des centroïdes en Origine des déplacements (valeurs des flux avec codes couleurs associés) et des centroïdes recherchés en destination (numéros de centroïdes affichés entre parenthèses).

A l'approche de l'axe D148-D50, les trafics du centroïde 8 initial sont scindés en 2 entre les riverains du lotissement (L) et les trafics concernés par l'Est de la zone d'étude (D50).







### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Poids Lourds (PL)**

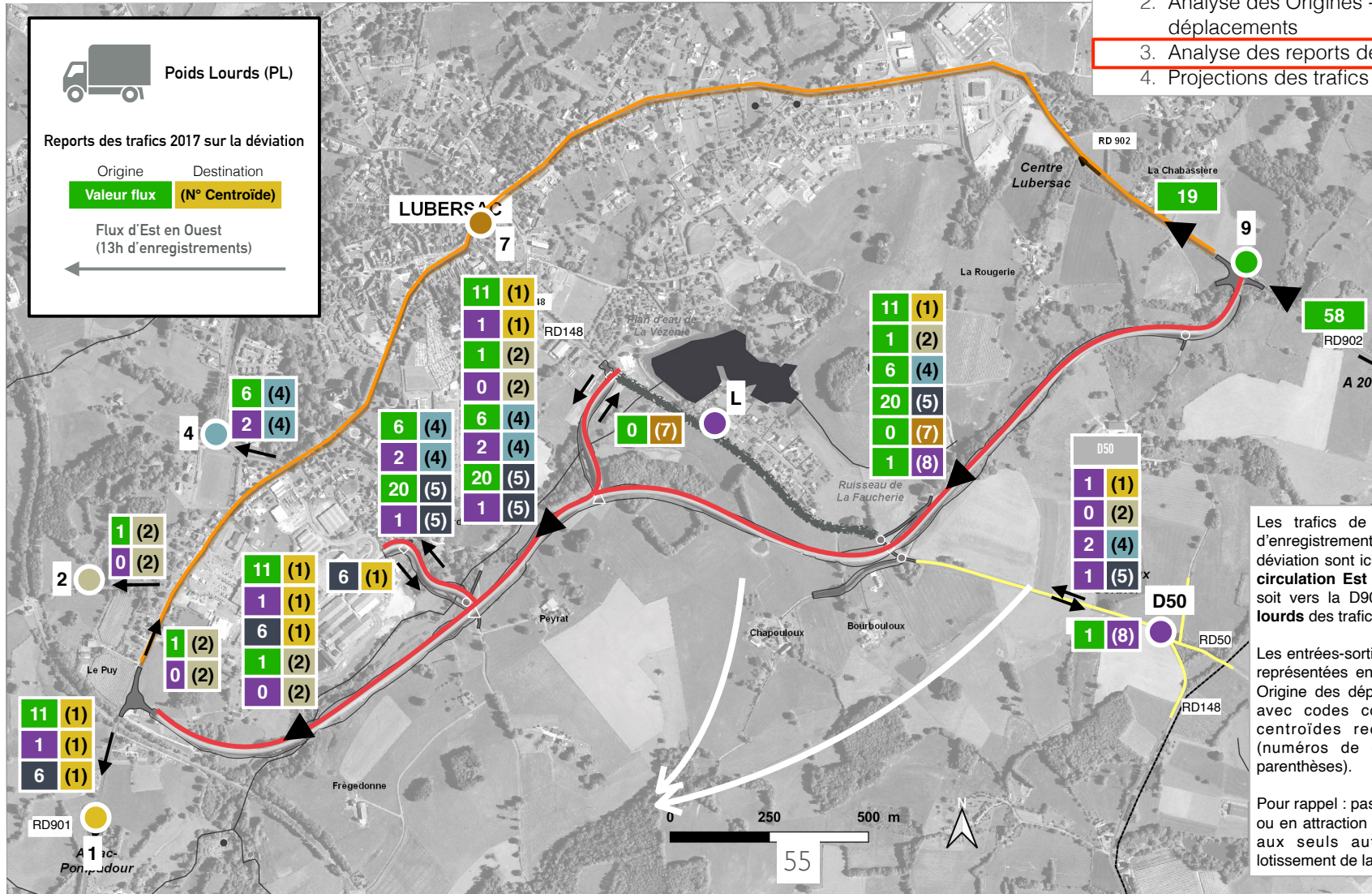
Reports des trafics 2017 sur la déviation

Origine Destination

Valeur flux (N° Centroïde)

Flux d'Est en Ouest (13h d'enregistrements)

←



Les trafics de l'enquête OD (13 heures d'enregistrements) qui se reportent sur la déviation sont ici présentés dans le sens de circulation Est > Ouest (soit vers la D148, soit vers la D901) et en isolant les poids lourds des trafics véhicules légers.

Les entrées-sorties sur la déviation sont ainsi représentées en fonction des centroïdes en Origine des déplacements (valeurs des flux avec codes couleurs associés) et des centroïdes recherchés en destination (numéros de centroïdes affichés entre parenthèses).

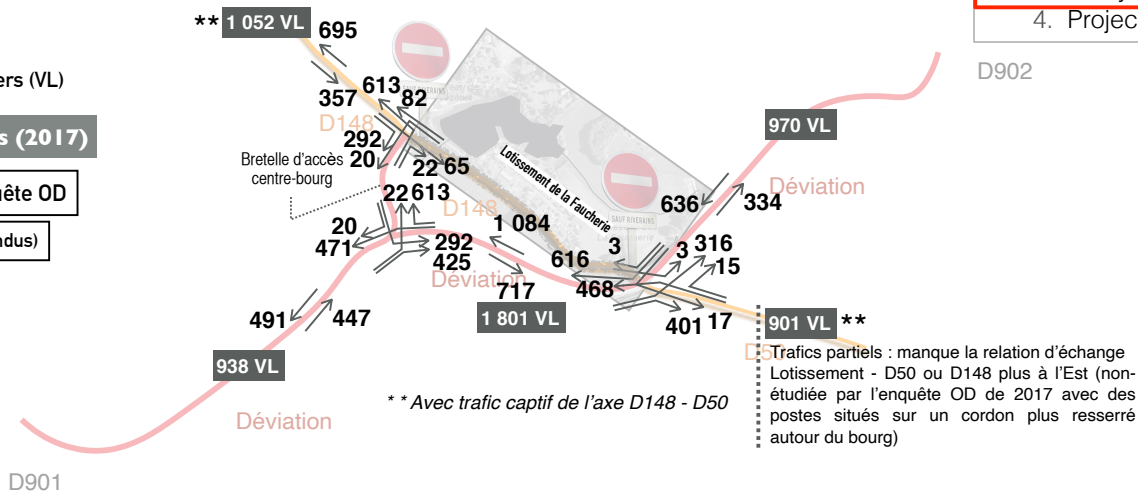
Pour rappel : pas de poids lourds en émission ou en attraction du centroïde L (D148 limitée aux seuls automobilistes-riverains du lotissement de la Faucherie)

**Nouvelles logiques circulatoires : répartition des trafics 2017**

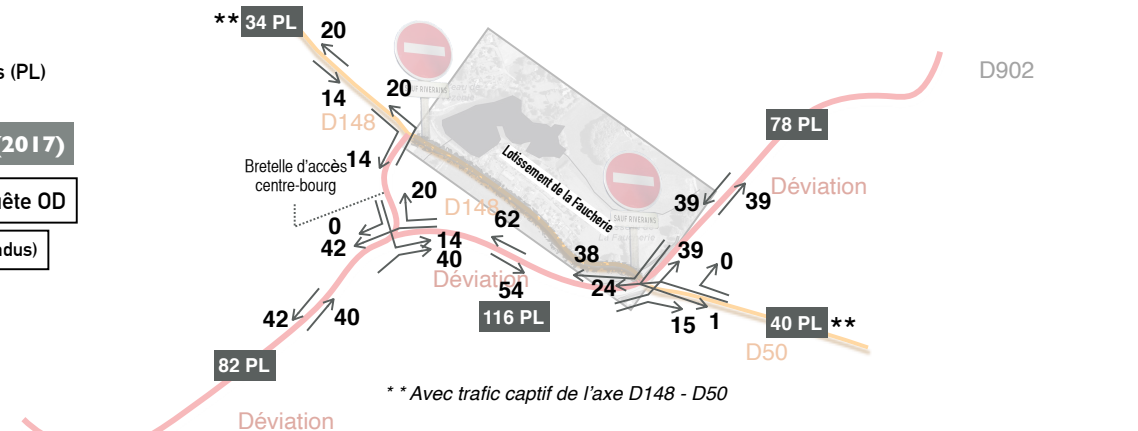
**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Véhicules Légers (VL)  
**Trafics Véhicules Légers (2017)**  
 Valeurs : 13 heures d'enquête OD  
 (2 sens de circulation confondus)



Poids Lourds (PL)  
**Trafics Poids Lourds (2017)**  
 Valeurs : 13 heures d'enquête OD  
 (2 sens de circulation confondus)



> Les projections des trafics VL et PL sur la déviation sont reprises sous la forme d'un zoom sectoriel afin de tenir compte de la fin du passage sur la D148 devant le lotissement de la Faucherie.

> Les trafics VL et PL captifs de l'ancien itinéraire D50 - D148 sont également repris et réaffectés sur une courte partie de la déviation afin de contourner la section de la D148 mise en interdiction de circuler.

> Les trafics VL et PL qui entrent et qui sortent de la déviation sur ce secteur contraint par le nouveau plan de circulation sont finement analysés afin de bien voir les mouvements d'échange sur les différentes intersections et de reconstituer les variations de trafic de section à section sur la déviation.

**Nouvelles logiques circulatoires : répartition des trafics 2017**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

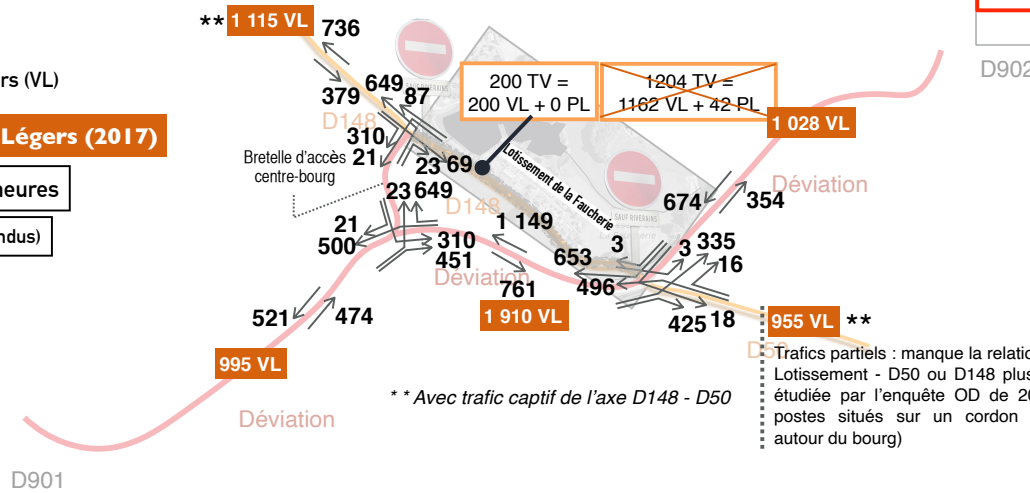


Véhicules Légers (VL)

**Trafics journaliers Véhicules Légers (2017)**

Valeurs redressées : 24 heures

(2 sens de circulation confondus)

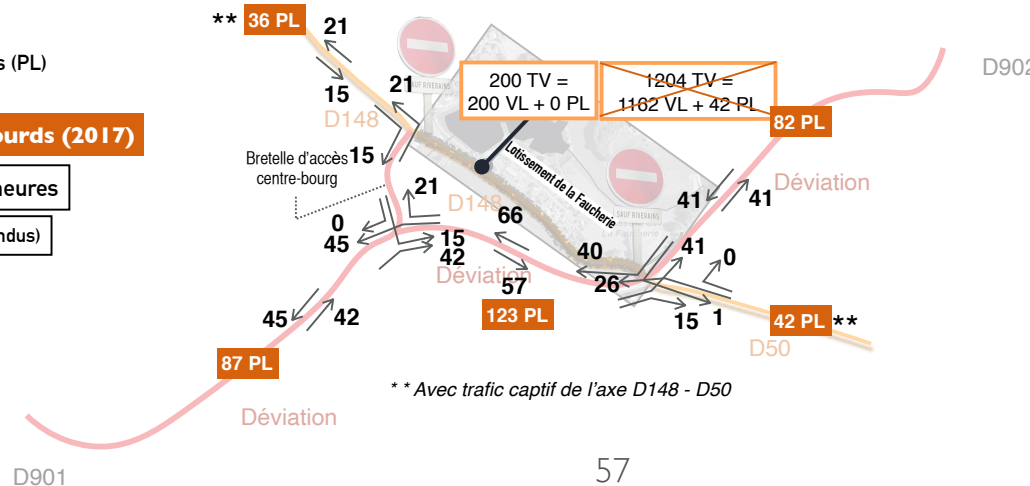


Poids Lourds (PL)

**Trafics journaliers Poids Lourds (2017)**

Valeurs redressées : 24 heures

(2 sens de circulation confondus)



> Les valeurs des trafics sur les 13 heures de l'enquête OD de 2017 sont ensuite redressées sur 24 heures.

> Les trafics journaliers des Véhicules Légers et des Poids Lourds apparaissent ainsi sur les différentes sections du futur réseau d'étude avec la déviation mise en service et l'interdiction effective de circuler sur la D148 devant le lotissement de la Faucherie (valeurs en orange foncé).



Rappel des trafics 2017 (valeurs TMJA) sans la déviation

Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)



Ci-contre, rappel des TMJA 2017 obtenus grâce aux comptages automatiques réalisés en différents points de la zone d'étude.

### Répartition des trafics 2017 (valeurs TMJA) avec la déviation

Trafics inchangés aux extrémités de la déviation

Reports de trafic sur la déviation

Trafics résiduels sur le réseau existant

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

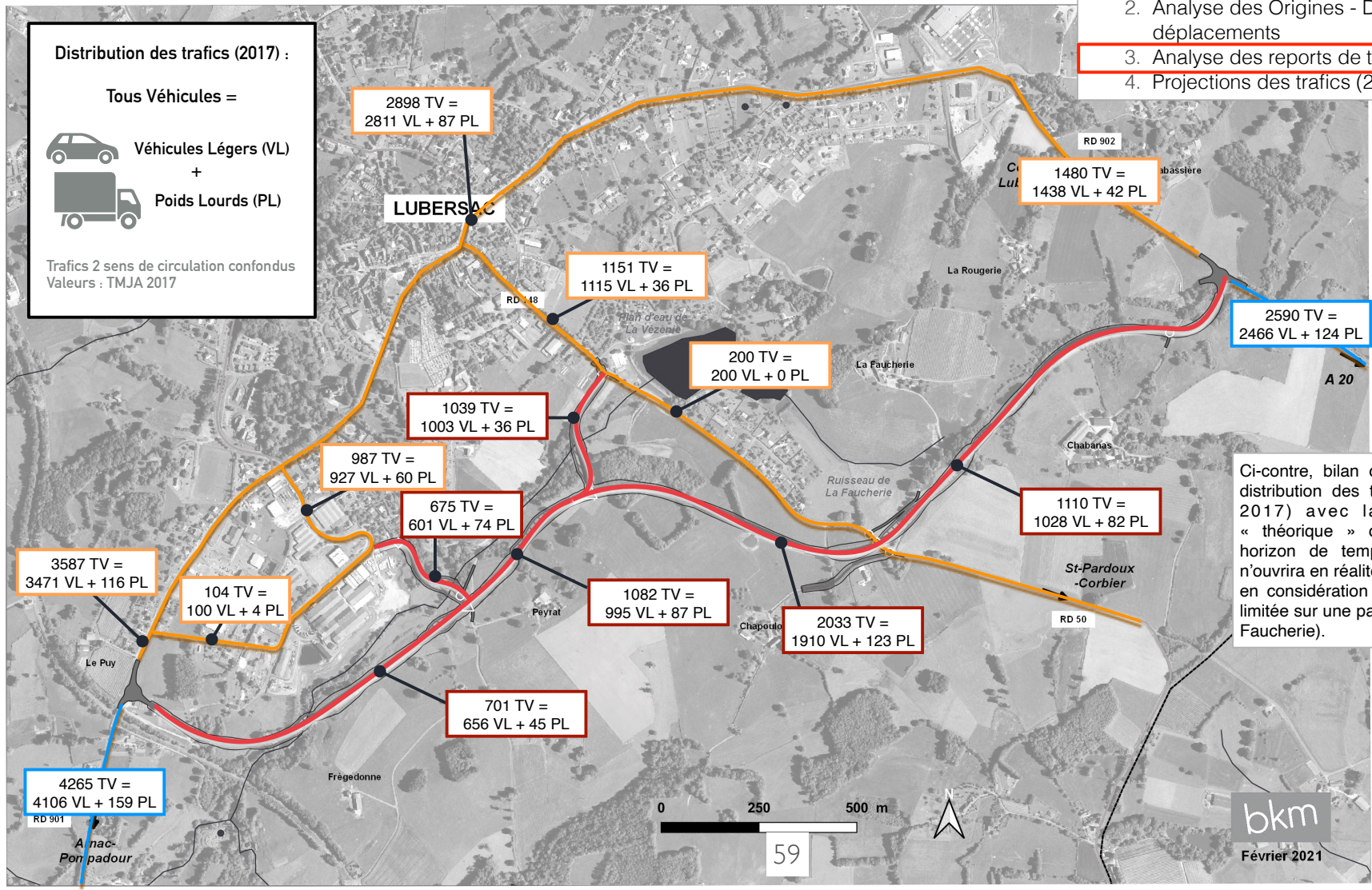
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Distribution des trafics (2017) :**

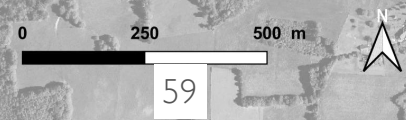
**Tous Véhicules =**

Véhicules Légers (VL)  
+  
 Poids Lourds (PL)

Trafics 2 sens de circulation confondus  
Valeurs : TMJA 2017

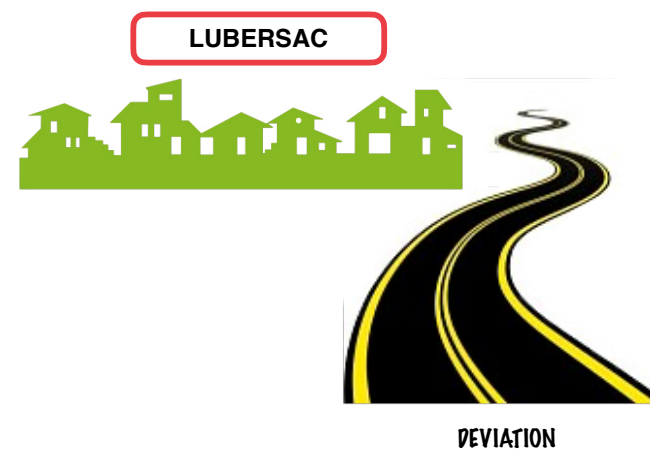


Ci-contre, bilan complet de la nouvelle distribution des trafics (valeurs : TMJA 2017) avec la prise en compte « théorique » de la déviation à cet horizon de temps 2017 (la déviation n'ouvrira en réalité qu'en 2025) et la prise en considération de la future circulation limitée sur une partie de la D148 (secteur Faucherie).





**6 / Analyse des reports de trafics sur la déviation -  
Horizons 2025 -2030 -2045**



### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Les croissances de trafic ci-dessous ont été employées dans les rapports d'étude 2017 et 2019. Elles s'appuient sur le cadrage SNBC 2015 présenté dans le tableau ci-contre.

A partir des valeurs de trafic TMJO 2017, des projections ont été réalisées à l'horizon de temps 2041 (+20 ans, mise en service de la déviation estimée à 2021 à l'époque).

Ces projections de trafic ont été réalisées en se calant sur les coefficients de redressement délivrés par l'Etat (via le CGDD : Conseil Général au Développement Durable) et qui faisaient alors référence.

Ces hypothèses de croissance de trafic « officielles » variaient selon deux intervalles de temps :

- 2017-2030 : redressement des trafics de l'ordre de +0,84% par an ;
- puis 2030-2041 : redressement des trafics de l'ordre de +0,20% par an afin de tenir compte de l'influence de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui a, pour objectif ultime, la disparition des moteurs thermiques aux alentours de 2040.

Les trafics attendus à terme (2041) sur la déviation Sud de Lubersac étaient donc les suivants :

Valeurs de trafic (TMJO) sur la déviation Sud	2 sens		2 sens
	VL	PL	TV
2017 (trafic affecté sur la déviation - section 1)	1 106	94	1 200
2017 (trafic affecté sur la déviation - section 2)	827	89	916
2030 (trafic déviation - section 1) (13 ans x 0,84%)	1 227	104	1 331
2030 (trafic déviation - section 2) (13 ans x 0,84%)	917	99	1 016
2041 (trafic déviation - section 1) (11 ans x 0,20%)	1 254	107	1 360
2041 (trafic déviation - section 2) (11 ans x 0,20%)	937	101	1 038

### Projections de la demande de transport sur le long terme (2030/2050) - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (Juillet 2016)

Tableau : Bilan de la circulation routière

Milliards de véhicules-kilomètres	2012	2030	2050 cadrage tendanciel	2050 cadrage SNBC
Véhicules personnels	426,3	487,1	564,9	499,6
Deux-roues motorisées	13,9	15,4	17,6	15,6
Véhicules utilitaires légers	92,9	106,9	124,1	112,5
Bus et cars	3,5	4,6	5,5	5,2
Poids lourds marchandises	27,1	35,1	43,8	41,8
Total	563,7	649,2	756,0	674,8

Stratégie SNBC 2015  
Calculs CGDD, notamment avec Modev

+15% en 18 ans  
(+0,84% par an)
+4% en 20 ans  
(+0,2% par an)

Les croissances de trafic employées reposent sur des croissances annuelles tous véhicules confondus



**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

La loi énergie-climat du 8 novembre 2019 a fixé des objectifs ambitieux pour la politique climatique et énergétique française. L'inscription a été portée dans la loi de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 et la stratégie nationale bas carbone révisée a été adoptée le 21 avril 2020.

Cette stratégie nouvelle (SNBC 2019) envisage, dans ces objectifs futurs, des croissances revues à la baisse et très contraignantes pour les déplacements VL de courte distance (cf. tableau ci-dessous)

fiche de « Cadrage du scénario de référence » du 03 mai 2019

**4. Scénario AMS**

Cette partie détaille le scénario AMS (avec mesures supplémentaires) reprenant les éléments de la préparation de la Stratégie nationale bas carbone 2019. Ce scénario constituera le scénario de référence pour l'évaluation des projets de transport.

**4.1. Évolution de la demande de transport**

Les taux de croissance de la demande de transport sont décomposés entre la courte distance (distance inférieure à 100 km), la longue distance (distance supérieure à 100 km) et le transport de marchandises. Ils sont indiqués en voyageurs-kilomètres pour l'ensemble des modes et en véhicules-kilomètres pour le mode routier.

**Tableau 2 : Taux de croissance annuels moyens de la demande tous modes et des trafics routiers, projections issues du scénario AMS de la SNBC (période 2015-2070)**

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 %

Ces taux de croissance nationaux de la demande de transport pourront être adaptés localement sous réserve de justification (présence d'un projet d'aménagement, effets induits).



Incidences du scénario SNBC 2019 (AMS) :

Les déplacements courte distance diminuent chaque année de 0,7% et les déplacements PL n'augmentent que de 0,4%





**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Le caractère rural du projet de déviation routière à Lubersac se marie mal avec un scénario volontariste de diminution très forte de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements de courte distance notamment.

La dépendance forte à l'usage automobile est donc à envisager sur le territoire Lubersacois en raison notamment de l'absence d'un réseau de transport en commun et d'aménagements conséquents en faveur des modes doux. Le télétravail et le covoiturage apparaissent comme les principaux leviers d'action pour réduire la demande de déplacements en voiture.

De même, pour le transport de marchandises, il est difficile de suivre le scénario SNBC qui fait notamment l'hypothèse d'un report modal vers le fret ferroviaire et le fluvial. Les modes alternatifs sont peu ou pas développés dans le contexte lubersacois.

**Il est proposé par conséquent de rester sur la stratégie nationale bas carbone de 2015** comme référence en matière d'objectif de circulation routière (tableau de la page précédente). Du reste, le référentiel d'évaluation socio-économique des projets de transport (voir extrait de la page précédente : 4.1 « Evolution de la demande de transport » de la fiche de « Cadrage du scénario de référence » du 03 mai 2019) permet d'adapter les taux de croissance nationaux à la situation locale sous réserve de justification.

SNBC 2015

	SNBC 2015 (PIB central)		
	VL < 100 kms	VL > 100 kms	PL
Évolution 2015-2030 (CGDD 2016)	0,6%	1,2%	1,4%
Évolution 2030-2050 (CGDD 2016)	-0,2%	0,9%	0,9%
Évolution après 2050 (CGDD 2016)	0,0%	0,0%	0,0%

SNBC 2019

Évolution 2015 - 2070 (TCAM)	Courte distance VL < 100 km	Longue distance VL > 100 km	Marchandises PL
AMS	-0,70 %	1,10 %	0,40 %

Ainsi, les hypothèses de la SNBC 2015 semblent mieux adaptées au contexte d'étude que celles de la SNBC 2019. Il va être repris les valeurs de croissance annuelle de +0,84 (tous véhicules confondus et courte et longue distance confondues) jusqu'à 2030 et de +0,20% / an à partir de 2030.

**Les tableaux et cartes qui suivent reprennent les trafics sur le réseau existant et sur la déviation à partir des pourcentages d'évolution annuelle calés sur la SNBC 2015 et pour les différents horizons de temps (2025-2030-2045)**



**BILAN 2017 - sans déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Dans le tableau ci-dessous sont données les croissances de trafic ambitionnées avec la SNBC 2015 aux 3 horizons de temps : 2025 - 2030 - 2045



Valeurs de trafic (TMJA) sur le réseau routier		Bilan TMJA		
		2 sens VL	PL	2 sens TV
A	2017 (D901)	4 106	159	4 265
B	2017 (D 902)	2 466	124	2 590
C	2017 (Rodondia)	121	4	125
D	2017 (Verdier)	832	93	925
E	2017 (St Jean)	3 839	169	4 008
F	2017 (Ecoles)	1 162	42	1 204
A	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	4 382	170	4 552
B	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	2 632	132	2 764
C	2025 (Rodondia) (8 ans x 0,84%)	129	4	133
D	2025 (Verdier) (8 ans x 0,84%)	888	99	987
E	2025 (St Jean) (8 ans x 0,84%)	4 097	180	4 277
F	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	1 240	45	1 285
A	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	4 566	177	4 743
B	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	2 742	138	2 880
C	2030 (Rodondia) (5 ans x 0,84%)	135	4	139
D	2030 (Verdier) (5 ans x 0,84%)	925	103	1 029
E	2030 (St Jean) (5 ans x 0,84%)	4 269	188	4 457
F	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	1 292	47	1 339
A	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	4 703	182	4 885
B	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	2 825	142	2 967
C	2045 (Rodondia) (15 ans x 0,20%)	139	5	143
D	2045 (Verdier) (15 ans x 0,20%)	953	107	1 059
E	2045 (St Jean) (15 ans x 0,20%)	4 397	194	4 591
F	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	1 331	48	1 379

Cartographie de la situation 2017 sans la réalisation de la déviation (réseau constant)

**BILAN 2025 - sans déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

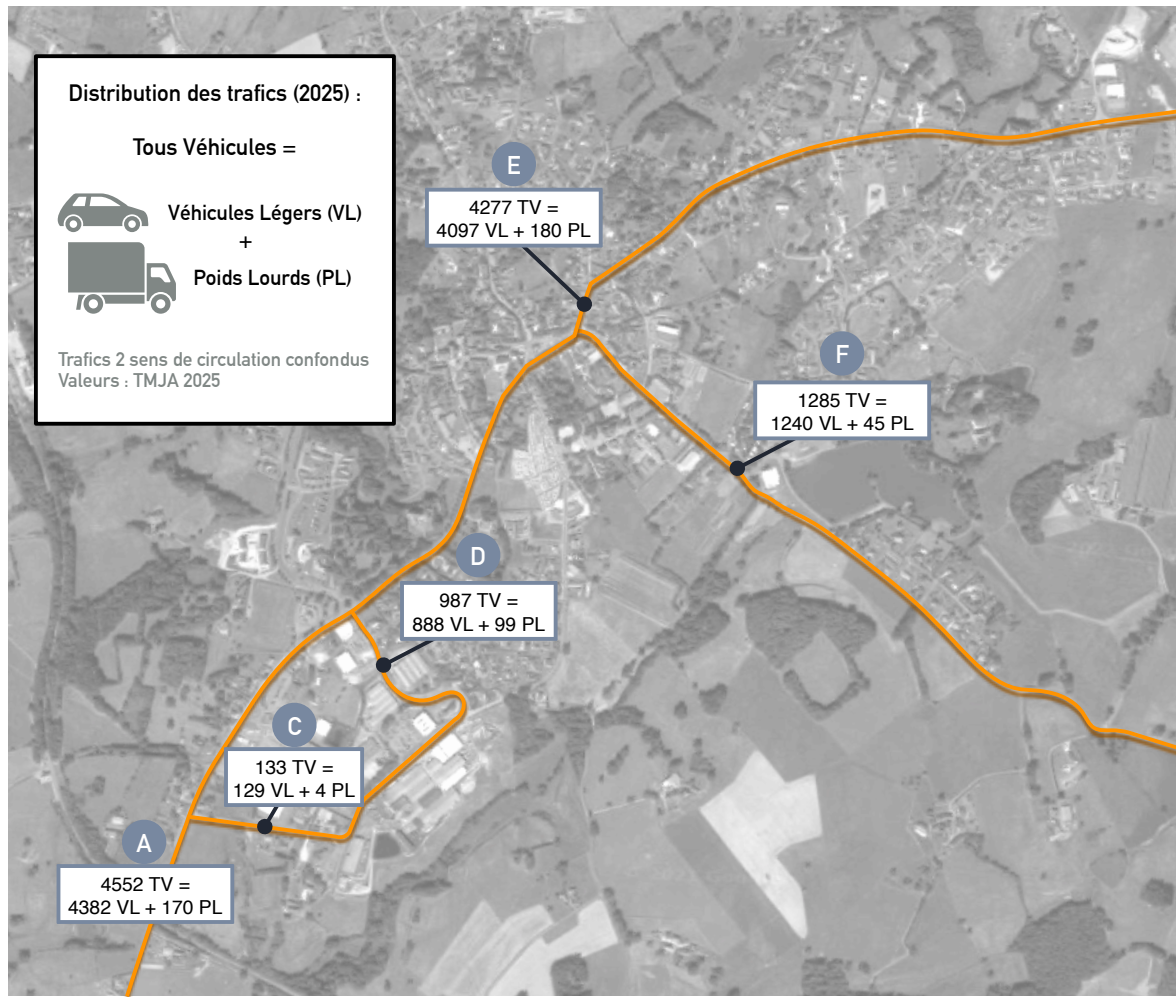
Dans le tableau ci-dessous sont données les croissances de trafic ambitionnées avec la SNBC 2015 aux 3 horizons de temps : 2025 - 2030 - 2045

**Distribution des trafics (2025) :**

Tous Véhicules =

Véhicules Légers (VL)  
+  
 Poids Lourds (PL)

Trafics 2 sens de circulation confondus  
Valeurs : TMJA 2025



Valeurs de trafic (TMJA) sur le réseau routier		Bilan TMJA		
		2 sens VL	PL	2 sens TV
A	2017 (D901)	4 106	159	4 265
B	2017 (D 902)	2 466	124	2 590
C	2017 (Rodondia)	121	4	125
D	2017 (Verdier)	832	93	925
E	2017 (St Jean)	3 839	169	4 008
F	2017 (Ecoles)	1 162	42	1 204
A	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	4 382	170	4 552
B	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	2 632	132	2 764
C	2025 (Rodondia) (8 ans x 0,84%)	129	4	133
D	2025 (Verdier) (8 ans x 0,84%)	888	99	987
E	2025 (St Jean) (8 ans x 0,84%)	4 097	180	4 277
F	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	1 240	45	1 285
A	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	4 566	177	4 743
B	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	2 742	138	2 880
C	2030 (Rodondia) (5 ans x 0,84%)	135	4	139
D	2030 (Verdier) (5 ans x 0,84%)	925	103	1 029
E	2030 (St Jean) (5 ans x 0,84%)	4 269	188	4 457
F	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	1 292	47	1 339
A	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	4 703	182	4 885
B	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	2 825	142	2 967
C	2045 (Rodondia) (15 ans x 0,20%)	139	5	143
D	2045 (Verdier) (15 ans x 0,20%)	953	107	1 059
E	2045 (St Jean) (15 ans x 0,20%)	4 397	194	4 591
F	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	1 331	48	1 379

Cartographie de la situation 2025 sans la réalisation de la déviation (réseau constant)

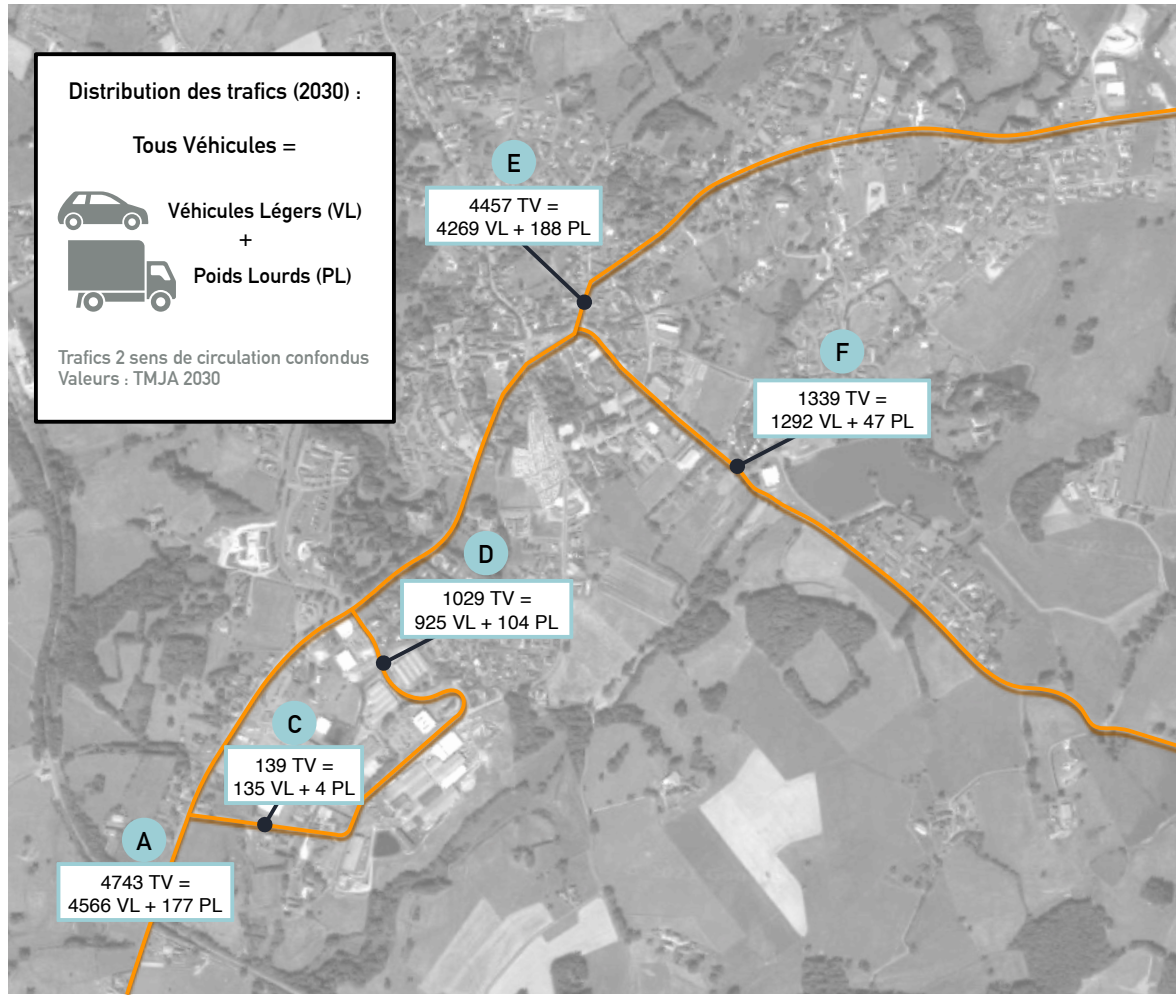


**BILAN 2030 - sans déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Dans le tableau ci-dessous sont données les croissances de trafic ambitionnées avec la SNBC 2015 aux 3 horizons de temps : 2025 - 2030 - 2045



Cartographie de la situation 2030 sans la réalisation de la déviation (réseau constant)

Valeurs de trafic (TMJA) sur le réseau routier		Bilan TMJA		
		2 sens VL	2 sens PL	2 sens TV
A	2017 (D901)	4 106	159	4 265
B	2017 (D 902)	2 466	124	2 590
C	2017 (Rodondia)	121	4	125
D	2017 (Verdier)	832	93	925
E	2017 (St Jean)	3 839	169	4 008
F	2017 (Ecoles)	1 162	42	1 204
A	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	4 382	170	4 552
B	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	2 632	132	2 764
C	2025 (Rodondia) (8 ans x 0,84%)	129	4	133
D	2025 (Verdier) (8 ans x 0,84%)	888	99	987
E	2025 (St Jean) (8 ans x 0,84%)	4 097	180	4 277
F	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	1 240	45	1 285
A	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	4 566	177	4 743
B	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	2 742	138	2 880
C	2030 (Rodondia) (5 ans x 0,84%)	135	4	139
D	2030 (Verdier) (5 ans x 0,84%)	925	103	1 029
E	2030 (St Jean) (5 ans x 0,84%)	4 269	188	4 457
F	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	1 292	47	1 339
A	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	4 703	182	4 885
B	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	2 825	142	2 967
C	2045 (Rodondia) (15 ans x 0,20%)	139	5	143
D	2045 (Verdier) (15 ans x 0,20%)	953	107	1 059
E	2045 (St Jean) (15 ans x 0,20%)	4 397	194	4 591
F	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	1 331	48	1 379

**BILAN 2045 - sans déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

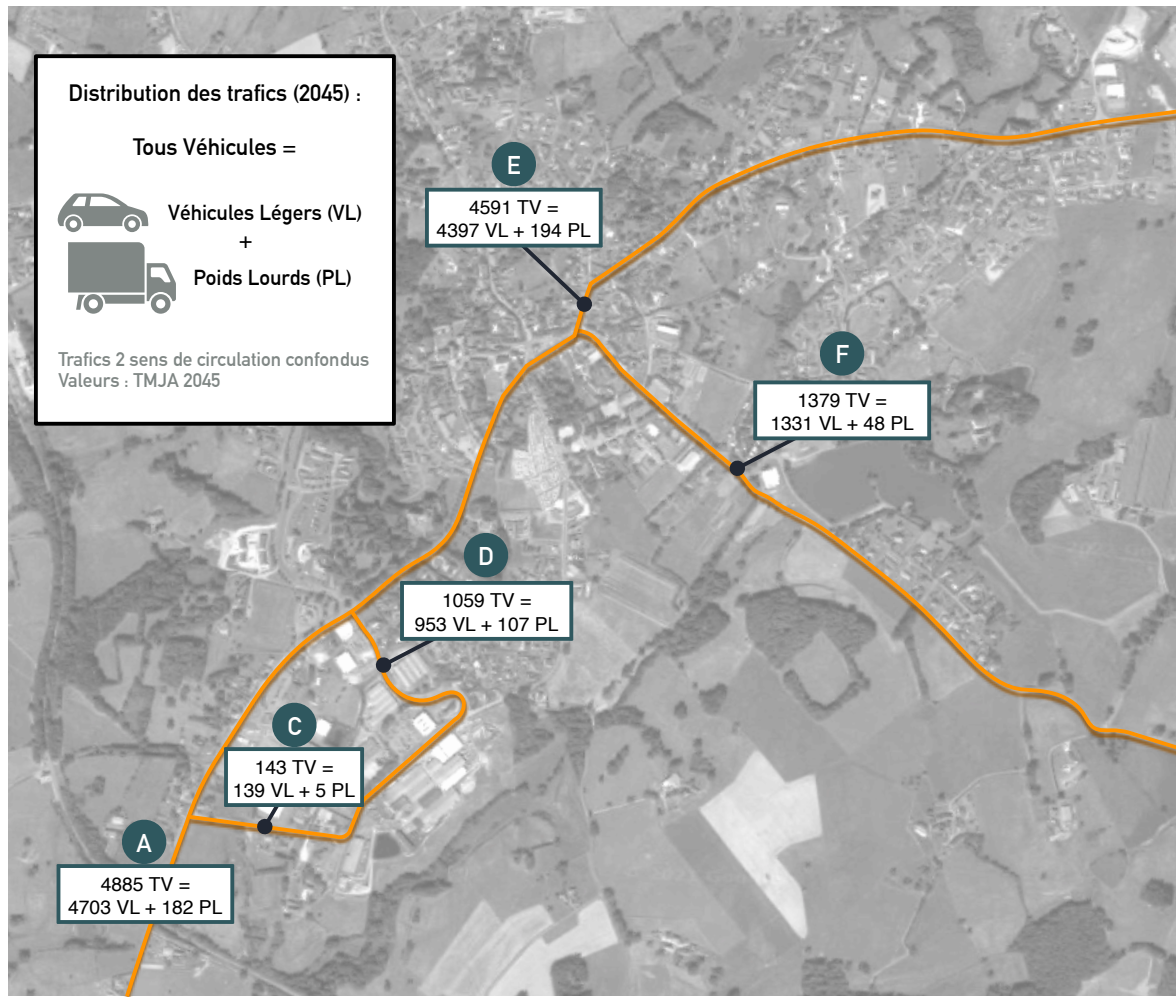
Dans le tableau ci-dessous sont données les croissances de trafic ambitionnées avec la SNBC 2015 aux 3 horizons de temps : 2025 - 2030 - 2045

**Distribution des trafics (2045) :**

Tous Véhicules =

Véhicules Légers (VL)  
 +  
 Poids Lourds (PL)

Trafics 2 sens de circulation confondus  
 Valeurs : TMJA 2045



Valeurs de trafic (TMJA) sur le réseau routier		Bilan TMJA		
		2 sens	PL	2 sens
		VL	PL	TV
A	2017 (D901)	4 106	159	4 265
B	2017 (D 902)	2 466	124	2 590
C	2017 (Rodondia)	121	4	125
D	2017 (Verdier)	832	93	925
E	2017 (St Jean)	3 839	169	4 008
F	2017 (Ecoles)	1 162	42	1 204
A	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	4 382	170	4 552
B	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	2 632	132	2 764
C	2025 (Rodondia) (8 ans x 0,84%)	129	4	133
D	2025 (Verdier) (8 ans x 0,84%)	888	99	987
E	2025 (St Jean) (8 ans x 0,84%)	4 097	180	4 277
F	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	1 240	45	1 285
A	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	4 566	177	4 743
B	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	2 742	138	2 880
C	2030 (Rodondia) (5 ans x 0,84%)	135	4	139
D	2030 (Verdier) (5 ans x 0,84%)	925	103	1 029
E	2030 (St Jean) (5 ans x 0,84%)	4 269	188	4 457
F	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	1 292	47	1 339
A	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	4 703	182	4 885
B	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	2 825	142	2 967
C	2045 (Rodondia) (15 ans x 0,20%)	139	5	143
D	2045 (Verdier) (15 ans x 0,20%)	953	107	1 059
E	2045 (St Jean) (15 ans x 0,20%)	4 397	194	4 591
F	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	1 331	48	1 379

Cartographie de la situation 2045 sans la réalisation de la déviation (réseau constant)

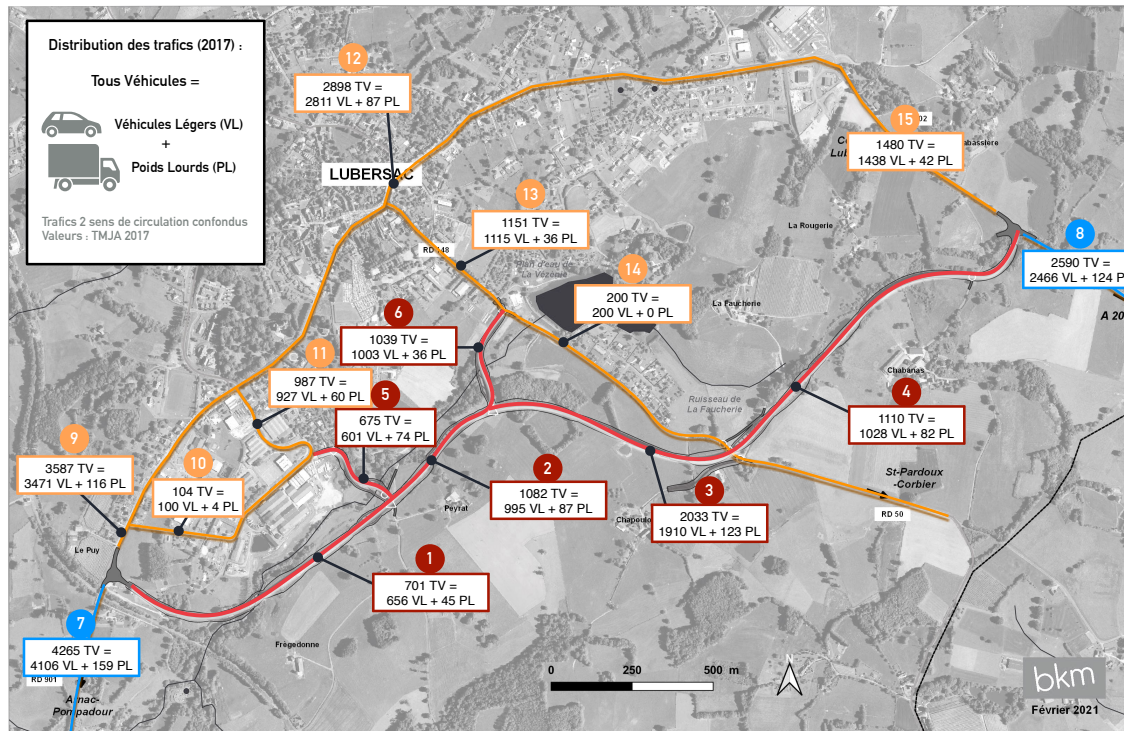




### BILAN 2017 - avec déviation routière

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)



Cartographie de la situation 2017 avec réalisation de la déviation et nouvelle distribution des trafics

Valeurs de trafic (TMJA) sur la déviation Sud		Bilan TMJA		
		2 sens		2 sens
		VL	PL	TV
1	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 1)	656	45	701
2	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 2)	995	87	1 082
3	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 3)	1 910	123	2 033
4	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 4)	1 028	82	1 110
5	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 5)	601	74	675
6	2017 (trafic affecté sur la déviation - section 6)	1 003	36	1 039
1	2025 (trafic déviation - section 1) (8 ans x 0,84%)	700	48	748
2	2025 (trafic déviation - section 2) (8 ans x 0,84%)	1 062	93	1 155
3	2025 (trafic déviation - section 3) (8 ans x 0,84%)	2 038	131	2 170
4	2025 (trafic déviation - section 4) (8 ans x 0,84%)	1 097	88	1 185
5	2025 (trafic déviation - section 5) (8 ans x 0,84%)	641	79	720
6	2025 (trafic déviation - section 6) (8 ans x 0,84%)	1 070	38	1 109
1	2030 (trafic déviation - section 1) (5 ans x 0,84%)	729	50	780
2	2030 (trafic déviation - section 2) (5 ans x 0,84%)	1 106	97	1 203
3	2030 (trafic déviation - section 3) (5 ans x 0,84%)	2 124	137	2 261
4	2030 (trafic déviation - section 4) (5 ans x 0,84%)	1 143	91	1 234
5	2030 (trafic déviation - section 5) (5 ans x 0,84%)	668	82	751
6	2030 (trafic déviation - section 6) (5 ans x 0,84%)	1 115	40	1 155
1	2045 (trafic déviation - section 1) (15 ans x 0,20%)	751	52	803
2	2045 (trafic déviation - section 2) (15 ans x 0,20%)	1 140	100	1 239
3	2045 (trafic déviation - section 3) (15 ans x 0,20%)	2 188	141	2 329
4	2045 (trafic déviation - section 4) (15 ans x 0,20%)	1 177	94	1 271
5	2045 (trafic déviation - section 5) (15 ans x 0,20%)	688	85	773
6	2045 (trafic déviation - section 6) (15 ans x 0,20%)	1 149	41	1 190

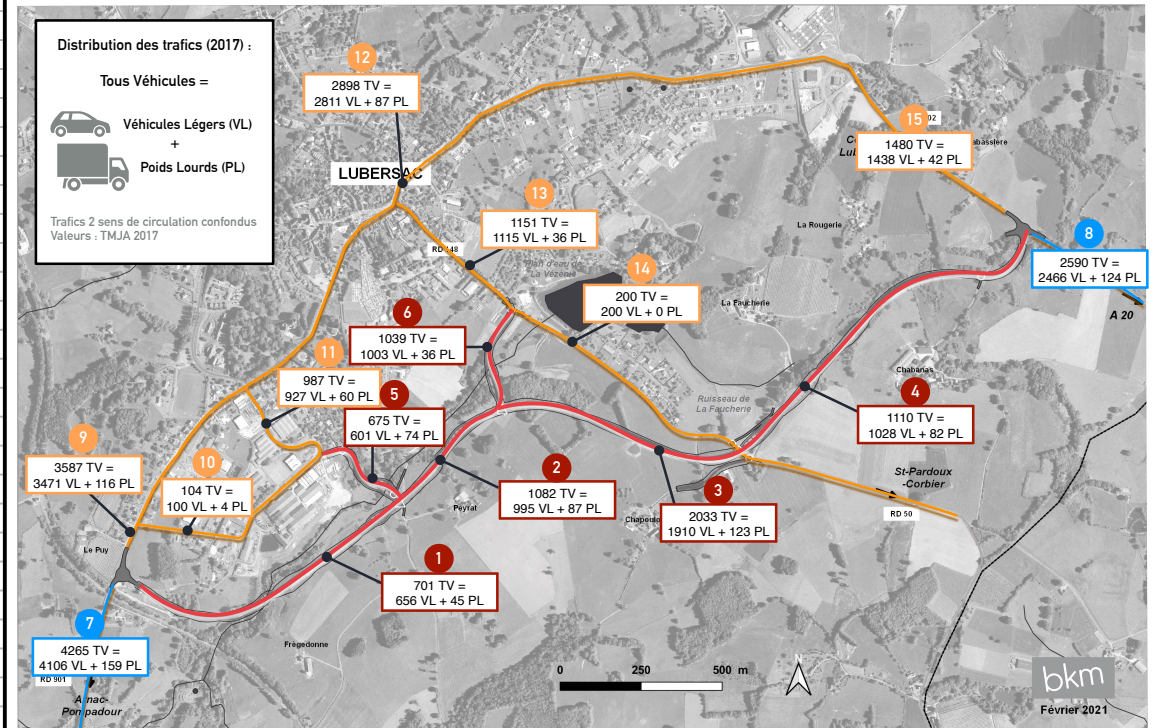
### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

Valeurs de trafic (TMJA) sur le réseau routier (hors déviation)		Bilan TMJA		
		2 sens		2 sens
		VL	PL	TV
7	2017 (D901)	4 106	159	4 265
8	2017 (D 902)	2 466	124	2 590
9	2017 (D901)	3 471	116	3 587
10	2017 (Rodondia)	100	4	104
11	2017 (Verdier)	927	60	987
12	2017 (St Jean)	2 811	87	2 898
13	2017 (Ecoles)	1 115	36	1 151
14	2017 (Ecoles)	200	0	200
15	2017 (D 902)	1 438	42	1 480
<hr/>				
7	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	4 382	170	4 552
8	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	2 632	132	2 764
9	2025 (D901) (8 ans x 0,84%)	3 704	124	3 828
10	2025 (Rodondia) (8 ans x 0,84%)	107	4	111
11	2025 (Verdier) (8 ans x 0,84%)	989	64	1 053
12	2025 (St Jean) (8 ans x 0,84%)	3 000	93	3 093
13	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	1 190	38	1 228
14	2025 (Ecoles) (8 ans x 0,84%)	213	0	213
15	2025 (D 902) (8 ans x 0,84%)	1 535	45	1 579
<hr/>				
7	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	4 566	177	4 743
8	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	2 742	138	2 880
9	2030 (D901) (5 ans x 0,84%)	3 860	129	3 989
10	2030 (Rodondia) (5 ans x 0,84%)	111	4	116
11	2030 (Verdier) (5 ans x 0,84%)	1 031	67	1 098
12	2030 (St Jean) (5 ans x 0,84%)	3 126	97	3 223
13	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	1 240	40	1 280
14	2030 (Ecoles) (5 ans x 0,84%)	222	0	222
15	2030 (D 902) (5 ans x 0,84%)	1 599	47	1 646
<hr/>				
7	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	4 703	182	4 885
8	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	2 825	142	2 967
9	2045 (D901) (15 ans x 0,20%)	3 976	133	4 108
10	2045 (Rodondia) (15 ans x 0,20%)	115	5	119
11	2045 (Verdier) (15 ans x 0,20%)	1 062	69	1 130
12	2045 (St Jean) (15 ans x 0,20%)	3 220	100	3 319
13	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	1 277	41	1 318
14	2045 (Ecoles) (15 ans x 0,20%)	229	0	229
15	2045 (D 902) (15 ans x 0,20%)	1 647	48	1 695



### BILAN 2017 - avec déviation routière



Cartographie de la situation 2017 avec réalisation de la déviation et nouvelle distribution des trafics





### BILAN 2025 - avec déviation routière

### Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac

1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Distribution des trafics (2025) :**

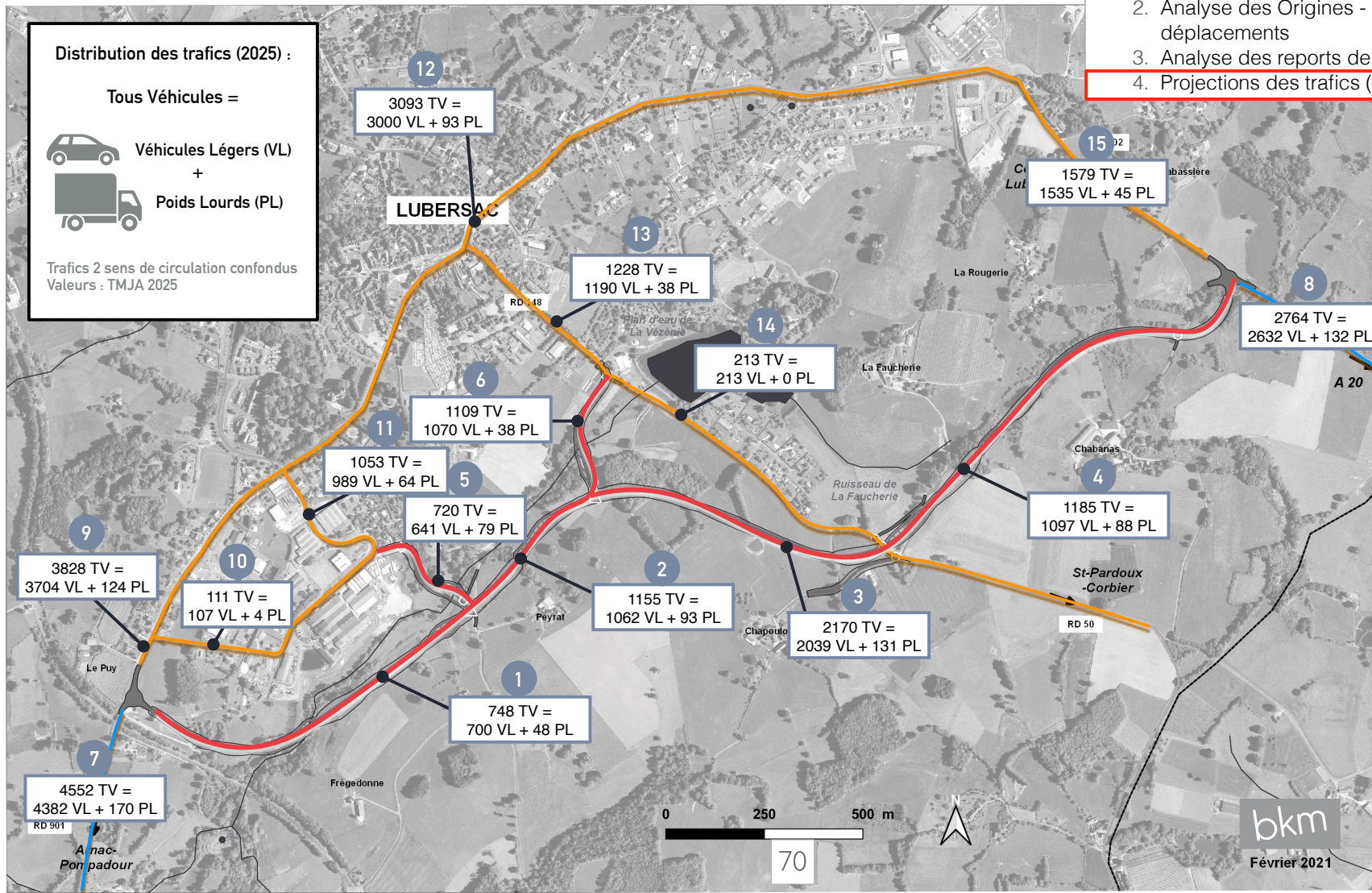
**Tous Véhicules =**

Véhicules Légers (VL)

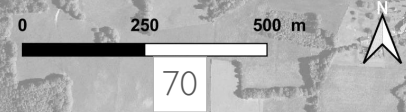
Poids Lourds (PL)

+

Trafics 2 sens de circulation confondus  
Valeurs : TMJA 2025



*Cartographie des trafics attendus à l'horizon de temps 2025, horizon d'ouverture de la déviation*







**BILAN 2030 - avec déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

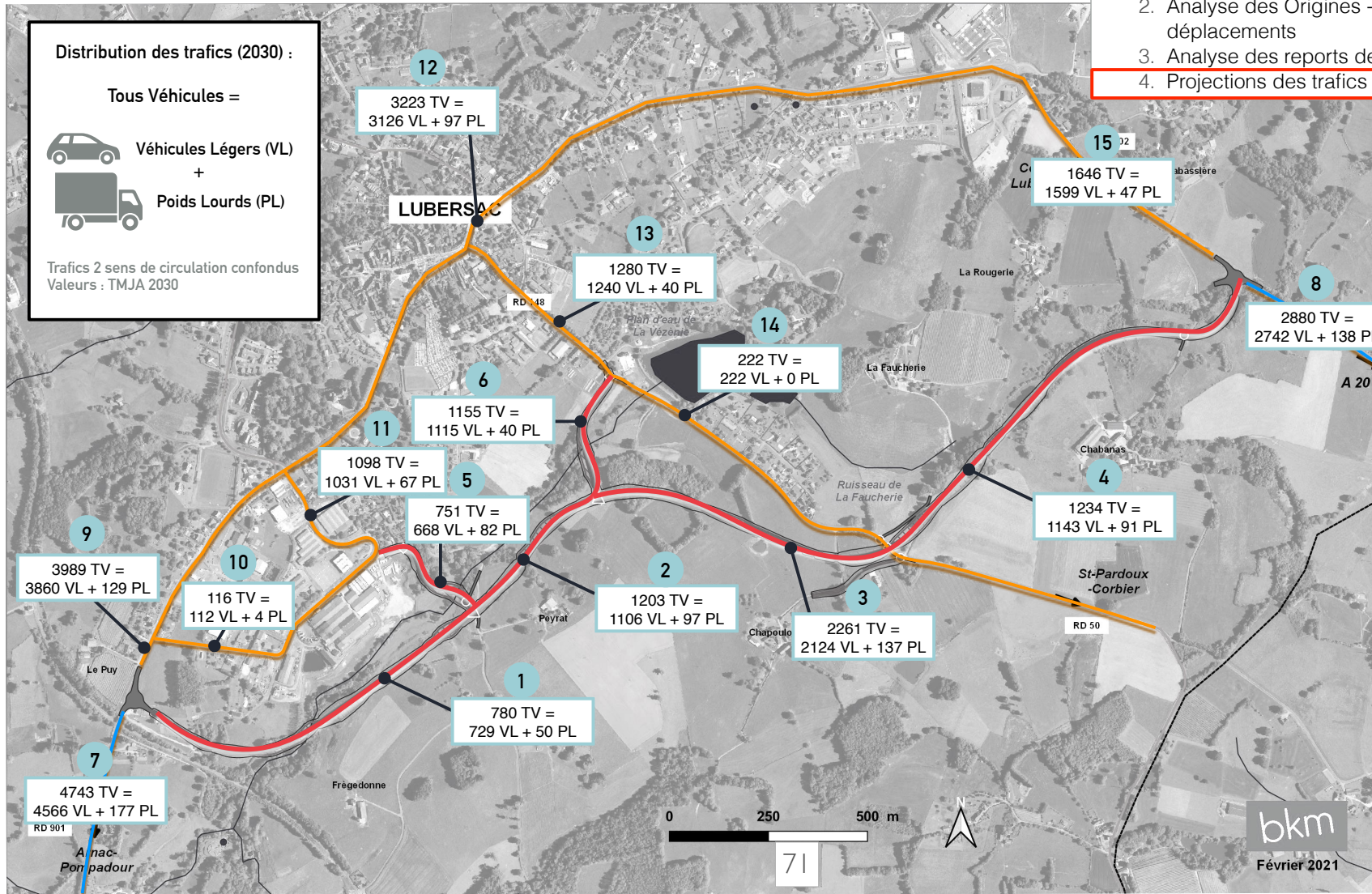
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Distribution des trafics (2030) :**

Tous Véhicules =

Véhicules Légers (VL)  
 +  
 Poids Lourds (PL)

Trafics 2 sens de circulation confondus  
 Valeurs : TMJA 2030



*Cartographie des trafics attendus à l'horizon de temps 2030 (année charnière dans les calculs du CGDD et dans les projections long terme des déplacements)*





**BILAN 2045 - avec déviation routière**

**Etude des trafics - déviation Sud de Lubersac**

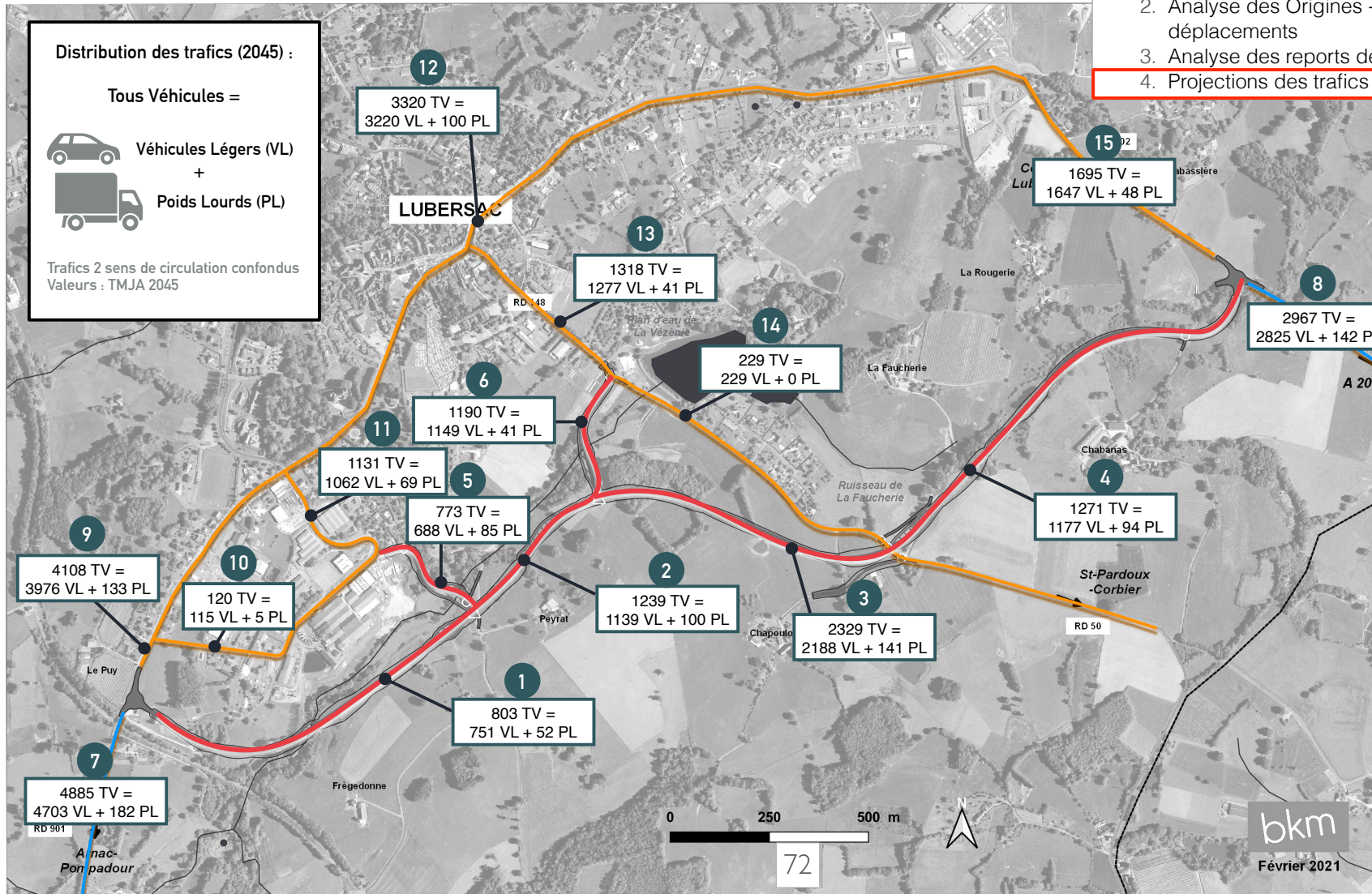
1. Analyse des trafics journaliers
2. Analyse des Origines - Destinations des déplacements
3. Analyse des reports de trafic sur la déviation
4. Projections des trafics (2025 - 2030 - 2045)

**Distribution des trafics (2045) :**

Tous Véhicules =

Véhicules Légers (VL)  
 +  
 Poids Lourds (PL)

Trafics 2 sens de circulation confondus  
 Valeurs : TMJA 2045



*Cartographie des trafics attendus à l'horizon de temps 2045, soit 20 ans après l'ouverture de la déviation*

