

OBSERVATOIRE DE LA VOIE MÉTROPOLITAINE M35



# ÉVALUATION DES MESURES MISES EN ŒUVRE SUR LA M35 À LA MISE EN SERVICE DE L'A355

RAPPORT DE SYNTHÈSE N°2

JUILLET 2024



**Sommaire**

**Cadre de l'évaluation de l'expérimentation en cours sur la M35 . . . . . 4**

**Éléments de contexte . . . . . 6**

Quels usages de la M35 avant la mise en place des mesures de trafic ? . . . . . 6

Mise en place de l'expérimentation des voies réservées sur la M35 . . . . . 6

Observatoire de la requalification de la M35 . . . . . 7

**Évolutions de trafic . . . . . 9**

Évolution des conditions de circulation sur la M35 . . . . . 9

Évolution du trafic poids lourds . . . . . 11

Évolution du trafic des véhicules légers . . . . . 12

Principaux enseignements de l'évolution du trafic sur la M35 . . . . . 14

**Usage et efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs . . . . . 15**

Covoiturage formel . . . . . 15

Taux de fraude sur les voies réservées . . . . . 15

**Événements routiers et accidentologie . . . . . 16**

**Conclusion et enjeux . . . . . 17**

**Annexes . . . . . 18**

# Cadre de l'évaluation de l'expérimentation en cours sur la M35



Le 17 décembre 2021, le contournement Ouest de Strasbourg (A355) a été mis en service pour décharger la M35 et reporter le trafic de transit. Ce nouveau contexte routier a conduit l'Eurométropole de Strasbourg à mettre en place, dans le même temps, trois autres mesures circulatoires sur la M35, afin d'apaiser l'axe et de limiter l'appel de nouveaux véhicules particuliers. Ces trois mesures sont :

- l'application de l'arrêté P2021-095 destiné à interdire la circulation de poids lourds (PL) en transit entre l'échangeur A355-A4-A35 au Nord et l'échangeur M35-M353 au sud ;
- une baisse de la vitesse limite autorisée de 90 km/h à 70 km/h sur la M35 entre la place de Haguenau et la porte de Schirmeck, et une baisse de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade Sud (M353) entre Geispolsheim et Fegersheim ;
- la mise en place de voies réservées expérimentales sur les secteurs de la M35 à trois voies de circulation, dans le sens entrant sur Strasbourg au Nord et au Sud.

Les voies réservées le sont au covoiturage à deux personnes ou plus, aux transports en commun et aux taxis, et ce aux heures de pointe du matin et du soir, du lundi ou vendredi sur les plages horaires 6h-10h et 16h-19h. Au cours de ces plages horaires, la vitesse limite autorisée est par ailleurs abaissée de 90 km/h à 70 km/h. Ces nouvelles modalités de déplacements relèvent pour l'heure d'une expérimentation agréée par le Ministère de l'intérieur et de la transition écologique et solidaire pour une durée de trois ans, de janvier 2021 à décembre 2024.

Ce projet de requalification de la M35 vise à répondre à quatre grands enjeux du territoire :

- santé publique : réduire l'acuité des problèmes de pollution atmosphérique au niveau de l'agglomération en participant à la réduction du trafic sur la M35 dans la traversée et la desserte de Strasbourg, pour tendre vers les objectifs du plan de déplacements urbains (PDU) et du plan de protection de l'atmosphère (PPA) ;
- transition énergétique : favoriser la multimodalité dans un objectif d'efficacité et de sobriété énergétique ;
- économique : apporter une réponse optimisée aux besoins de déplacement à l'échelle de l'agglomération et de la future métropole régionale, en développant l'accessibilité multimodale de la métropole strasbourgeoise, tout en veillant à limiter les reports de trafic sur les autres réseaux de voirie ;
- urbain : intégrer le projet dans une réflexion globale d'aménagement urbain autour de l'axe.

Ainsi, les mesures prises dans le cadre de ce nouveau contexte routier visent à modifier, sur le temps long, les pratiques de mobilité. Elles nécessitent ainsi une évaluation des effets des nouvelles infrastructures et actions proposées. L'expérimentation des voies réservées en particulier, agréée par l'État, impose le suivi de certains indicateurs définis nationalement.

Au regard de l'enjeu de l'axe et de son impact sur l'ensemble de la mobilité routière, un observatoire partenarial, baptisé « observatoire de la voie métropolitaine M35 », a été mis en place, animé par l'ADEUS, et avec les contributions de l'Eurométropole de Strasbourg, de la Collectivité européenne d'Alsace et de ARCOS.

FIGURE 1:

# Ensemble des mesures mises en place sur la M35

■ **Interdiction de transit poids lourds**

 voie interdite aux poids lourds en transit (arrêté "A355")

■ **Limitations de vitesse (km/h)**

 70  90  110

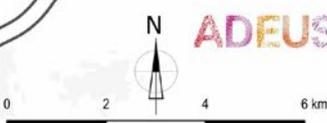
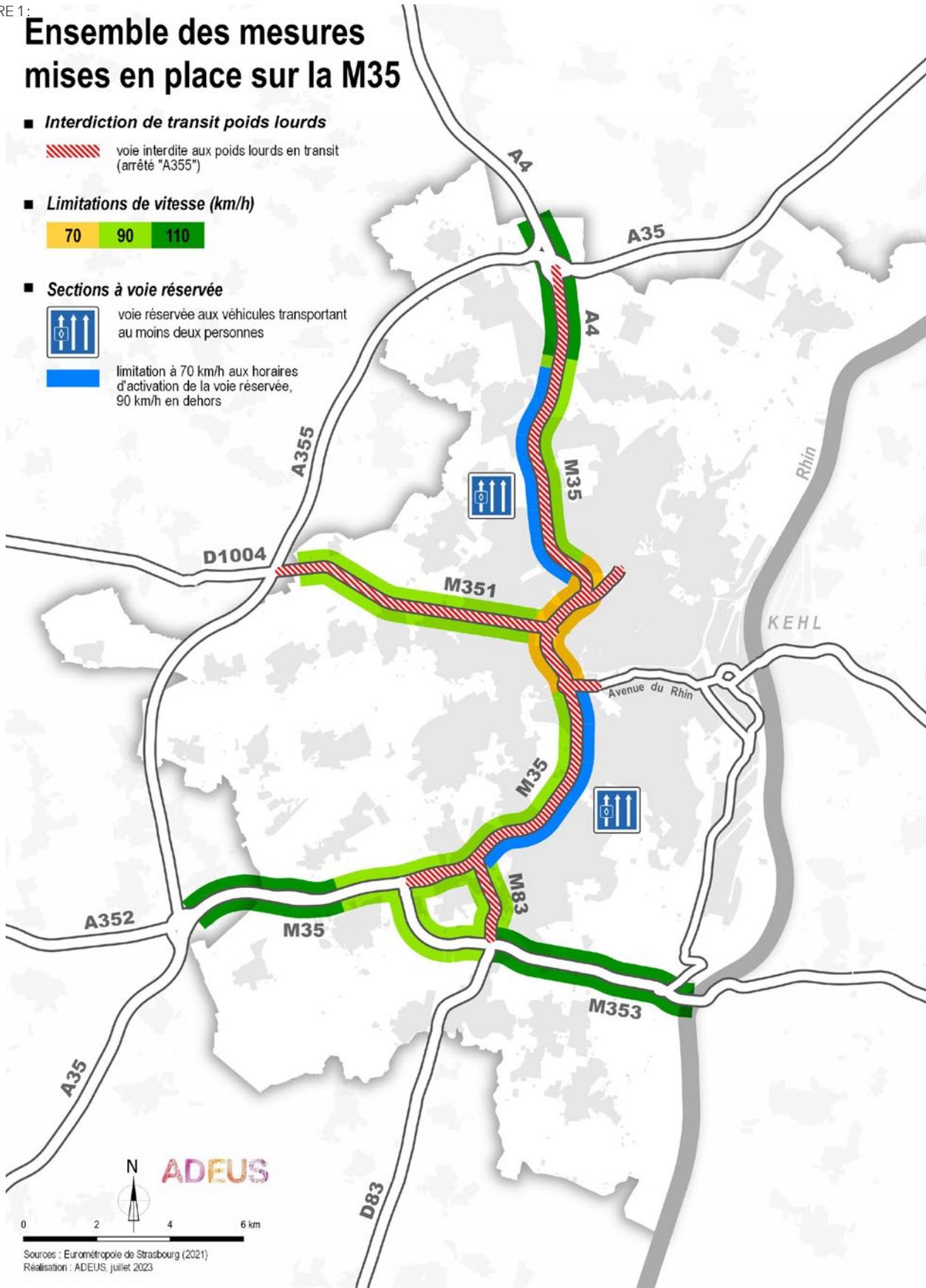
■ **Sections à voie réservée**



voie réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes



limitation à 70 km/h aux horaires d'activation de la voie réservée, 90 km/h en dehors



Sources : Euramétropole de Strasbourg (2021)  
 Réalisation : ADEUS, juillet 2023

## Éléments de contexte

### Quels usages de la M35 avant la mise en place des mesures de trafic ?

L'enquête mobilité allégée réalisée en 2019 sur l'ensemble du territoire bas-rhinois permet de dresser un portrait des usages de la M35 avant l'évolution du système routier, sur une journée type de semaine hors vacances scolaires. Ainsi, 275 000 déplacements étaient effectués en voiture chaque jour sur la M35 par des personnes résidant dans le Bas-Rhin<sup>1</sup>. Selon cette enquête, près de 50 % des automobiles sur la M35 proviennent de l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg, pour du trafic en lien avec cette dernière, ou en transit. Cette part est vraisemblablement sous-estimée car l'enquête mobilité allégée de 2019 ne portait que sur les personnes habitant le Bas-Rhin.

L'enquête mobilité allégée permet en outre d'estimer que près de 18 % de ces 275 000 déplacements étaient effectués en covoiturage, c'est-à-dire avec au moins un passager à bord de l'automobile, en plus du conducteur.

### Mise en place de l'expérimentation des voies réservées sur la M35

#### Caractéristiques de l'expérimentation

Les voies réservées se situent sur les secteurs à trois voies de circulation au Nord et au Sud de Strasbourg dans le sens entrant. Ces voies réservées sont implantées voie de gauche sur environ quatre kilomètres. Au Nord, la voie réservée traverse les échangeurs de Hœnheim et de Bischheim ; au Sud elle traverse l'échangeur de Baggersee.

Les voies réservées sont activées en heures de pointe du matin et du soir, entre 6 h et 10 h puis entre 16 h et 19 h respectivement, du lundi au vendredi.

La vitesse limite autorisée, initialement de 90 km/h pour les véhicules légers et 80 km/h pour les poids lourds, a été abaissée à 70 km/h sur l'ensemble des voies pendant l'activation des voies réservées entre l'échangeur de Reichstett

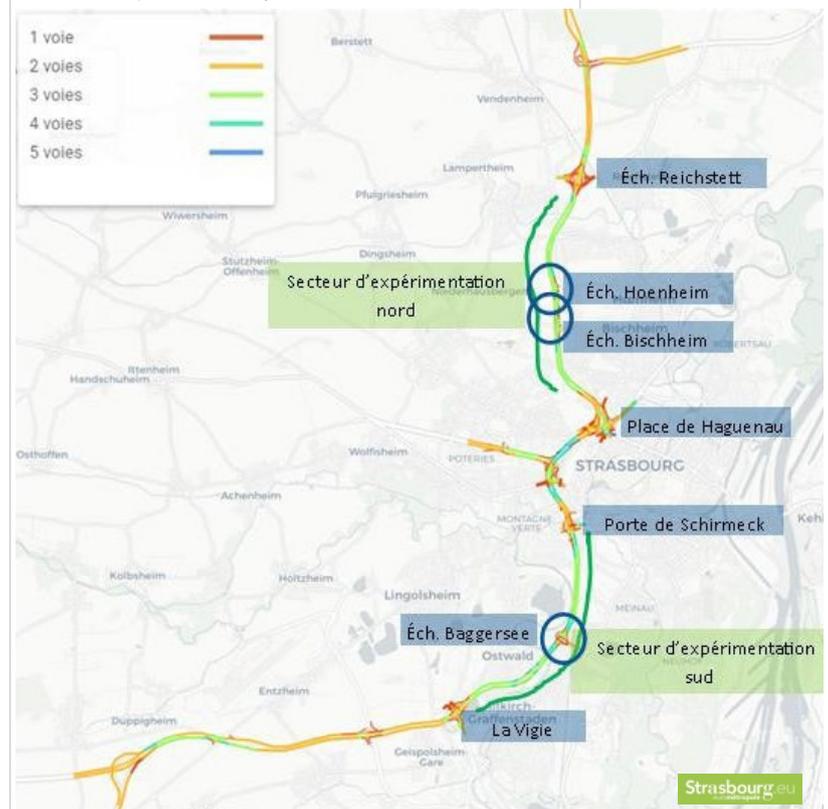
et la Place de Haguenau, ainsi qu'entre La Vigie et la Porte de Schirmeck. La vitesse limite autorisée a en outre été abaissée à 70 km/h sur le secteur central de la M35, entre les échangeurs de la Porte de Schirmeck et de la Place de Haguenau, toute la journée.

Les véhicules autorisés à emprunter la voie réservée sont ceux en covoiturage à deux personnes ou plus, les transports en commun et les taxis. Contrairement à d'autres collectivités, l'Eurométropole de Strasbourg a fait le choix de ne pas autoriser sur cette voie les véhicules à faibles émissions (Crit'Air 0) qui ne sont pas en covoiturage, pour les raisons suivantes :

- la première motivation de cette mesure est de réduire l'autosolisme ;
- le nombre de véhicules à faibles émissions devrait croître rapidement étant donné les engagements concernant la ZFE-m.

FIGURE 2 : LOCALISATION DES VOIES RÉSERVÉES

Source Eurométropole de Strasbourg



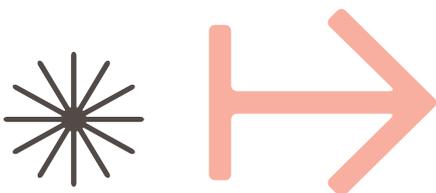
1. Ce chiffre ne prend pas en compte le trafic de marchandises, ni les déplacements des professionnels de la logistique ou de la mobilité des personnes (livreur, transporteur, facteur, taxi, ambulancier, ...).

### Objectifs de l'expérimentation

L'ouverture de l'A355 couplée à l'interdiction de transit PL, ainsi que la diminution de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h au lieu de 90 km/h sur une grande partie du linéaire, mènent à une augmentation de la capacité de la M35. Dans ce contexte, la mise en place de l'expérimentation de voie réservée vise principalement trois objectifs :

- éviter un accroissement du nombre de véhicules sur la M35 en traversée de Strasbourg, en cohérence avec l'objectif inscrit au programme d'orientation et d'actions (POA) mobilité du PLU de juin 2021 de réduire de manière importante le trafic sur l'ex-A35 d'ici 2030 ;
- réduire la pollution due à la mobilité sur l'Eurométropole de Strasbourg, en cohérence avec le plan de protection de l'atmosphère de Strasbourg d'avril 2014, dans lequel le covoiturage est repris comme un des moyens envisagés à cette fin ;
- diminuer la part modale de la voiture et diminuer les kilomètres parcourus en voiture, en cohérence avec les objectifs inscrits au POA mobilité, à savoir descendre à 30 % de part modale de la voiture et diminuer de 30 % les kilomètres parcourus en voiture en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg d'ici 2030.

Les voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, projet historiquement porté sur le territoire, étaient déjà un moyen envisagé de réduire la capacité routière de l'A35 dans le plan de déplacement urbain de 2012 de la Communauté urbaine de Strasbourg. La reprise dans la convention citoyenne pour le climat de cette mesure, en proposant de « généraliser l'aménagement de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides desservant une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) », a rendu opportune la mise en œuvre de cette voie de covoiturage dans un contexte national d'expérimentation.



### Évaluation de l'expérimentation

L'expérimentation de voies réservées implique de mener une évaluation réglementaire sur trois ans à date de leur mise en place. Étant donné les objectifs associés à l'expérimentation des voies réservées sur le territoire strasbourgeois, et les besoins réglementaires d'évaluation, ce dispositif est un volet à part entière de l'observatoire M35.

Quatre questions évaluatives structurent cette démarche au fil des trois années de l'expérimentation. Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle :

- à l'amélioration des conditions environnementales, qualité de l'air et acoustique notamment ?
- à la transition écologique des mobilités, vers une mobilité plus vertueuse ?
- à une évolution structurelle des comportements (sans déplacer la circulation sur d'autres axes) ?
- au maintien de conditions de mobilité jugées satisfaisantes par l'ensemble des usagers ?

### Évolution du dispositif entre 2022 et 2023

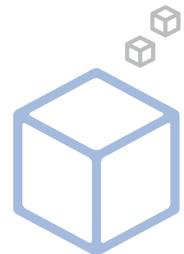
La signalétique et le fonctionnement des voies réservées au covoiturage n'ont connu aucune modification entre 2022 et 2023.

### Observatoire de la voie métropolitaine M35

#### Périmètre d'observation et axes suivis

Les mesures mises en place sur la M35 depuis décembre 2021 mènent à des modifications du trafic routier sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Néanmoins, étant donné que près de la moitié du trafic sur la M35 avant la mise en service de l'A355 était due à des déplacements en transit ou en lien avec l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg, ces mesures peuvent aussi avoir des effets sur le trafic au-delà des frontières de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le périmètre d'observation de cet observatoire s'étend donc à l'échelle du bassin d'usage de la M35 au niveau bas-rhinois et frontalier,





# Évolutions de trafic

La M35 connaît aujourd'hui un état de fluidité notoire, qui contraste fortement avec les observations des années précédentes. Or, le fait que la mise en place des trois mesures sur la M35 ait été conditionnée à l'ouverture de l'A355 rend difficile l'attribution des évolutions observées à une mesure en particulier, ou à l'évolution globale du contexte routier.

De plus, au-delà de mesures prises localement, des éléments exogènes peuvent avoir une influence plus globale et conjoncturelle sur le trafic. En particulier, les prix du pétrole se sont stabilisés à des niveaux hauts par rapport à la période pré-Covid. De manière plus générale, les tendances structurelles laissent présager que l'augmentation du prix du pétrole, et de l'énergie en général, s'inscrit dans une tendance lourde, ce qui pourrait se répercuter sur les usages.

## Évolution des conditions de circulation sur la M35<sup>2</sup>

### Des temps de parcours qui diminuent par rapport à 2021

La mise en place de l'A355 et des voies réservées sur la M35, ainsi que l'interdiction de transit PL et l'abaissement à 70 km/h de la vitesse limite autorisée, continuent d'aboutir à **des conditions de circulation bien plus performantes sur la M35 par rapport à 2019.**

En effet, **les temps de parcours médians sur la M35 ont fortement chuté en 2023.** En heure de pointe du matin, un usager met ainsi en moyenne dix minutes de moins pour parcourir la M35 du Sud au Nord en 2023 par rapport à 2021, et près de quatre minutes de moins dans le sens inverse. En heure de pointe du soir, un usager met en moyenne 7,5 minutes de moins pour parcourir la M35 du Sud au Nord en 2023 par rapport à 2021, et dix minutes de moins dans le sens inverse. L'on constate en revanche une légère augmentation du temps de parcours en heure creuse, attribuable à la limitation à 70 km/h du tronçon central. Cette diminution des temps de parcours moyens s'observe sur tous les tronçons de la M35, y compris donc sur ceux de la voie réservée au covoiturage.

De plus **la régularité des temps de parcours d'un jour à l'autre a été fortement améliorée en 2023.** Sur la section de la Vigie à la Porte de Schirmeck, le temps de parcours à 17h30 pouvait atteindre les 16 minutes un jour sur dix en 2021, alors qu'au premier trimestre 2023 il dépassait rarement les dix minutes.

Ainsi, la M35 continue d'offrir des temps de parcours plus faibles et plus réguliers, maintenant ainsi sa performance et son attractivité pour les usagers.

FIGURE 4 : ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS PAR TRANCHE HORAIRE SUR L'ITINÉRAIRE M35 SUD -> NORD, DE 2021 À 2023

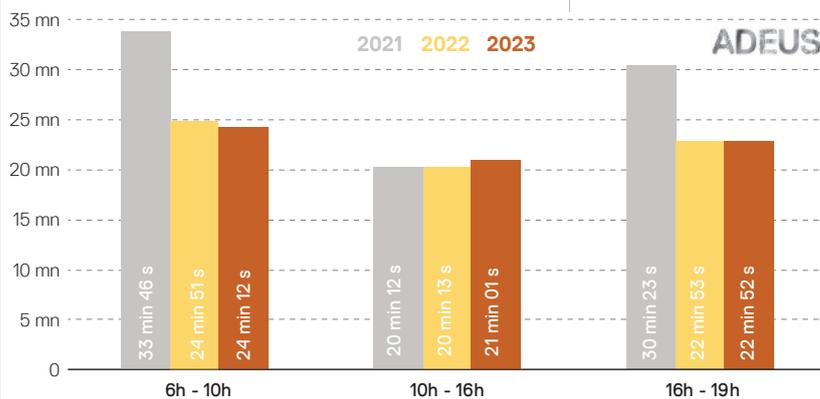
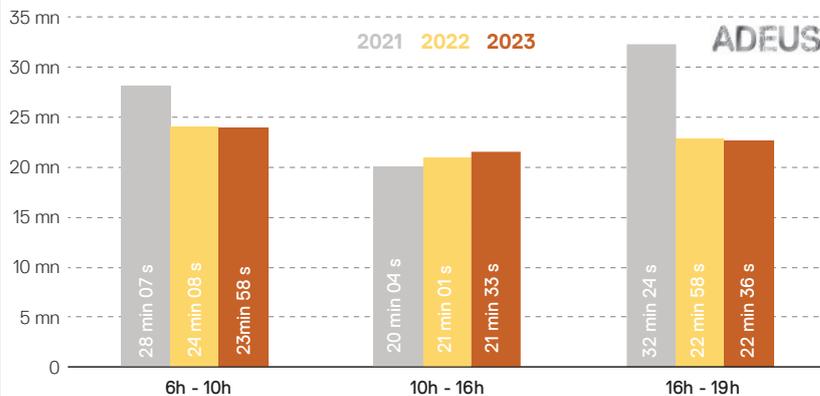


FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS PAR TRANCHE HORAIRE SUR L'ITINÉRAIRE M35 NORD -> SUD, DE 2021 À 2023



2. Les graphiques présentant les temps de parcours au cours des années 2022 et 2023 sont donnés en Annexe 1

**Des situations congestionnées moins fréquentes par rapport à 2021**

En parallèle, les durées quotidiennes de ralentissement<sup>3</sup> ont fortement décliné en 2023. En 2021, on constatait quotidiennement près de trois heures de ralentissement sur la section de la Vigie à la Porte de Schirmeck. Cette valeur a été divisée par six au premier trimestre 2023, puisqu'on ne constatait plus que 31 minutes de ralentissement quotidien.

La section allant de l'échangeur de Reichstett à celui de Brumath montre en revanche la tendance inverse : les conditions de trafic se sont significativement dégradées depuis la mise en place de l'A355. Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'un nouveau goulet d'étranglement a été créé à la convergence de la M35 et de l'A355 au Nord, où l'on passe de quatre voies à deux voies.

**Des conditions de circulation stables depuis 2022**

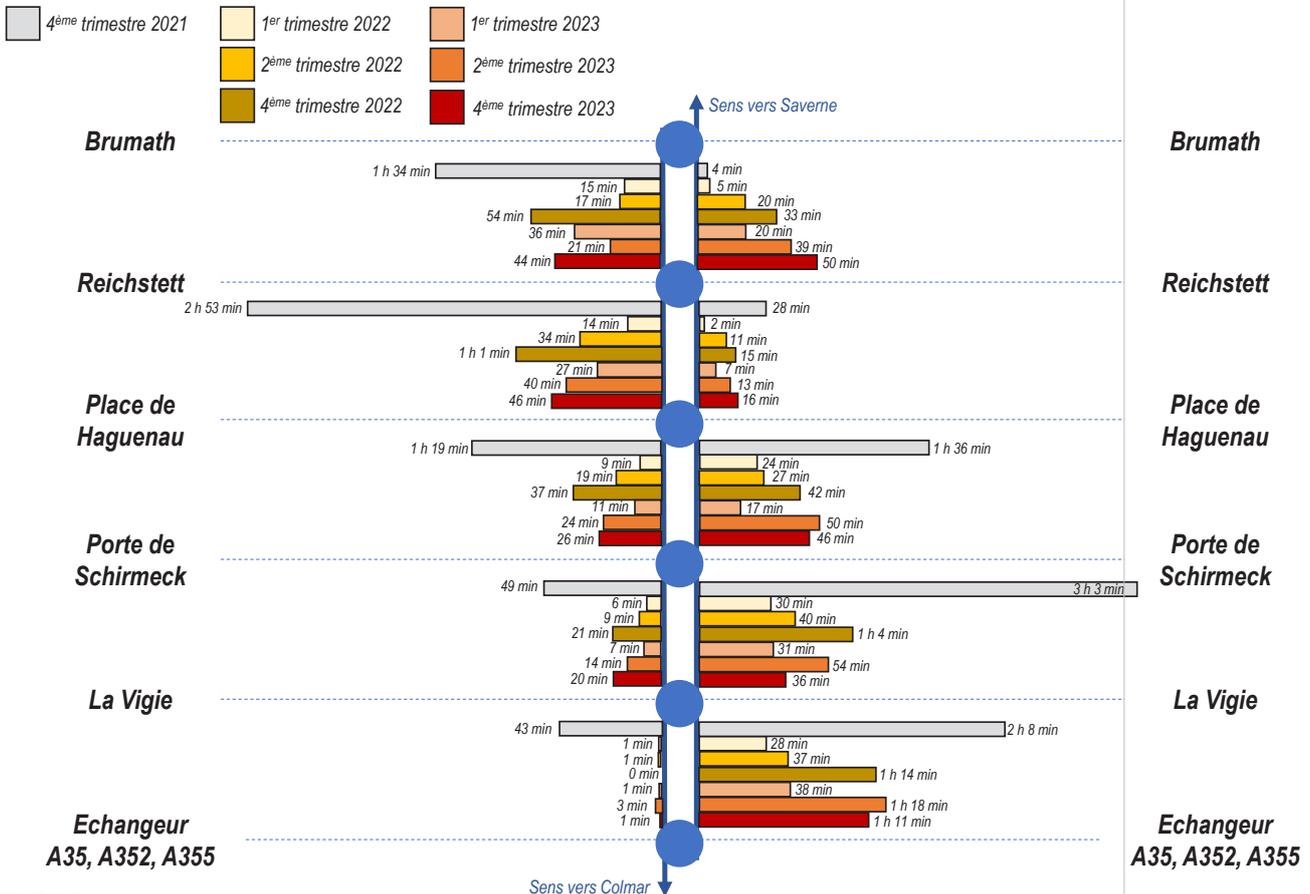
Les conditions de circulation n'ont connu presque aucun changement significatif entre 2022 et 2023. Cela s'observe tant pour les temps de parcours que pour les situations de congestions.

En reprenant l'exemple de la section de la Vigie à la Porte de Schirmeck, il fallait cinq minutes pour parcourir cette section à 17h30 tant au deuxième trimestre 2022 qu'au deuxième trimestre 2023. De même, les régularités de temps de parcours et les congestions ne montrent ni amélioration ni dégradation significative entre 2022 et 2023, en se maintenant à des niveaux bas.

La mise en regard de 2022 et 2023 semble par ailleurs montrer une certaine saisonnalité : les congestions sont en général moins intenses au premier trimestre (janvier-mars), et deviennent de plus en plus présentes au cours des deuxième (avril-juin) et quatrième trimestres (septembre-novembre).

3. Temps moyen journalier où la vitesse moyenne des véhicules est inférieure à 40 km/h

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DU TEMPS MOYEN DE RALENTISSEMENT QUOTIDIEN SUR LA M35



## Évolution du trafic des poids lourds (PL)<sup>4</sup>

### Chute du trafic poids lourds sur la M35

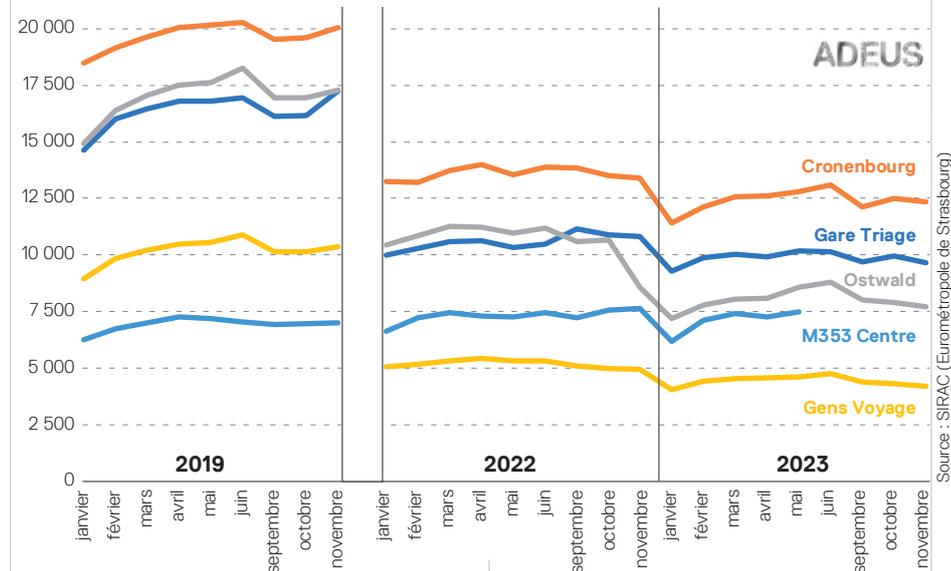
Le trafic PL est principalement influencé par l'application de l'arrêté d'interdiction de transit sur la M35. La bonne compréhension de cette interdiction de transit et son respect se sont accrus au cours des mois, notamment grâce aux panneaux à message variable du SIRAC, et aux contrôles des forces de l'ordre le long de la M35.

En effet, **les comptages des PL montrent une baisse de plus en plus forte du trafic PL au fur et à mesure des mois**, variant aujourd'hui de -35 % à -60 % par rapport à 2019 selon la station mesurée. À la station Cronenbourg, il y avait 5 200 PL/jour en moins en janvier 2022 par rapport à la situation de référence, puis 7 700 PL/jour en moins en octobre 2023. Le trafic PL en octobre 2023 se limite ainsi à 12 350 véhicules par jour à Cronenbourg, contre 19 600 en octobre 2019. **L'on constate ainsi un trafic PL plus faible en 2023 qu'en 2022** sur toutes les stations de comptage de la M35, signe d'un potentiel meilleur respect de l'interdiction de transit PL. Ces baisses de trafic PL semblent néanmoins avoir atteint leur asymptote, puisqu'elles se sont stabilisées depuis la mi-2023.

### Trafic global PL<sup>5</sup> stable

En parallèle, et dans la continuité des observations de 2022, **le trafic PL sur l'A355 a gagné en volume en 2023 avec une intensité similaire à la baisse de trafic PL sur la M35**, tout en semblant atteindre un seuil limite sur la deuxième partie de l'année. Ainsi, à ce jour, l'ouverture de l'A355 n'a pas ou très peu attiré de nouveau trafic PL sur le réseau hyperstructurant strasbourgeois (figure 8).

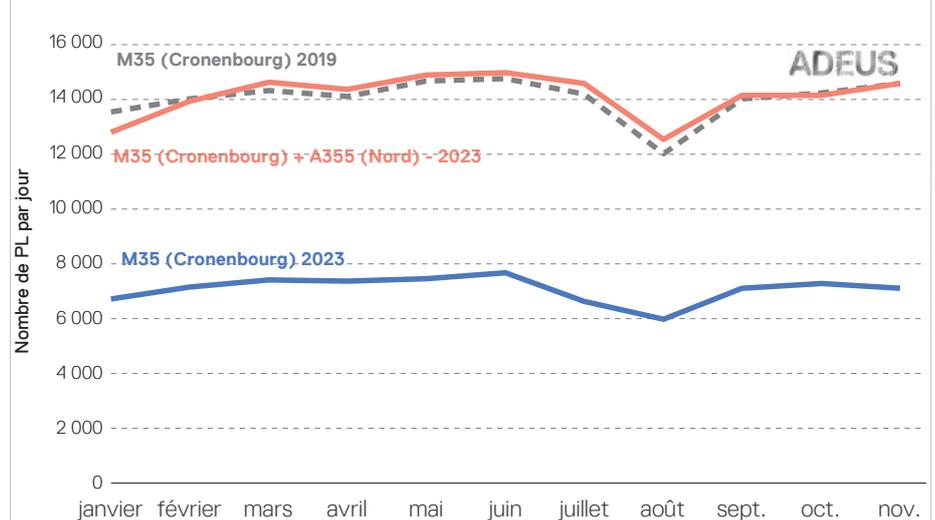
FIGURE 7 : ÉVOLUTION DES DÉBITS MOYENS DE PL (SIX MÈTRES OU PLUS) AUX JOURS OUVRÉS À DIFFÉRENTS POINTS DE LA M35 ET LA M353 DEPUIS 2019



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



FIGURE 8 : ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE PL (HUIT MÈTRES OU PLUS) AUX JOURS OUVRÉS À LA STATION CRONENBOURG ET SUR L'A355



Source : ARCCS, SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

4. Les débits PL et VL et leur évolution par rapport à 2019 sont donnés en Annexe 2

5. Dans ce paragraphe, un PL est défini comme un véhicule de longueur supérieure ou égale à huit mètres.

**Faible influence du nouveau contexte routier sur le trafic poids lourds à l'échelle régionale**

La plupart des axes à l'échelle régionale ne semble pas être impactée par l'interdiction de transit PL sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Nombre des évolutions observées s'inscrivent dans des tendances antérieures à l'ouverture de l'A355.

Néanmoins, l'on observe une baisse de trafic sur le Pont de Roppenheim par rapport à 2019 (6 000 PL/jour en 2019 contre 5 100 PL/jour en 2023). À l'inverse, le trafic PL est en augmentation sur le Barrage de Gambsheim, avec une amplitude moindre à la baisse observée sur le Pont de Roppenheim (1 750 PL/jour en 2019 contre 2 050 PL/jour en 2023). Les effets de la fermeture du Pont de l'Europe au trafic PL durant l'été 2023 ne sont que minimes sur ces deux franchissements du Rhin, puisque le trafic PL a davantage eu tendance à se reporter sur le Pont Pflimlin.

Par ailleurs, les variations de trafic PL observées en 2022, à savoir une baisse sur la D422 entre Molsheim et Marlenheim (1 300 PL/jour en 2019 contre 1 100 PL/jour en 2022) et une augmentation sur l'A352 (2 550 PL/jour en 2019 contre 3 050 PL/jour en 2023), se maintiennent en 2023. Cependant, la baisse observée sur la D422 ne suffit pas à elle seule à expliquer l'augmentation de trafic PL sur l'A352.

Enfin, de même qu'en 2022, l'interdiction de transit PL sur la D83 depuis janvier 2021 est vraisemblablement à l'origine de la baisse de trafic PL observée sur cet axe, et de l'augmentation de trafic PL observée sur l'A35 Sud.

Au Sud de l'Eurométropole de Strasbourg, la M353 enregistre quant à elle une hausse de trafic significative par rapport à 2019. Cette hausse est liée d'une part à la création de la Rcade Sud Phase II, et d'autre part au fait que cet axe, autorisé au transit, sert désormais de contournement au trafic PL par le Sud. L'on constate en outre une forte augmentation du trafic PL sur la M353 de mai à septembre 2023, mais vraisemblablement davantage liée au chantier sur le Pont de l'Europe qui interdisait son franchissement par les PL.

**Évolution du trafic des véhicules légers (VL)<sup>6</sup>**

**Une diminution du trafic automobile de plus en plus faible sur la M35 en 2023**

La forte baisse de trafic enregistrée de janvier à mars 2022 s'est amenuisée au cours des mois à partir d'avril 2022, de telle sorte que, en 2023, la baisse de trafic par rapport à 2019 est moins importante que la baisse observée en 2022. L'on arrive même ponctuellement à retrouver certains mois un trafic similaire à 2019, comme à Cronenbourg en juin 2023, où 162 550 VL ont été comptabilisés, contre 162 950 en juin 2019.

L'augmentation de trafic VL qui avait débuté en 2022 se confirme ainsi en 2023, et ce en toutes les stations de comptage de la M35, comme présenté en figure 7. En chaque station, le trafic minimum et le trafic maximum sont plus élevés en 2023 qu'en 2022.

Si, en 2022, l'augmentation de trafic pouvait être imputée à la décongestion du trafic, sans signifier une augmentation de la demande, l'on peut supposer que les augmentations récentes de trafic

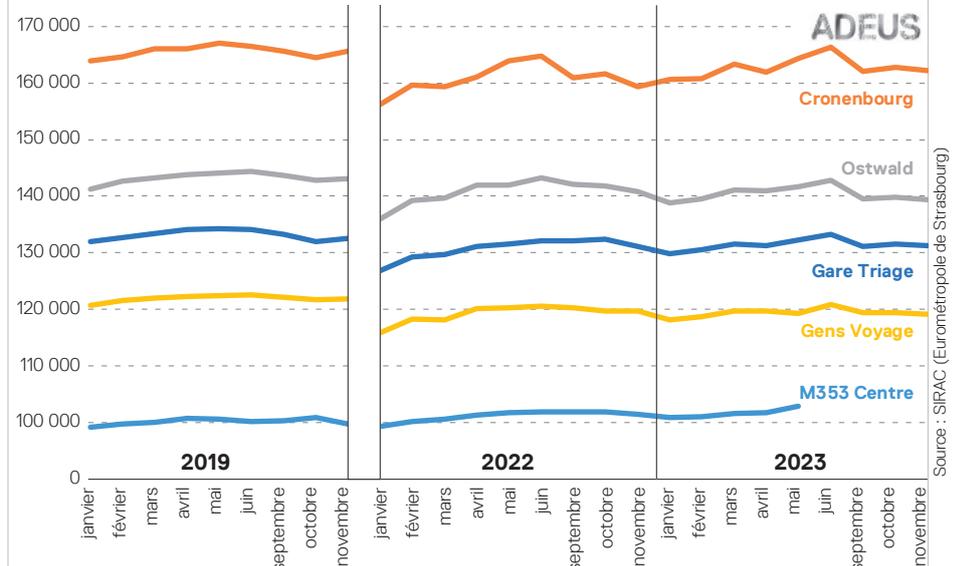
VL y sont de moins en moins liées. En effet, les congestions ne sont pas significativement différentes entre 2022 et 2023 (cf. §3.1), vraisemblablement grâce à des niveaux de trafic PL de plus en plus faibles (cf. §3.2). Ainsi, l'on peut raisonnablement supposer que les augmentations de trafic VL constatées en 2023 sont le fruit :

↳ D'une montée en charge de l'infrastructure autoroutière liée à des reports de trafic depuis des axes parallèles non-autoroutiers, certains usagers de la route pouvant désormais préférer la M35 grâce à un temps de parcours et une régularité améliorés, ou l'A355 pour les nouvelles opportunités d'accessibilité qu'elle offre.

Cette montée en charge est corroborée par une étude de trafic menée par la Collectivité européenne d'Alsace sur la RD1004, la RD422 et la RD30 sur lesquelles ont été observées des baisses de trafic en lien avec l'ouverture de l'A355. L'étude menée par l'ADEUS en 2022 n'avait néanmoins pas montré de report significatif de trafic depuis les axes urbains eurométropolitains, mais la liste des axes étudiés n'était pas exhaustive ;

6. Les débits PL et VL et leur évolution par rapport à 2019 sont donnés en Annexe 2

FIGURE 9 : ÉVOLUTION DES DÉBITS MOYENS DE VÉHICULES LÉGERS (INFÉRIEURS À SIX MÈTRES) AUX JOURS OUVRÉS EN DIFFÉRENTS POINTS DE LA M35, M353 ET A355 DEPUIS 2019



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

→ D'une première induction de trafic sur l'ensemble du réseau hyperstructurant strasbourgeois, aujourd'hui encore difficilement mesurable, en lien également avec l'amélioration des conditions de circulation sur la M35, reflet de potentiels :

- reports modaux ;
- changements de lieux fréquentés, les services et équipements de l'Eurométropole de Strasbourg étant désormais mieux accessibles en automobile ;
- voire changements de lieu d'habitat ou de mode de vie.

Le trafic sur la M351 est quant à lui en faible diminution à la suite de la mise en service de l'A355, de l'ordre de - 5 % entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2019<sup>7</sup>. **La M351 ne semble donc pas faire office de nouvel accès privilégié vers Strasbourg.**

**Augmentation du trafic automobile<sup>8</sup> global**

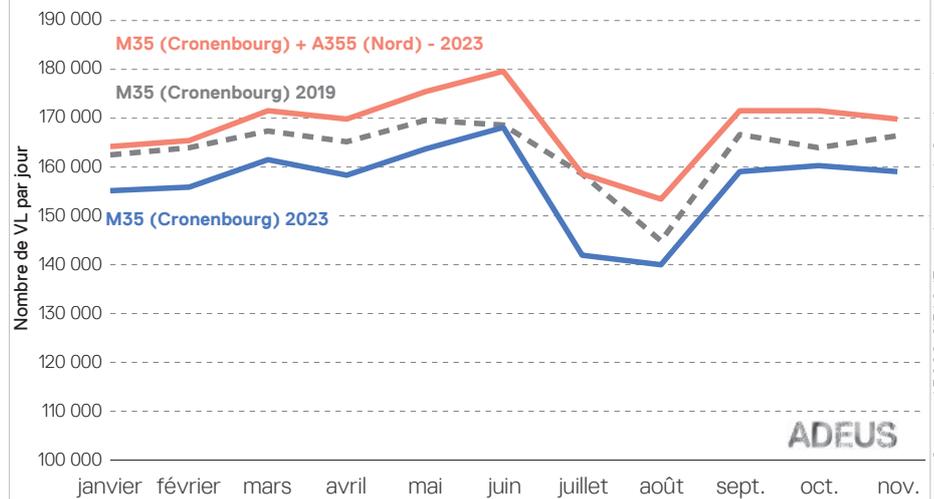
En parallèle, le trafic sur l'A355 a continué de croître en 2023 : +65 % entre janvier 2022 et novembre 2023, avec un pic d'usage en juillet 2023 notamment dû aux travaux simultanés sur la M35 Sud. Ainsi, **le trafic VL global sur l'ensemble du réseau hyperstructurant (A355 + M35) est supérieur au niveau de 2019 sur la M35 seule sur l'ensemble de l'année 2023 (figure 10) avec environ 4 850 véhicules supplémentaires par jour ouvré**, confirmant ainsi les premières observations de 2022.

Ces augmentations de trafic sur le réseau hyperstructurant strasbourgeois se situent par ailleurs dans un contexte de légère augmentation du trafic sur l'ensemble du réseau de la Collectivité européenne d'Alsace. Sur l'ensemble des axes départementaux suivis dans le cadre de l'observatoire M35, l'augmentation de trafic VL est de l'ordre de 0,3 % entre 2019 et 2023.

7. L'étude de la M351 n'est néanmoins plus possible après juin 2023, à cause des travaux de voirie liés à la mise en place du transport en site propre Ouest.

8. Dans ce paragraphe, un VL est défini comme un véhicule de longueur inférieure à huit mètres.

FIGURE 10 : ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES LÉGERS (INFÉRIEURS À 8 M) AUX JOURS OUVRÉS À LA STATION CRONENBOURG ET SUR L'A355



Source : ARCOS, SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

### Influence du nouveau contexte routier sur le trafic automobile sur les axes structurants en lien avec la M35 et l'A355

L'impact de l'amélioration des conditions de circulation sur la M35 est significatif sur les axes en lien avec le réseau hyperstructurant strasbourgeois. En effet, l'on constate une augmentation significative du trafic sur les axes permettant d'accéder à la M35 et l'A355 :

#### → Côté Sud,

- Sur l'A35 sud, après une inflexion en 2022 à 37 650 VL/jour, le trafic VL est passé de 37 900 VL/jour en 2019 à 38 350 VL/jour en 2023 ;
- Sur l'A352, le trafic VL est passé de 26 750 VL/jour en 2019 à 28 050 VL/jour en 2023, en niveau stable depuis 2022 ;
- Sur la D83, les niveaux de trafic n'ont pas rattrapé les niveaux de 2019, à savoir 30 500 VL/jour. Néanmoins il circulait en moyenne 27 800 VL/jour en 2022, contre 29 000 VL/jour en 2023.

→ En revanche, le dysfonctionnement de la station de comptage de l'A35 Nord en 2019 et l'absence de données sur l'A4 ne permettent pas de suivre l'évolution de trafic sur les accès Nord.

Là aussi, ces augmentations de trafic sur le réseau autoroutier départemental en lien avec le réseau hyperstructurant strasbourgeois peuvent tant être le signe d'une montée en charge de l'infrastructure routière avec du report de trafic depuis des axes non-autoroutiers, que d'une première induction de trafic.

En-dehors de ces axes, l'impact des mesures prises à l'ouverture de l'A355 sur le trafic des véhicules légers reste limité. En effet, la plupart des mesures sur les axes de faibles trafics ou éloignés de l'Eurométropole de Strasbourg montrent des baisses de trafic par rapport à 2019. Ces baisses s'observaient déjà avant la mise en service de l'A355 et semblent être liées à des éléments de contextes exogènes.

### Principaux enseignements de l'évolution du trafic sur la M35

Les conditions de trafic sur la M35 se sont considérablement améliorées par rapport à la situation avant l'ouverture de l'A355. L'on ne constate en outre pas de dégradation significative entre 2022 et 2023.



La chute du trafic PL sur la M35 a offert à l'axe la capacité d'accueillir davantage de véhicules. Au final, depuis avril 2022, le trafic automobile cumulé de l'A355 et de la M35 est supérieur au trafic de référence de la M35 seule. Ce gain d'attractivité du système autoroutier strasbourgeois se ressent également sur les autoroutes (A352, A35) permettant d'y accéder.

Le gain de capacité de la M35 permis par l'ouverture de l'A355, l'interdiction de transit PL et la diminution de la vitesse maximale autorisée ont conduit à augmenter le débit critique, c'est-à-dire le débit au-delà duquel la circulation passe d'un état fluide à un état congestionné.

Les augmentations de trafic VL observées sur la M35 en 2022 ont continué de s'accroître en 2023. Néanmoins, grâce à un trafic PL toujours plus faible sur la M35, l'impact sur les conditions de trafic demeure faible et les congestions ne sont pas significativement plus importantes en 2023 qu'en 2022. **Cette augmentation constante du trafic VL montre à la fois un usage plus important du réseau hyperstructurant de l'Eurométropole de Strasbourg pour les trajets en transit, mais également un usage plus important de la M35 en lien avec Strasbourg.**

# Usage et efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs

Dans cette partie sera uniquement traité l'usage du covoiturage.

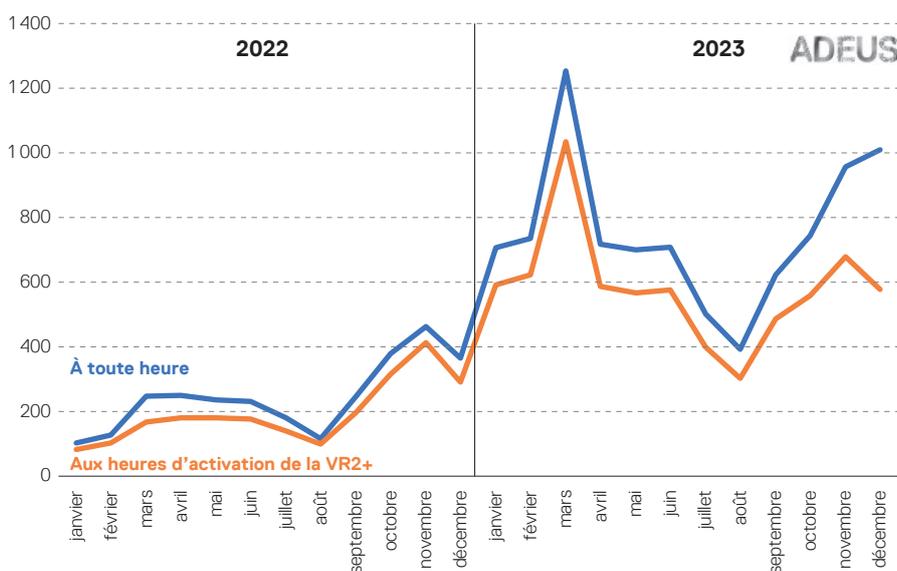
## Covoiturage formel

Par covoiturage formel, l'on entend le covoiturage qui a été recensé sur le registre de preuve de covoiturage (RPC). Ce type de covoiturage est minoritaire et ne représente, d'après le forum vie mobile<sup>9</sup>, que 3 % des trajets effectués en covoiturage à l'échelle française. La figure ci-dessous présente l'évolution du covoiturage formel à destination de Strasbourg.

Le nombre de trajets en covoiturage à direction de Strasbourg recensés par le RPC est, mis à part au cours de l'été 2023, en constante augmentation depuis 2022. Si cela peut être un signe d'un gain d'intérêt pour le covoiturage grâce à la mise en place des voies réservées au covoiturage sur la M35, cette augmentation peut aussi être due au fait que des intercommunalités ou de grosses entreprises se sont au fur et à mesure pourvues de solution de covoiturage formel pour leurs habitants et salariés (par exemple Hop'la sur le territoire du PETR de Bruche-Mossig), qui ont pu faire apparaître sur le RPC des trajets qui jusqu'alors se faisaient de manière informelle. Cette augmentation peut aussi être expliquée par des éléments exogènes au territoire, tels que la stabilisation des prix du carburant à des tarifs élevés, ou encore les incitations financières au covoiturage promues par le Gouvernement, qui ont généré un pic d'usage du covoiturage en mars à l'échelle nationale, observé également ici localement.

En somme, l'augmentation des trajets en covoiturage recensés sur le RPC n'est pas nécessairement le reflet d'une pratique accrue du covoiturage, mais d'un recours plus important aux plateformes officielles de covoiturage,

FIGURE 11 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES EN COVOITURAGE VERS STRASBOURG



Source : Registre de Preuve de Covoiturage

lié entre autres à leur développement sur de nombreux territoires et aux incitations financières à les utiliser plutôt que de faire du covoiturage informel. Par ailleurs, l'Eurométropole de Strasbourg va également mettre en place une incitation financière à l'usage de plateformes de covoiturage dès le deuxième semestre 2024 pour les trajets en covoiturage en lien avec son territoire, qui vraisemblablement se répercutera sur les chiffres du RPC.

Jusqu'en octobre 2023, près de 80 % des véhicules en covoiturage, recensés par le RPC à destination de Strasbourg, circulaient aux heures d'activation des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs. L'on observe néanmoins un décrochage à partir d'octobre 2023, de telle sorte que, en décembre 2023, seuls 55 % des véhicules en covoiturage recensés par le RPC à destination de Strasbourg circulaient aux heures d'activation des voies réservées. Si cela peut être dû au Marché de Noël et au gain d'attractivité de Strasbourg à toute heure de la journée durant cette

période, cette augmentation de l'usage du covoiturage en-dehors des heures de pointe semble montrer une extension de l'usage du covoiturage au-delà des seuls trajets domicile-travail.

## Taux de fraude sur les voies réservées

D'après le SIRAC, qui observe l'usage des voies réservées au covoiturage, le taux de véhicules autosolistes sur celles-ci se maintient à 80 %.

## Événements routiers et accidentologie

Le SIRAC, qui suit l'accidentologie sur le réseau routier de l'Eurométropole de Strasbourg, n'a relevé à ce jour aucun événement en lien avec l'usage des voies réservées au covoiturage.

9. <https://forumviesmobiles.org/recherches/15615/le-covoiturage-courte-distance-quel-potentiel-pour-la-transition-ecologique-des-mobilites>

## Conclusion et enjeux

L'ouverture de l'A355 et la mise en place des trois mesures de circulation ont considérablement modifié le trafic sur le réseau hyperstructurant strasbourgeois.

La M35 a connu en 2022 une situation de fluidité inédite depuis plusieurs décennies, qui s'est maintenue en 2023. La chute du trafic PL sur la M35 et l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h, au lieu de 90 km/h, ont augmenté la capacité de la M35, et l'ont ainsi rendue plus attractive.

Afin de limiter un appel d'air de trafic, l'Eurométropole de Strasbourg a souhaité promouvoir la pratique du covoiturage, pratique pertinente tant pour le budget des ménages alloué à la mobilité que pour diminuer les nuisances sonores, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre ainsi que le recours aux énergies fossiles. Le covoiturage est aussi une des réponses à la mise en place de la ZFE-m. Cette promotion du covoiturage s'est matérialisée par des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs sur la M35, dans le sens entrant vers Strasbourg.

Néanmoins, la réalisation de ces voies réservées au covoiturage n'a pas permis une bonne compréhension et une bonne appropriation du dispositif. Cela se répercute notamment sur le taux de fraude, très élevé encore en 2023 (80 %) sur les voies réservées au covoiturage.

En parallèle, le trafic automobile sur la M35 s'est peu à peu intensifié de sorte qu'il rattrape sur certains mois, le trafic automobile pré-Covid.

Ces évolutions sont à remettre en perspective avec les quatre questions évaluatives liées à l'expérimentation de la mise en place des voies réservées au covoiturage :

- *Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle à l'amélioration des conditions environnementales, qualité de l'air et acoustique notamment ?*

Les analyses de pollution de l'air et de pollution sonore ont permis de montrer une diminution significative de polluants aux abords de la M35. Cependant, ces gains environnementaux sont liés à la forte baisse du trafic poids-lourds, à la décongestion de la M35 qui en a résulté, et à l'évolution du parc automobile, et non pas tant à une baisse de trafic ou aux voies réservées au covoiturage.

Il convient de rappeler que la baisse de la pollution aux abords de la M35 n'a pas non plus donné lieu à une dégradation significative des conditions environnementales aux abords de l'A355<sup>10</sup>.

- *Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle à la transition écologique des mobilités, vers une mobilité plus vertueuse ?*

Les voies réservées au covoiturage et aux

10. Observatoire ZFE-m et M35 : Impact sur la qualité de l'air, ATMO Grand Est, avril 2023

PANNEAU VOIE RÉSERVÉE SUR LA M35 NORD  
AU NIVEAU DE L'ÉCHANGEUR DE REICHSTETT



transports collectifs permettent en théorie d'améliorer les temps de parcours et la régularité des véhicules autorisés sur cette voie, et ainsi leur attractivité face à la voiture individuelle, afin de favoriser le report modal.

Le covoiturage permet d'augmenter le nombre de personnes transportées, et à ce titre, permet une meilleure efficacité énergétique, mais également une meilleure efficacité de l'axe en réduisant le nombre de véhicules. Le covoiturage permet de diviser les émissions de polluants par le nombre d'occupants du véhicule, et permet ainsi de participer à une diminution de l'empreinte carbone de la mobilité. L'usage du covoiturage demeure néanmoins aujourd'hui relativement faible, malgré la mise en place de la voie réservée, et gagnerait à être promu davantage.

Il est aujourd'hui encore plus difficile de quantifier l'impact des voies réservées sur l'usage des transports collectifs routiers empruntant la M35. De surcroît, les exploitants de bus et de cars estiment qu'il est difficile d'utiliser les voies réservées dans leur configuration actuelle. Ce faible usage par les transports collectifs de la voie réservée limite le potentiel gain d'attractivité de ceux-ci.

- *Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle à une évolution structurelle des comportements (sans déplacer la circulation sur d'autres axes) ?*

Le fait que le trafic des véhicules légers cumulé de la M35 et de l'A355, dépasse le trafic de la M35 seule en 2019, semble indiquer un gain d'attractivité du réseau structurant de l'Eurométropole de Strasbourg, qui pourrait se traduire dans les usages. De plus, le faible usage du covoiturage ne permet pas non plus de conclure à une évolution structurelle des comportements de mobilité. Néanmoins, la voie de covoiturage, dans la mesure où elle limite le

gain de capacité de la M35, peut avoir permis d'éviter que l'augmentation de trafic globale soit plus importante.

L'efficacité pleine de cette expérimentation ne pourra par ailleurs être mesurée que dans le cas où une réelle politique de contrôle du respect des voies réservées sera mise en place.

- *Dans quelle mesure l'expérimentation des voies réservées sur la M35 permet le maintien de conditions de mobilité jugées satisfaisantes par l'ensemble des usagers ?*

En 2022, les usagers se sont montrés plutôt critiques quant à la mise en place des voies réservées, notamment à cause du manque de lisibilité et de compréhensibilité du dispositif. Seuls 30 % des répondants à l'enquête usagers de 2022, qui disent covoiturer, pensent que la mise en place des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs est une bonne initiative. Il apparaît ainsi indispensable d'œuvrer à une amélioration de la lisibilité des panneaux et de la voie réservée, afin de faciliter leur compréhension et ainsi leur appropriation. La mise en place de contrôles sanctions pourrait en plus permettre un meilleur respect des voies réservées.

Par ailleurs, la mise en place de l'interdiction de transit PL et l'abaissement de la vitesse limite autorisée ont permis des conditions de circulation plus performantes sur la M35, et ainsi plus satisfaisantes pour ses usagers.

De manière globale, l'efficacité pleine de cette expérimentation ne pourra être mesurée que dans le cas où une réelle politique de contrôle du respect des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs est mise en œuvre. Cela permettrait de réduire le taux de fraude sur ces voies, et ainsi de conclure plus significativement sur les différences de vitesses et de fiabilité des temps de parcours entre les voies réservées et les autres voies.

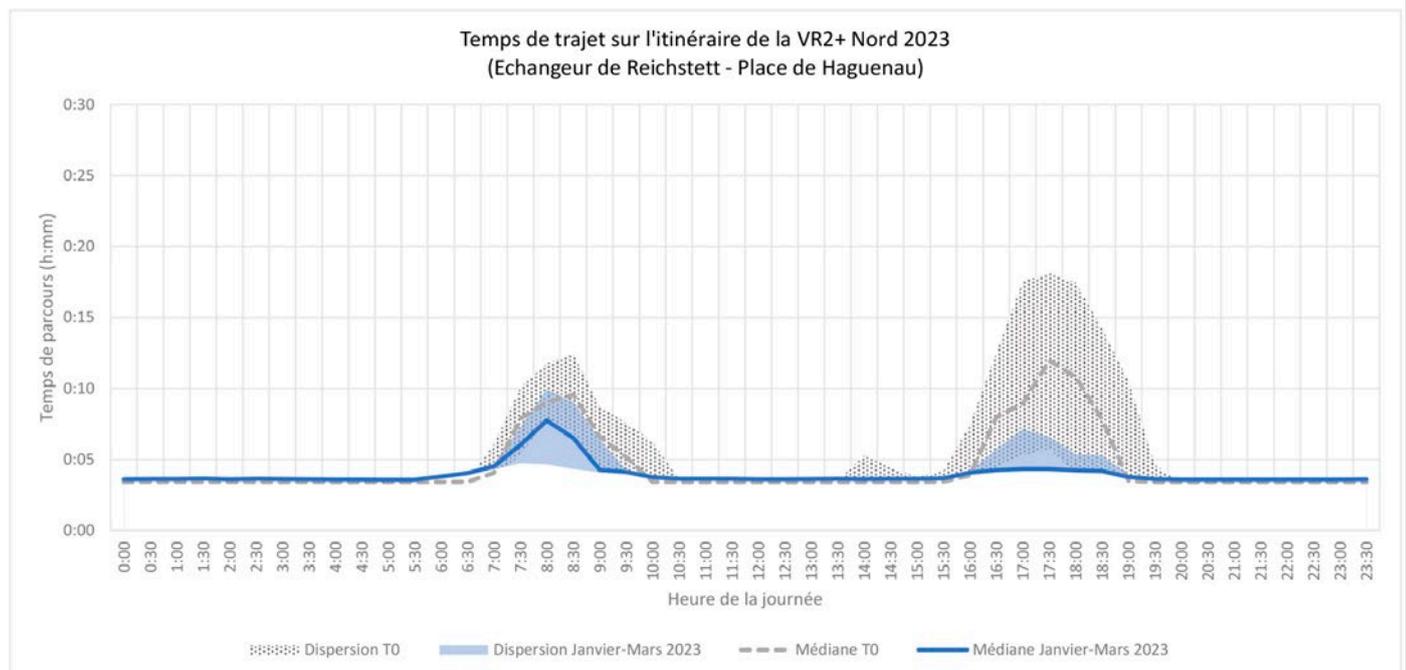
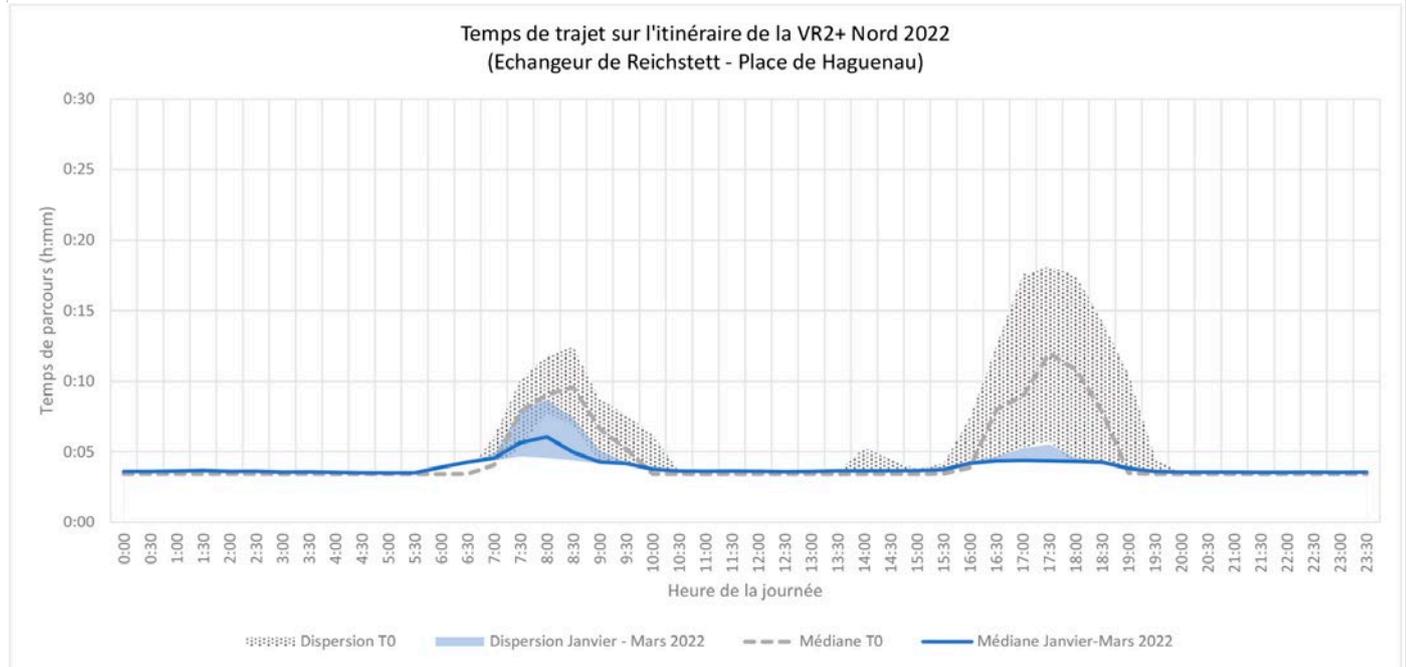
## Pour aller plus loin

- *Observatoire de la voie métropolitaine M35 :*  
<https://www.adeus.org/les-dossiers-de-ladeus/observatoires-adeus/observatoire-de-la-transformation-multimodale-de-la-m35/>
- *A355 – M35 : un nouveau contexte autoroutier – quels impacts ?*  
Les notes de l'ADEUS n° 339 : Mobilité, août 2023  
<https://www.adeus.org/publications/a355-m35-un-nouveau-contexte-autoroutier-quels-impacts/>
- *Le réseau autoroutier de l'Eurométropole de Strasbourg : fonctionnement et perspectives*  
Les notes de l'ADEUS n° 291 : Mobilité, octobre 2020  
<https://www.adeus.org/publications/le-reseau-autoroutier-de-leurometropole-de-strasbourg-fonctionnement-et-perspectives/>

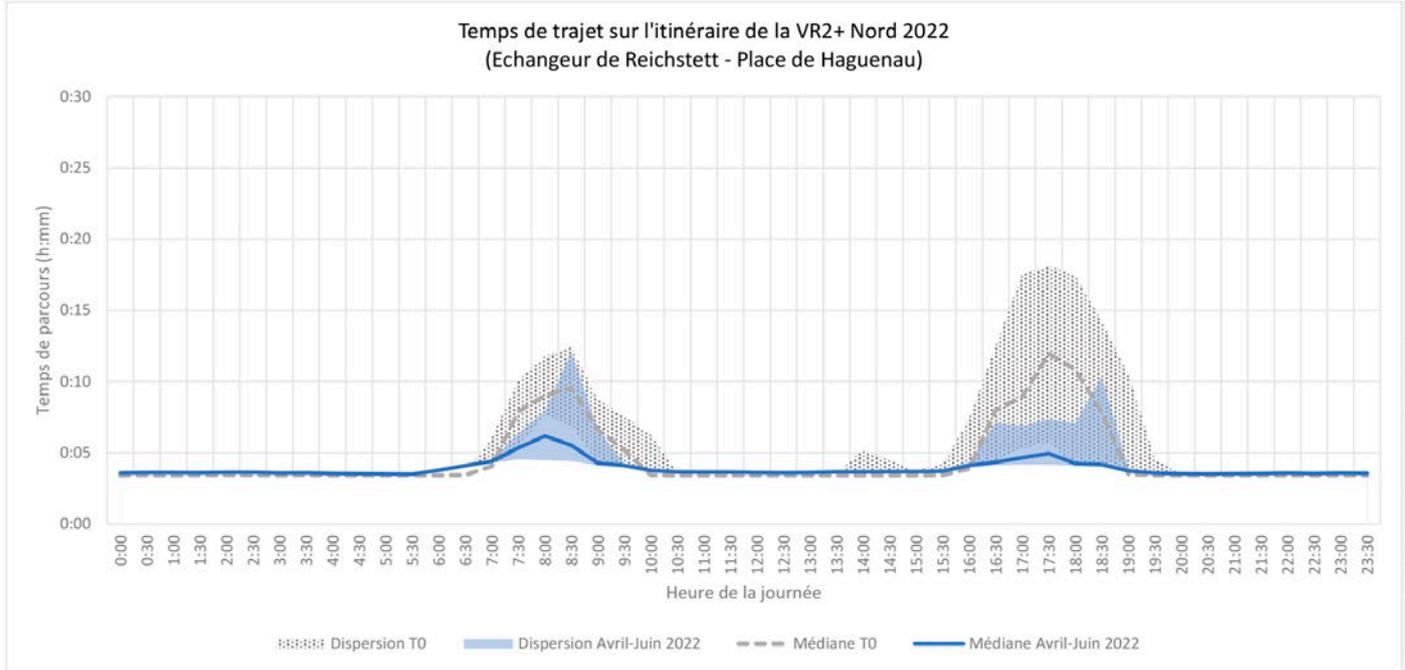
# Annexes

## ANNEXE 1A : GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE DE LA VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE ET TRANSPORTS COLLECTIFS (VR2+) NORD

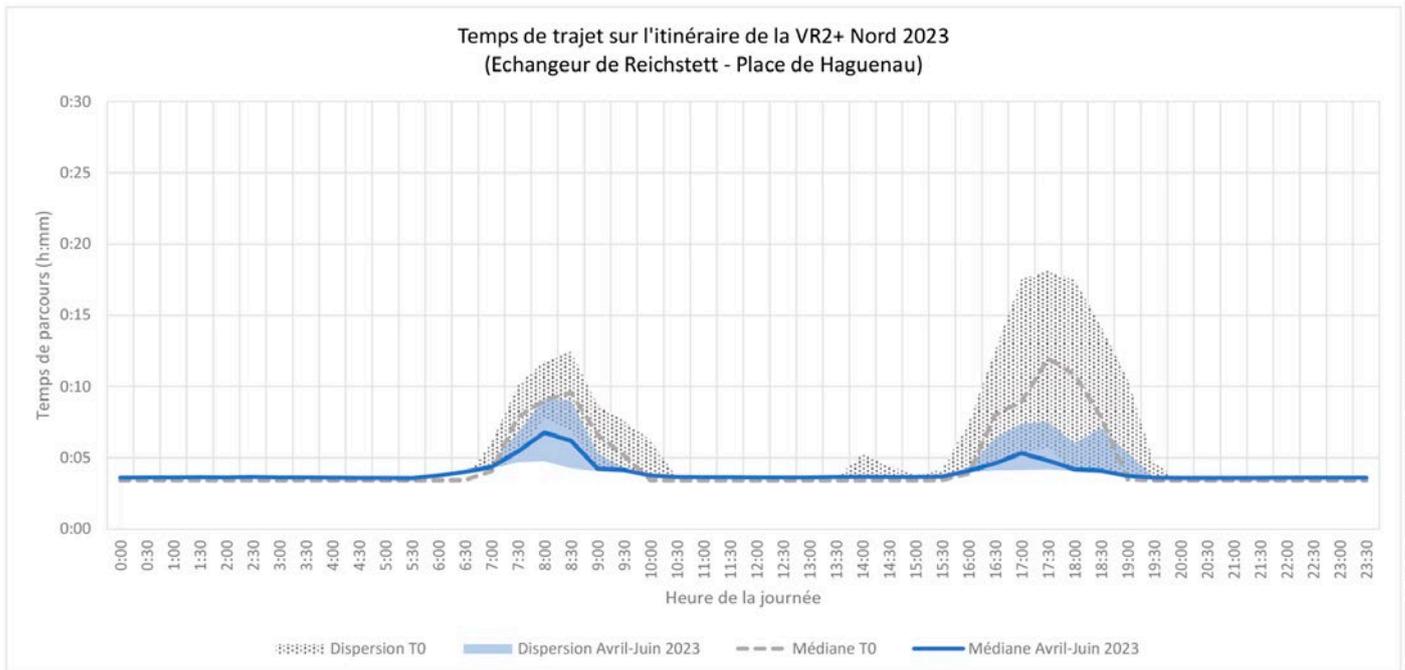
HIVERS 2022 ET 2023



PRINTEMPS 2022 ET 2023

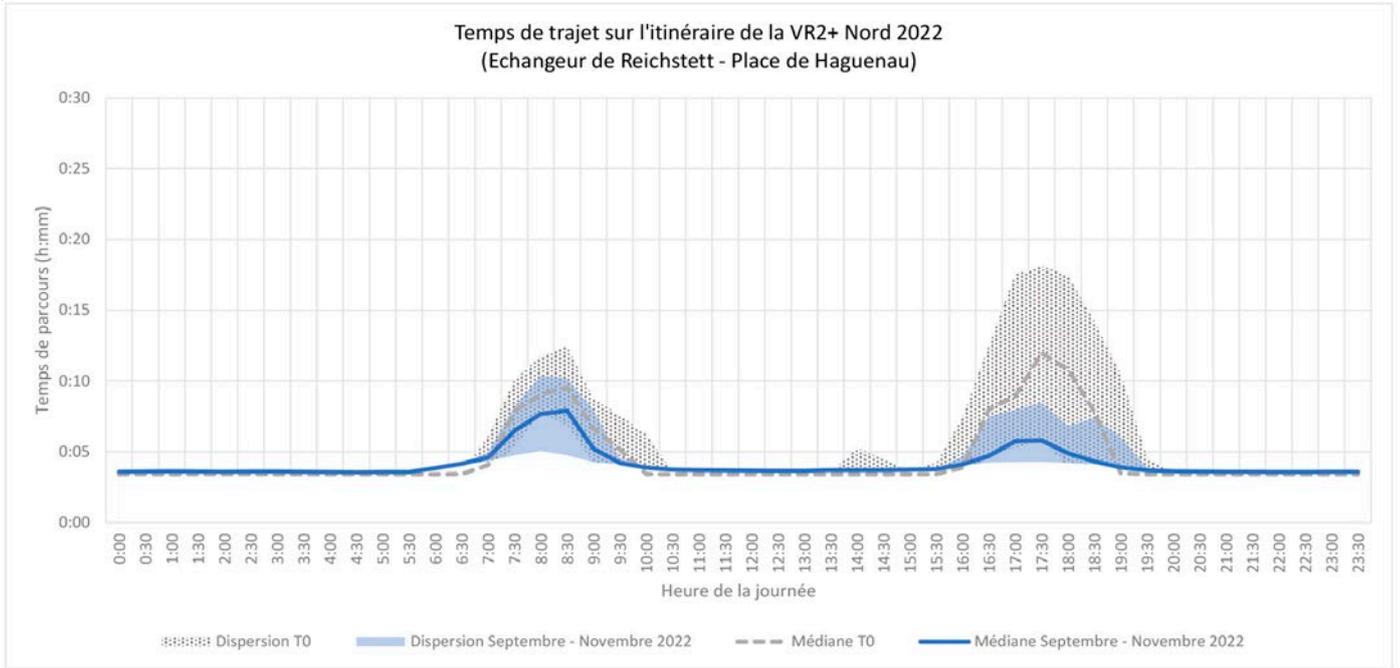


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

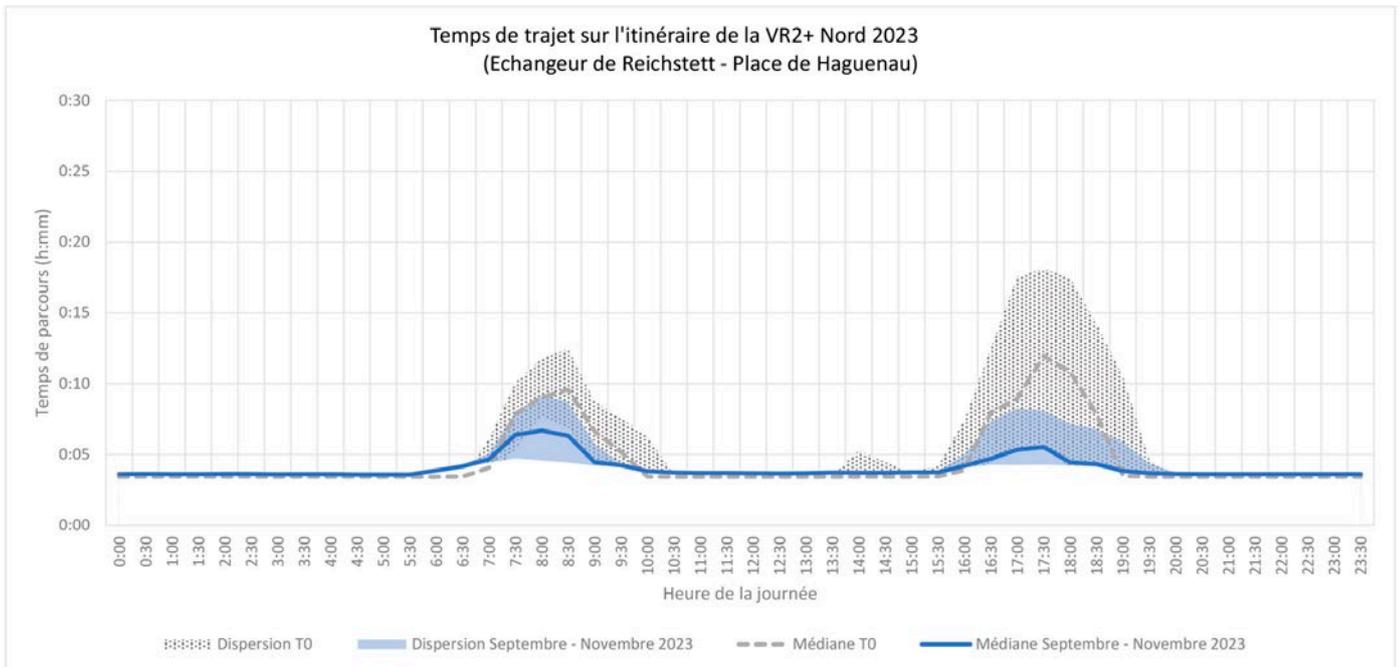


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2022 ET 2023



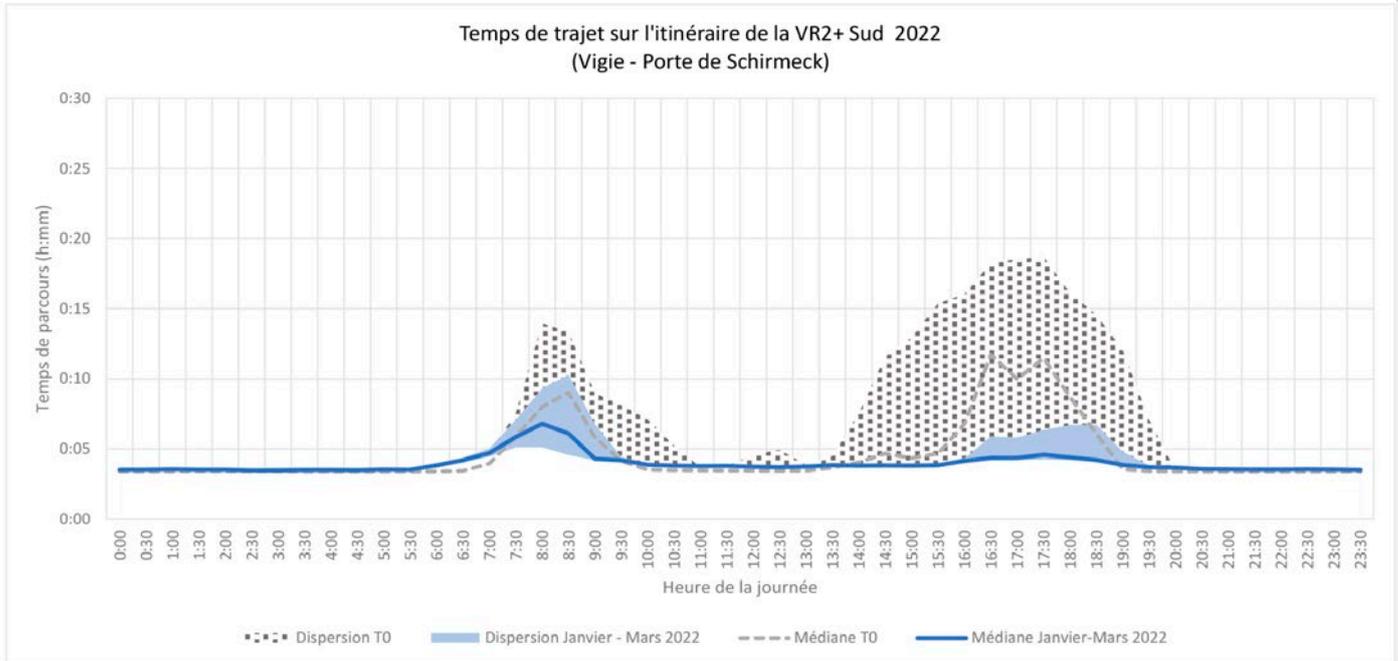
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



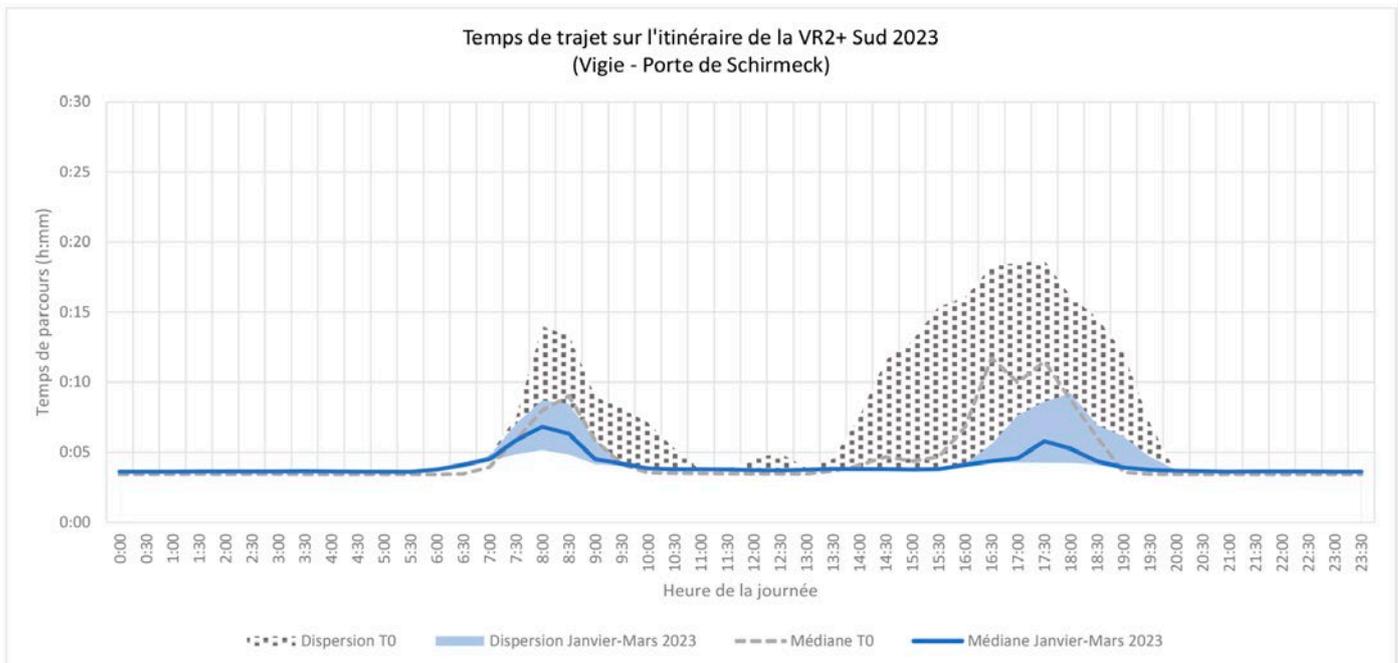
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



**ANNEXE 1B :  
GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE DE LA VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE ET TRANSPORTS COLLECTIFS (VR2+) SUD  
HIVERS 2022 ET 2023**

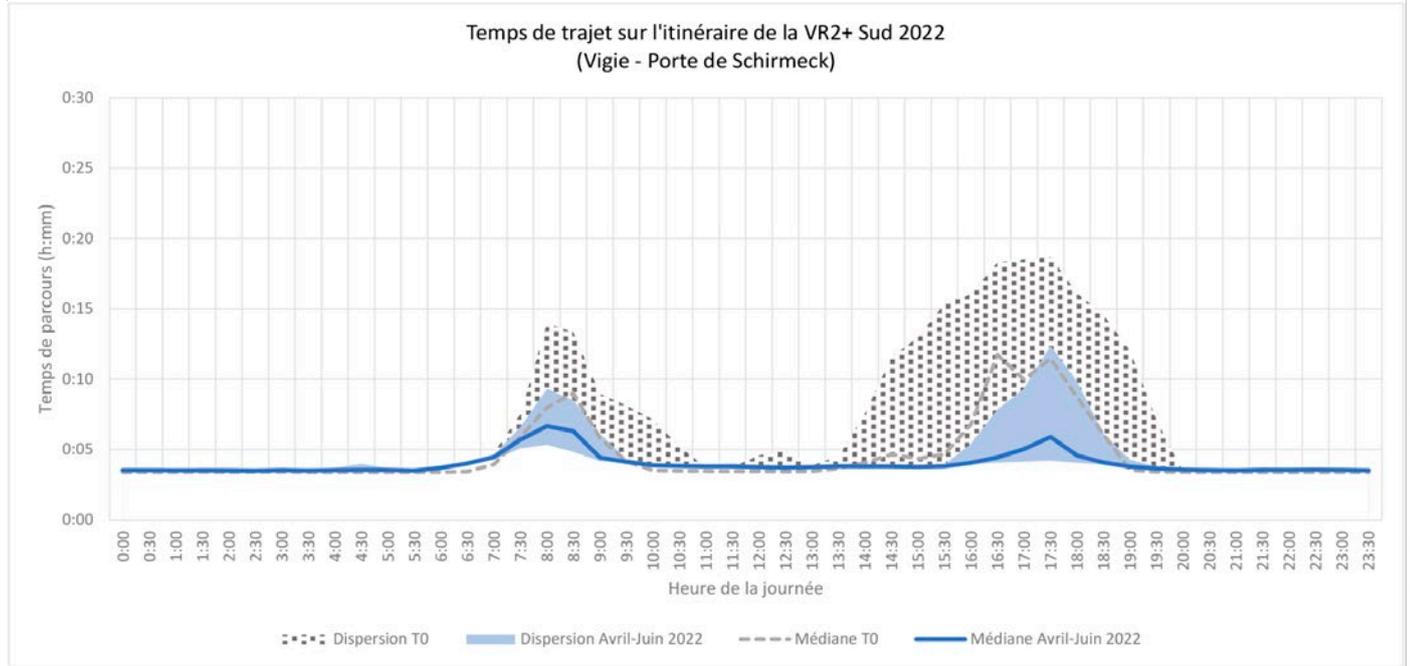


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

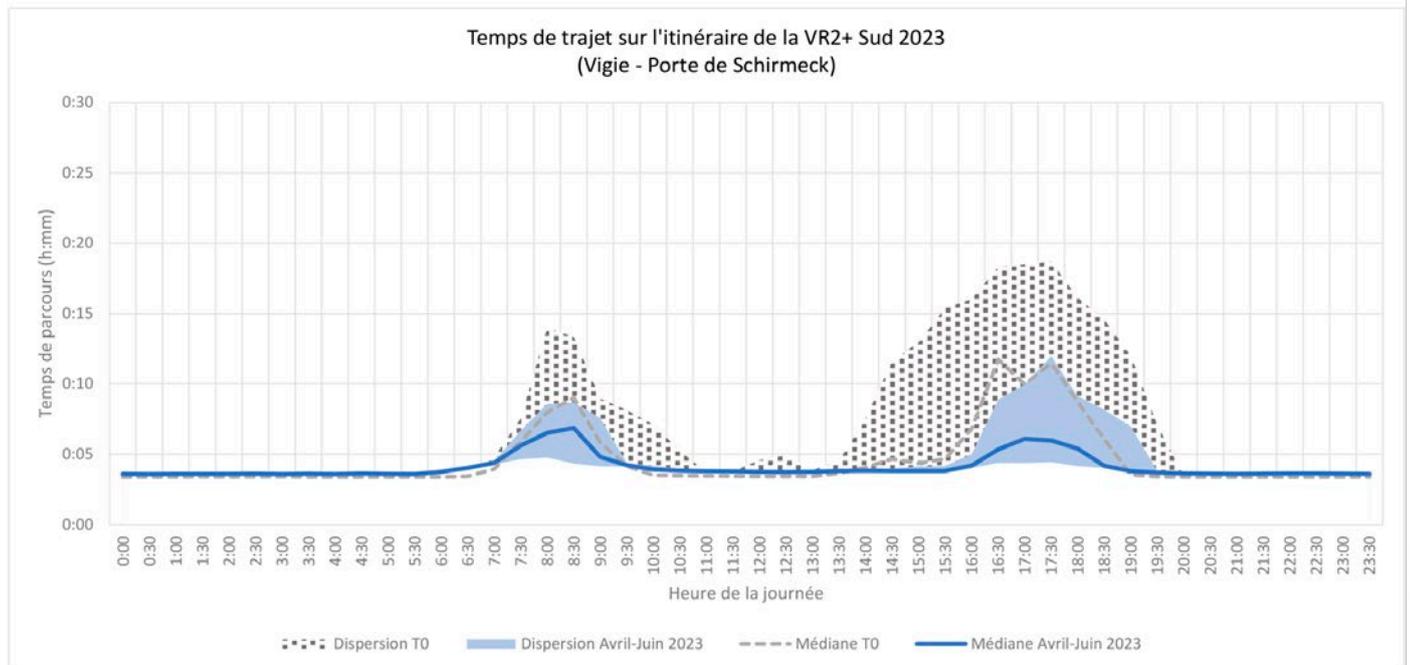


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2022 ET 2023

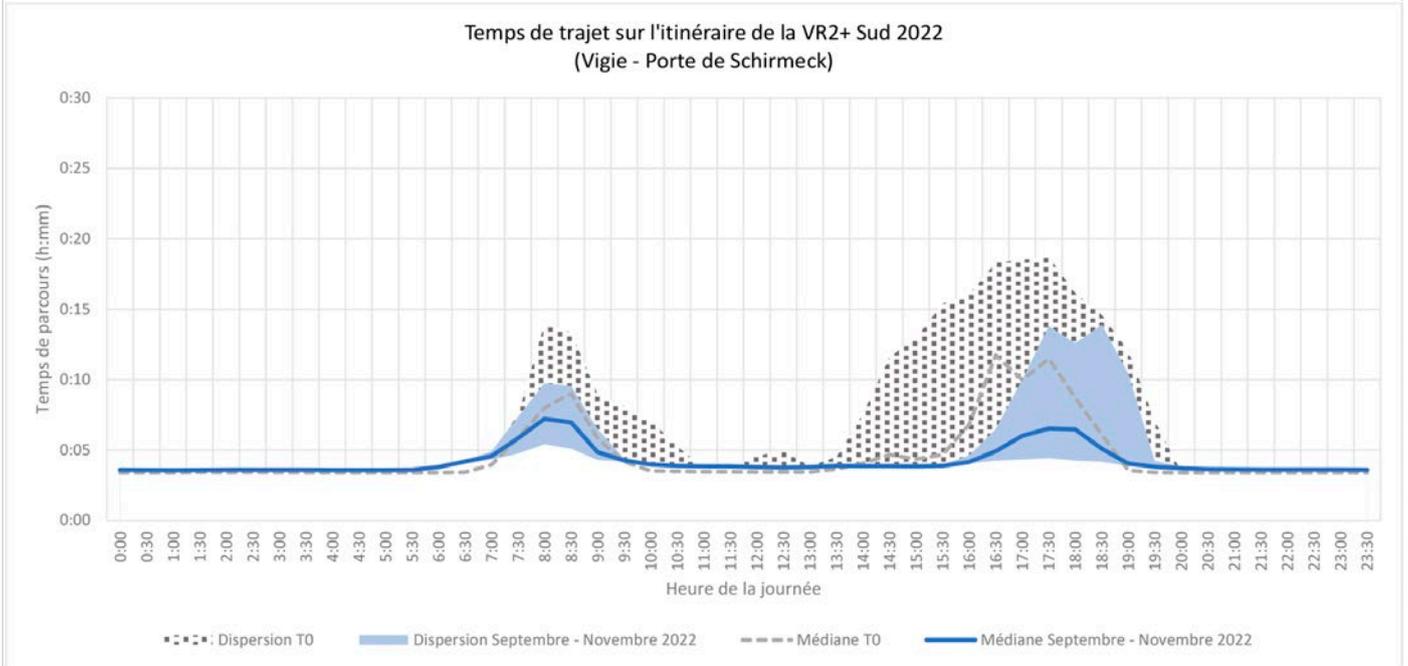


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

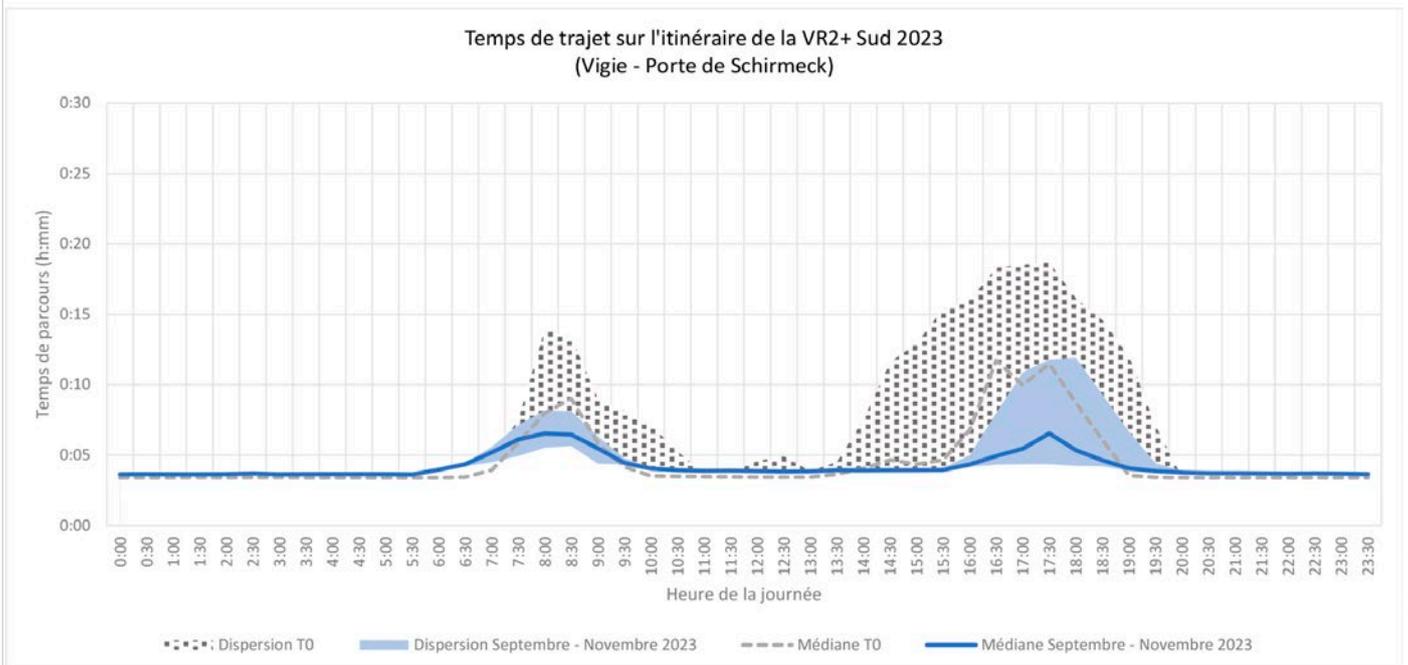


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2022 ET 2023

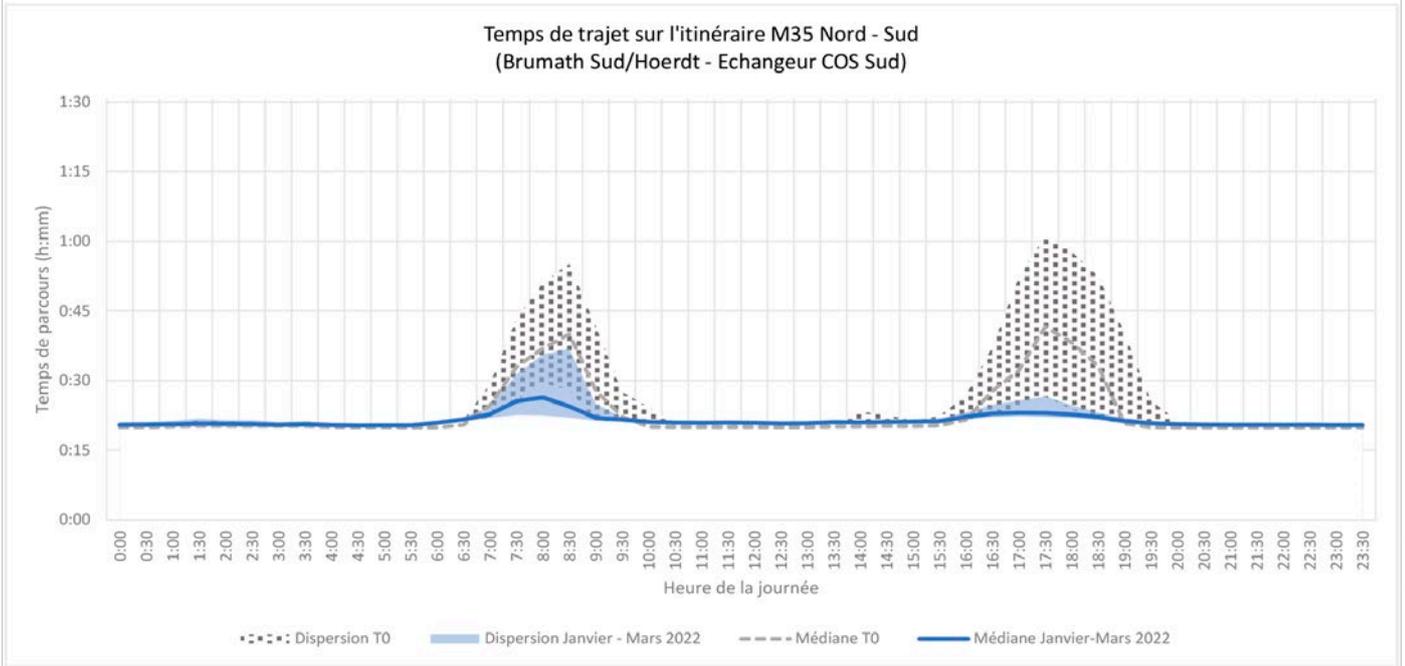


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

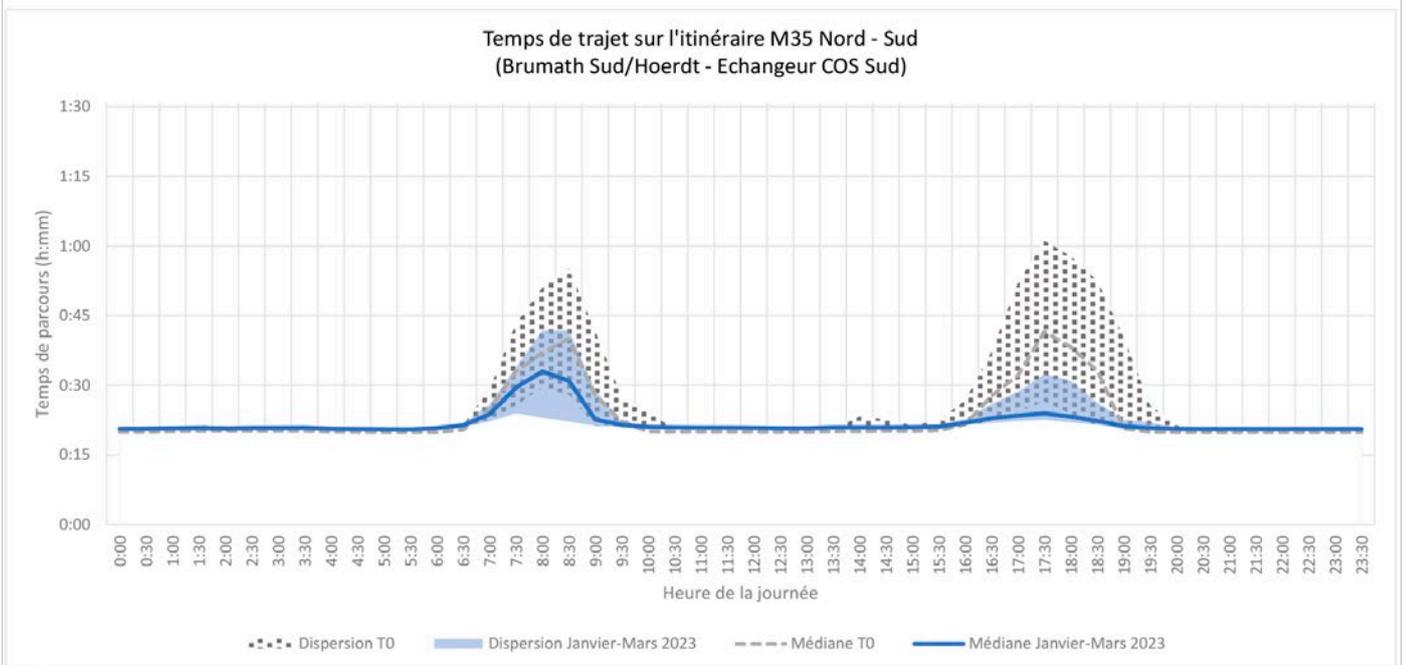


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

ANNEXE 1C : GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE M35 NORD -> SUD  
HIVERS 2022 ET 2023

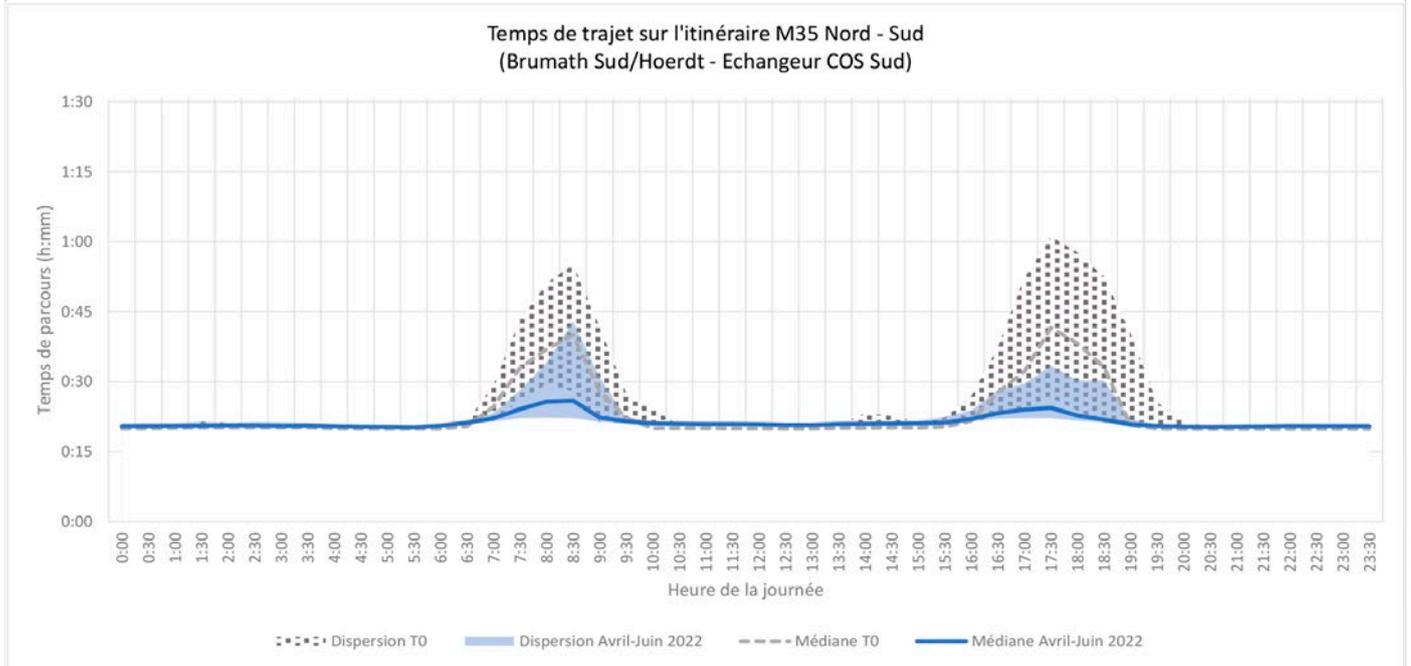


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

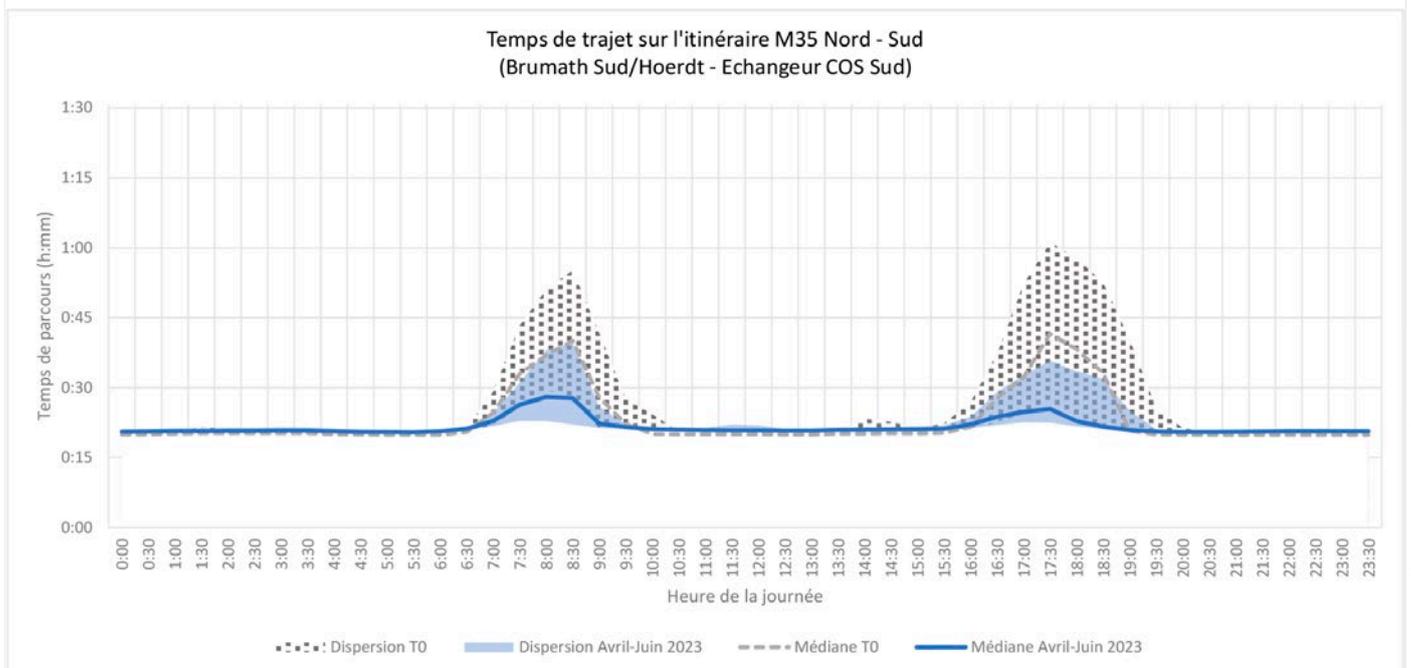


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2022 ET 2023

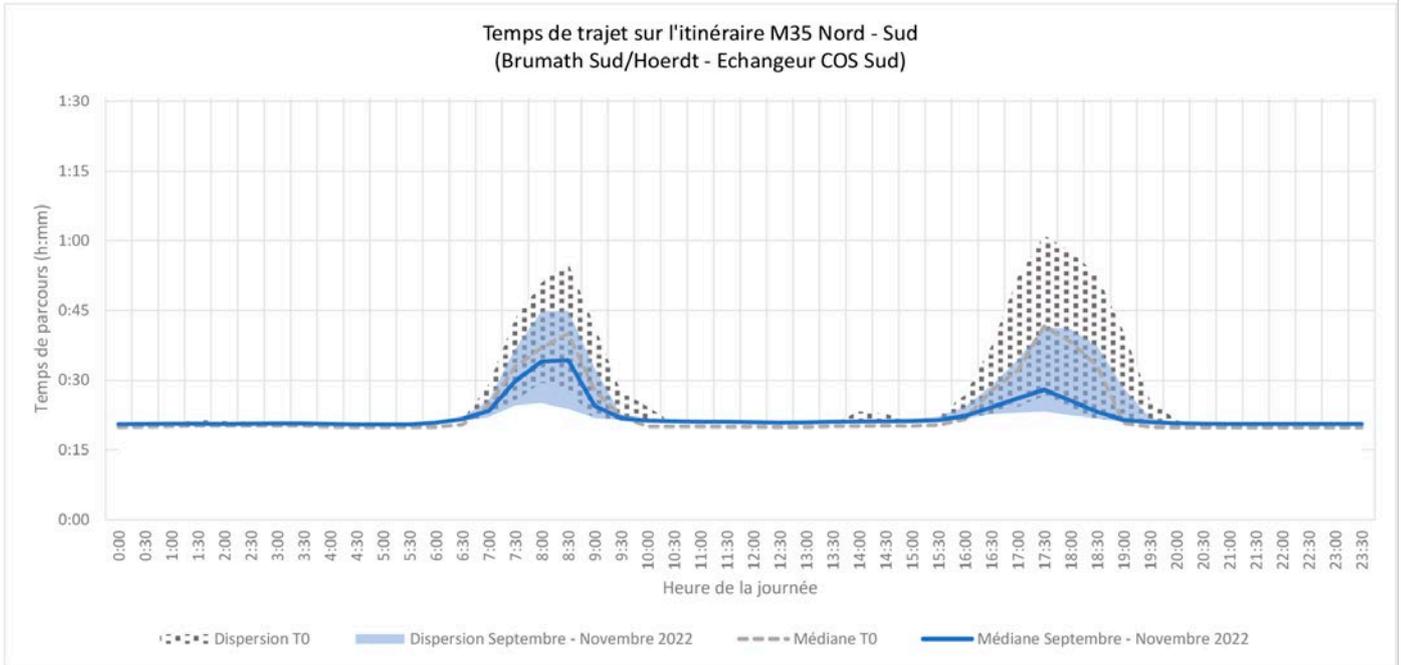


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

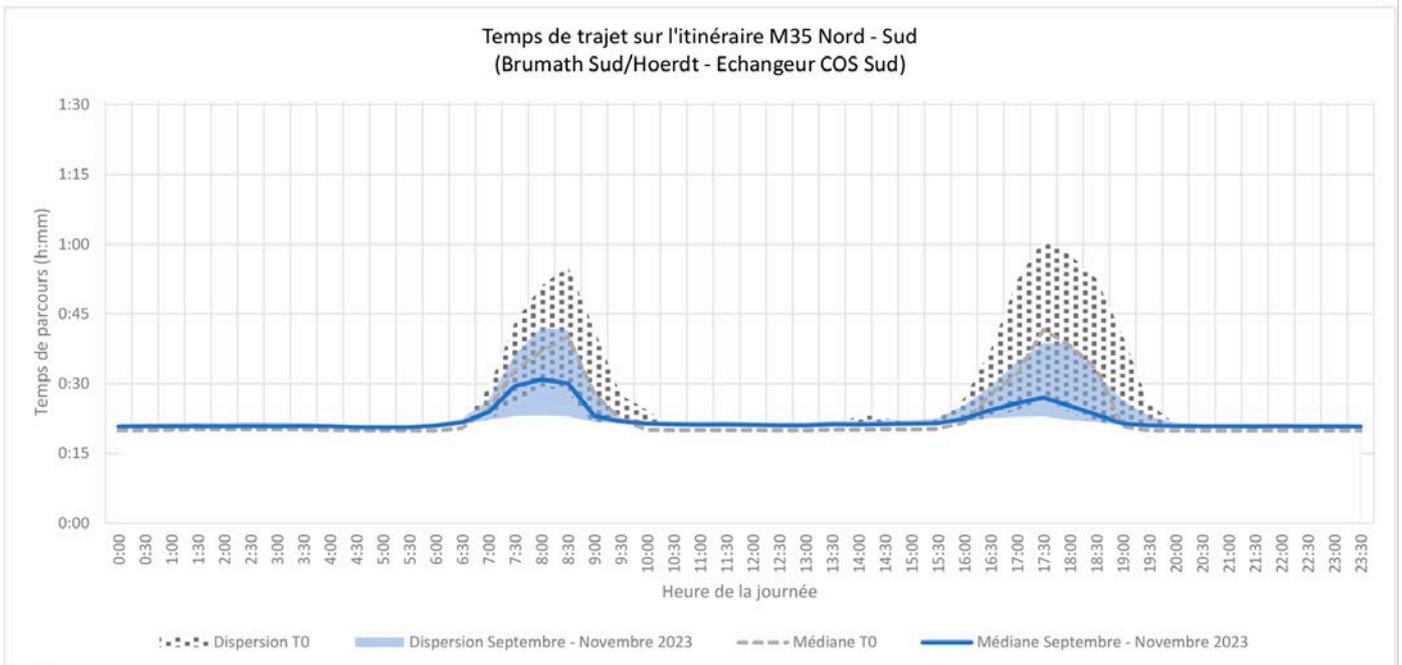


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2022 ET 2023

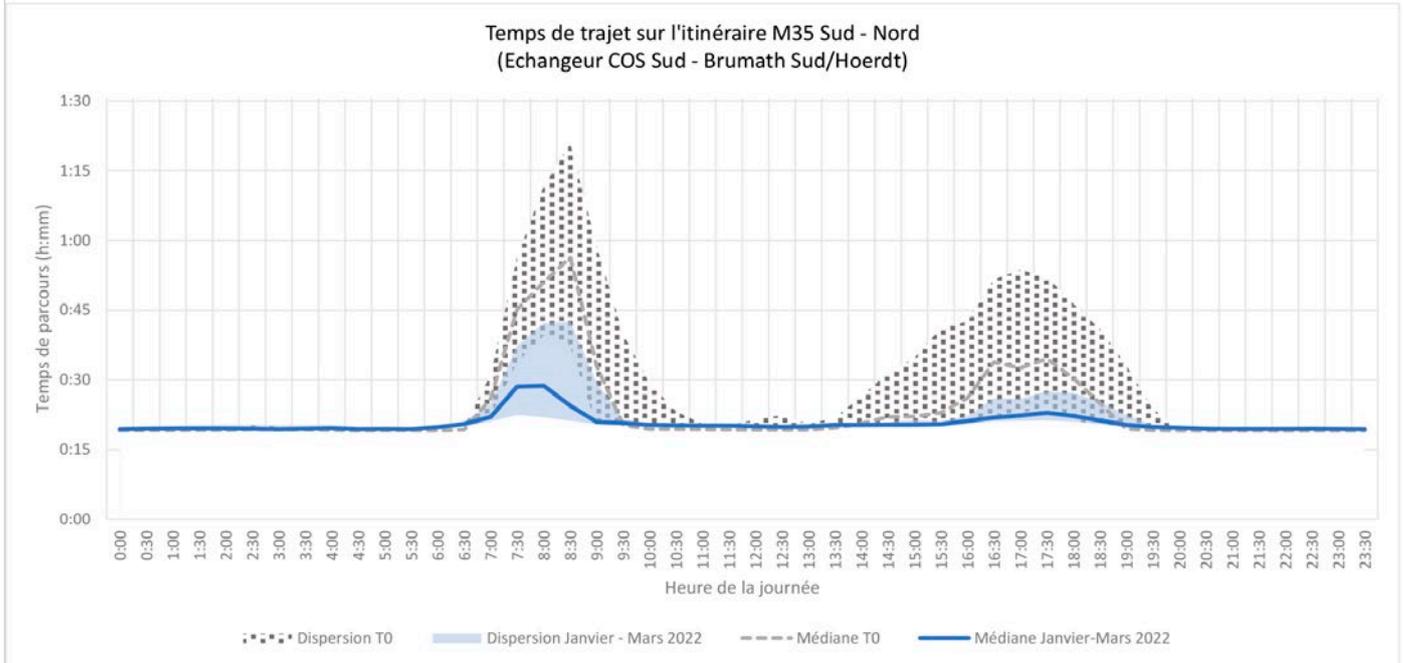


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

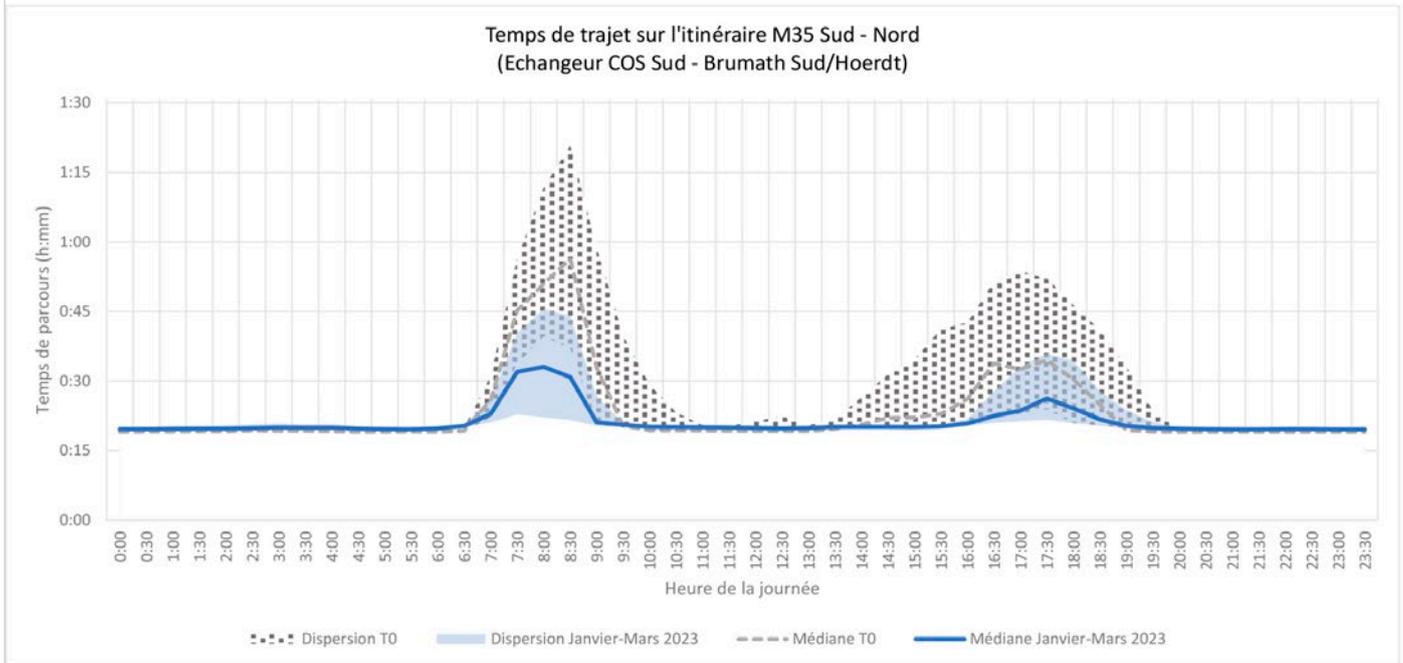


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

**ANNEXE 1D : GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE M35 SUD -> NORD  
HIVERS 2022 ET 2023**

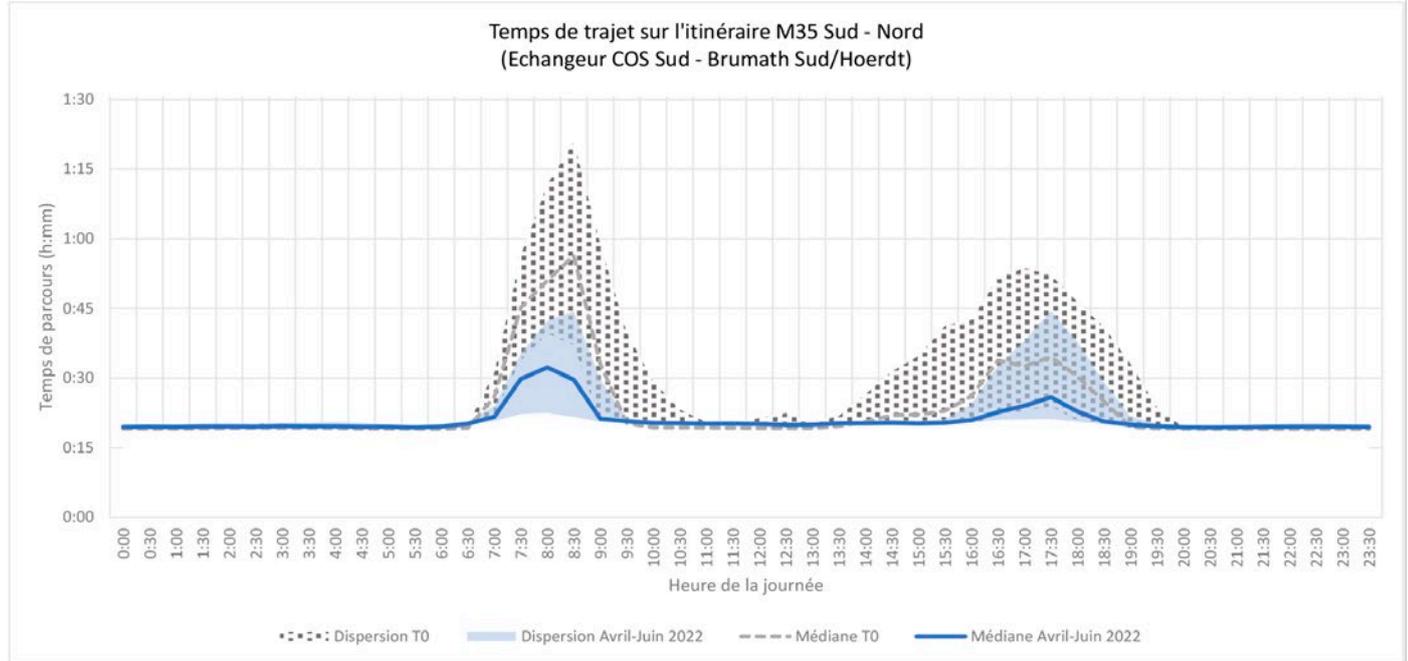


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

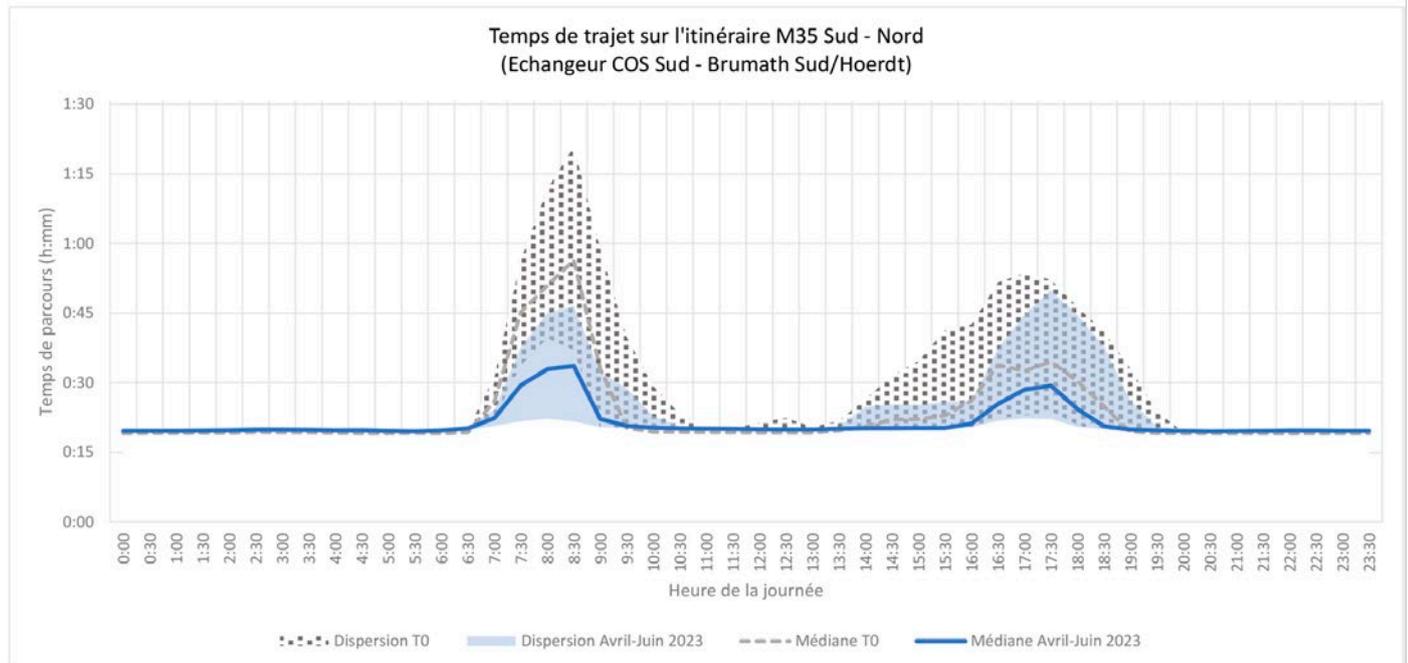


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2022 ET 2023

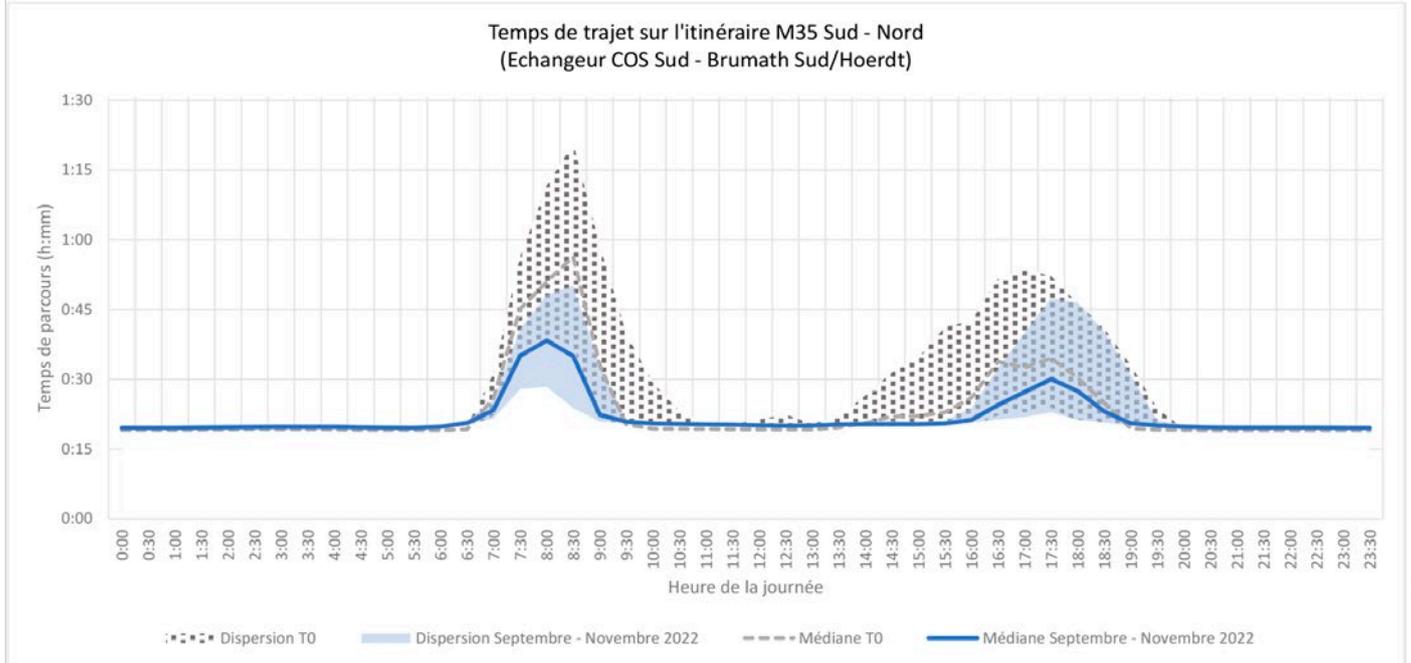


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

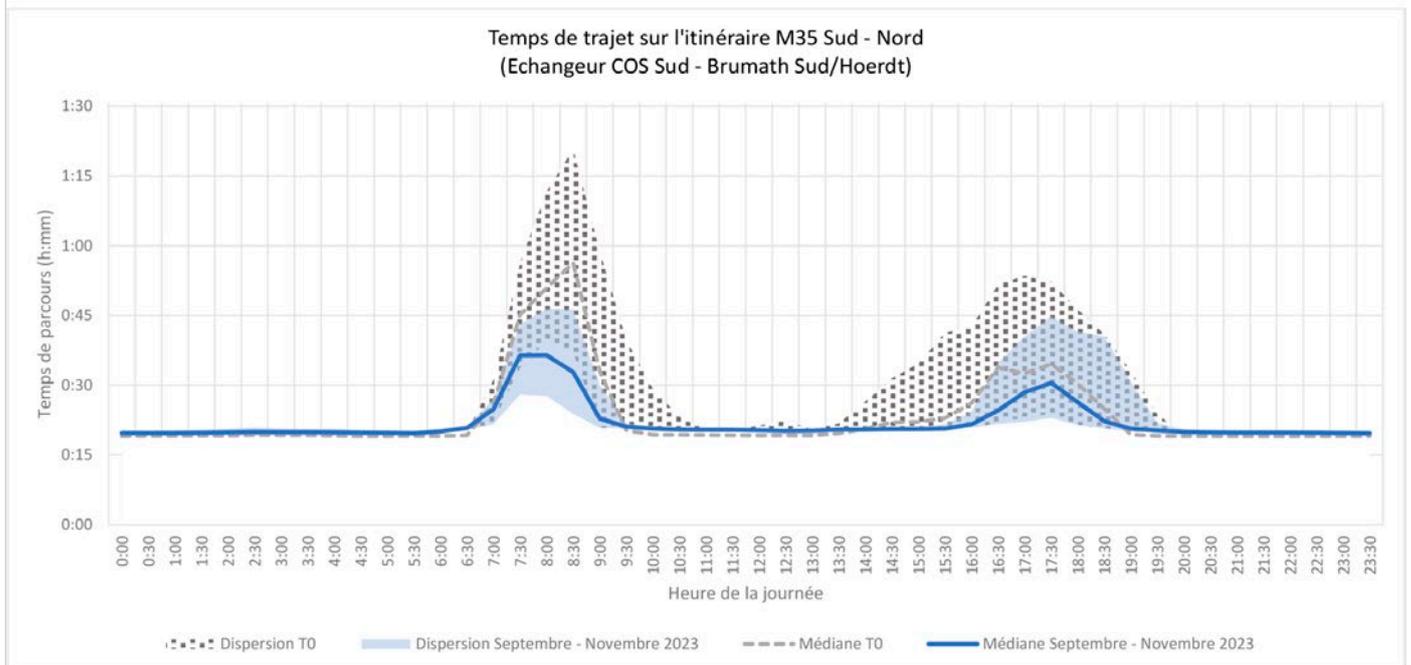


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2022 ET 2023



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

# ÉVALUATION DES MESURES MISES EN ŒUVRE SUR LA M35 À LA MISE EN SERVICE DE L'A355 - RAPPORT DE SY

## ANNEXE 2A :

### TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES PL ET ÉVOLUTIONS PAR RAPPORT À 2019 SUR LE RÉSEAU HYPERSTRUCTURANT STRASBOURGEOIS

Ø = aucun comptage disponible à la station le mois concerné. Ne permet pas de calculer l'évolution relative.

		2019									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	9265	9484	9760	9920	10030	10064	9790	9846	10099	
	Strasbourg-Colmar	9225	9664	9864	10125	10130	10185	9742	9763	9948	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	7437	8162	8353	8539	8667	8739	8308	8339	8540	
	Strasbourg-Colmar	7481	8238	8686	8950	8950	9507	8620	8620	8749	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	4808	5277	5400	5520	5603	5650	5371	5391	5521	
	Strasbourg-Colmar	4141	4560	4808	4954	4955	5263	4772	4772	4843	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	7533	8202	8432	8684	8666	8806	8356	8360	9101	
	Strasbourg-Paris	7104	7808	8011	8123	8134	8142	7755	7793	8136	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	7970	8747	8952	9151	9288	9365	8904	8937	9152	
	Strasbourg-Colmar	7225	7803	8161	8302	8298	8286	8190	8190	8456	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	3017	3199	3269	3515	3455	3585	3566	3623	3637	
	Strasbourg - Saverne	2804	3025	3049	3217	3294	3440	3424	3448	3390	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	1385	1500	1568	1554	1609	1572	1562	1658	1557	
	France-Allemagne	1376	1484	1527	1529	1572	1541	1505	1430	1530	
N353 (Centre)	Allemagne-France	3029	3280	3427	3544	3518	3436	3415	3624	3403	
	France-Allemagne	3229	3482	3583	3744	3689	3616	3533	3355	3591	

		2023									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	5749	6034	6510	6595	6648	6530	6125	6483	6426	
	Strasbourg-Colmar	5664	6086	6071	6009	6132	6581	6015	6017	5943	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	3492	3781	3906	3930	4174	4300	3906	3776	3670	
	Strasbourg-Colmar	3704	4027	4137	4148	4392	4513	4127	4147	4043	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	2015	2201	2252	2270	2282	2342	2153	2099	2035	
	Strasbourg-Colmar	2039	2218	2290	2307	2343	2423	2238	2238	2174	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	5168	5502	5504	5479	5485	5431	5272	5562	5265	
	Strasbourg-Paris	4138	4372	4526	4431	4686	4711	4433	4390	4400	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	4804	5171	5343	5258	5558	5572	Ø	5067	5081	
	Strasbourg-Colmar	4465	4800	4943	4926	5155	5331	Ø	4842	4858	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	3126	3279	3474	3357	3686	3730	Ø	Ø	Ø	
	Strasbourg - Saverne	2694	2841	3025	2900	3133	3398	Ø	Ø	Ø	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	1337	1542	1593	1581	2081	2022	1954	Ø	Ø	
	France-Allemagne	931	1244	1148	1201	1676	1562	1471	Ø	Ø	
N353 (Centre)	Allemagne-France	3222	3681	3830	3786	3933	Ø	Ø	Ø	Ø	
	France-Allemagne	2963	3441	3585	3486	3581	Ø	Ø	Ø	Ø	

		Evolution relative									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	-38	-36	-33	-34	-34	-35	-37	-34	-34	
	Strasbourg-Colmar	-39	-37	-38	-41	-39	-35	-38	-38	-38	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	-53	-54	-53	-54	-52	-51	-53	-55	-57	
	Strasbourg-Colmar	-50	-51	-52	-54	-51	-53	-52	-52	-54	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	-58	-58	-58	-59	-59	-59	-60	-61	-63	
	Strasbourg-Colmar	-51	-51	-52	-53	-53	-54	-53	-53	-55	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	-31	-33	-35	-37	-37	-38	-37	-33	-42	
	Strasbourg-Paris	-42	-44	-44	-45	-42	-42	-43	-44	-46	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	-40	-41	-40	-43	-40	-41	Ø	-43	-44	
	Strasbourg-Colmar	-38	-38	-39	-41	-38	-36	Ø	-41	-43	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	4	3	6	-4	7	4	Ø	Ø	Ø	
	Strasbourg - Saverne	-4	-6	-1	-10	-5	-1	Ø	Ø	Ø	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	-3	3	2	2	29	29	25	Ø	Ø	
	France-Allemagne	-32	-16	-25	-21	7	1	-2	Ø	Ø	
N353 (Centre)	Allemagne-France	6	12	12	7	12	Ø	Ø	Ø	Ø	
	France-Allemagne	-8	-1	0	-7	-3	Ø	Ø	Ø	Ø	

Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

ANNEXE 2B :

TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES VL ET ÉVOLUTIONS PAR RAPPORT À 2019 SUR LE RÉSEAU HYPERSTRUCTURANT STRASBOURGEOIS

Ø = aucun comptage disponible à la station le mois concerné. Ne permet pas de calculer l'évolution relative.

		2019									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	76160	76466	77820	77580	78619	77136	77231	75737	77531	
	Strasbourg-Colmar	81127	82350	84182	84418	85528	85805	83725	82801	83455	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	53388	54618	55164	55095	55843	56295	55894	54323	54794	
	Strasbourg-Colmar	55577	57494	58139	59246	59341	59447	58246	58030	58097	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	30832	31509	31817	31766	32196	32457	32248	31325	31589	
	Strasbourg-Colmar	34422	35639	36059	36751	36810	36907	36121	35989	36037	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	46889	48168	48782	49870	49970	50422	49165	48254	47591	
	Strasbourg-Paris	42416	42603	43468	43947	44151	43471	42800	41144	43010	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	57020	58543	58837	59182	58920	58305	59459	57786	57062	
	Strasbourg-Colmar	59917	62180	61639	63714	62323	63763	62709	62480	61890	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	44637	45776	45877	47394	44941	45037	44454	45349	45412	
	Strasbourg - Saverne	48814	50189	48573	49334	47725	50222	46772	49271	48661	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	3804	4036	4193	4555	4452	4265	4241	4487	4143	
	France-Allemagne	3915	4137	4318	4510	4594	4285	4484	4958	4053	
N353 (Centre)	Allemagne-France	9647	10291	10708	11566	11266	10850	10787	11423	10596	
	France-Allemagne	9621	10221	10629	11118	11212	10595	10890	11617	10153	

		2023									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	72227	72254	75222	72915	76400	79274	75226	75958	75180	
	Strasbourg-Colmar	78176	78492	80975	80097	81861	83250	78158	79046	78510	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	51414	52070	53784	53718	54410	55368	51980	51924	51281	
	Strasbourg-Colmar	52420	53338	55018	54768	55633	57057	53497	54164	53684	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	28349	28969	29875	29983	29663	31067	29629	29375	28935	
	Strasbourg-Colmar	31344	32082	33236	33135	32501	34606	32986	33298	32862	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	44467	45239	46141	45820	47382	48704	46159	46408	46286	
	Strasbourg-Paris	40181	40904	42078	41872	42595	43292	41369	42065	41444	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	56837	57087	59236	58840	59616	60508	Ø	57524	56793	
	Strasbourg-Colmar	58583	59374	61049	60758	61805	63337	Ø	60069	59529	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	43270	43052	44585	44364	44562	43672	Ø	Ø	Ø	
	Strasbourg - Saverne	45911	45237	47065	45599	45142	46360	Ø	Ø	Ø	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	5169	5571	5533	6416	7465	7708	7010	Ø	Ø	
	France-Allemagne	5316	5709	5751	Ø	8333	8060	7162	Ø	Ø	
N353 (Centre)	Allemagne-France	11668	11972	12485	12801	14052	Ø	Ø	Ø	Ø	
	France-Allemagne	11264	11487	11951	12032	13283	Ø	Ø	Ø	Ø	

		Evolution relative									
Nom station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre	
A35 (Cronenbourg)	Colmar-Strasbourg	-5	-6	-3	-6	-3	3	-3	0	-3	
	Strasbourg-Colmar	-4	-5	-4	-5	-4	-3	-7	-5	-6	
A35 (Ostwald)	Colmar-Strasbourg	-4	-5	-3	-2	-3	-2	-7	-4	-6	
	Strasbourg-Colmar	-6	-7	-5	-8	-6	-4	-8	-7	-8	
A35 (Gens du Voyage)	Colmar-Strasbourg	-8	-8	-6	-6	-8	-4	-8	-6	-8	
	Strasbourg-Colmar	-9	-10	-8	-10	-12	-6	-9	-7	-9	
A4 (Gare de Triage)	Paris-Strasbourg	-5	-6	-5	-8	-5	-3	-6	-4	-3	
	Strasbourg-Paris	-5	-4	-3	-5	-4	0	-3	2	-4	
A35 (Baggersee)	Colmar-Strasbourg	0	-2	1	-1	1	4	Ø	0	0	
	Strasbourg-Colmar	-2	-5	-1	-5	-1	-1	Ø	-4	-4	
M351 (Charmille)	Saverne - Strasbourg	-3	-6	-3	-6	-1	-3	Ø	Ø	Ø	
	Strasbourg - Saverne	-6	-10	-3	-8	-5	-8	Ø	Ø	Ø	
N353 (Pflimlin)	Allemagne-France	36	38	32	41	68	81	65	Ø	Ø	
	France-Allemagne	36	38	33	Ø	81	88	60	Ø	Ø	
N353 (Centre)	Allemagne-France	21	16	17	11	25	Ø	Ø	Ø	Ø	
	France-Allemagne	17	12	12	8	18	Ø	Ø	Ø	Ø	

Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

# ÉVALUATION DES MESURES MISES EN ŒUVRE SUR LA M35 À LA MISE EN SERVICE DE L'A355 - RAPPORT DE SY

## ANNEXE 2C :

### TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES PL ET ÉVOLUTIONS PAR RAPPORT À 2019 SUR LE RÉSEAU DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

Ø = aucun comptage disponible à la station le mois concerné. Ne permet pas de calculer l'évolution relative.

2019									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	1442	1709	1826	1931	1961	1891	1770	1801	1877
D83 (HIPSHEIM)	3449	3710	3789	3896	3920	3687	3756	3959	4006
D1004 (ITTENHEIM_EST)	1078	1180	1287	1372	1337	1365	Ø	1393	1491
D1420 (MUTZIG)	1695	1961	1978	2088	2193	2260	2049	2041	1969
D504 (ROPPENHEIM)	5223	6041	6128	5638	6063	6530	5921	6135	6246
A35 SUD (ST-PIERRE)	8125	8853	9101	9432	9605	10203	Ø	Ø	Ø
A352 (ALTORF)	2290	2622	2680	2801	2549	2348	2516	2529	2543
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	6473	Ø	9655	9832	9953	9584	9140	9127	9944
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	1091	1166	1281	1296	1358	1427	1392	1308	1255

2023									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	1480	1792	2067	3002	2417	2149	1959	1866	1805
D83 (HIPSHEIM)	2183	2231	2278	2296	2320	2341	2664	2856	2671
D1004 (ITTENHEIM_EST)	1084	1175	1238	1371	1300	1417	1301	1336	1243
D1420 (MUTZIG)	1654	1860	2010	2033	2170	2208	2022	1982	1918
D504 (ROPPENHEIM)	4467	5280	5134	5578	5058	5421	5302	5052	4589
A35 SUD (ST-PIERRE)	9103	10485	11014	11099	11266	11132	10560	10473	10763
A352 (ALTORF)	2521	3027	3039	3179	3376	3188	3055	3056	2952
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	Ø	8779	9401	10182	10588	9983	Ø	9225	9203
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	923	1067	1086	1220	1168	1206	1184	1076	1044

Evolution relative									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	3	5	13	55	23	14	11	4	-4
D83 (HIPSHEIM)	-37	-40	-40	-41	-41	-37	-29	-28	-33
D1004 (ITTENHEIM_EST)	1	0	-4	0	-3	4	Ø	-4	-17
D1420 (MUTZIG)	-2	-5	2	-3	-1	-2	-1	-3	-3
D504 (ROPPENHEIM)	-14	-13	-16	-1	-17	-17	-10	-18	-27
A35 SUD (ST-PIERRE)	12	18	21	18	17	9	Ø	Ø	Ø
A352 (ALTORF)	10	15	13	13	32	36	21	21	16
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	Ø	Ø	-3	4	6	4	Ø	1	-7
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	-15	-8	-15	-6	-14	-15	-15	-18	-17

Source : Communauté européenne d'Alsace

**ANNEXE 2D :**

**TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES VL ET ÉVOLUTIONS PAR RAPPORT À 2019 SUR LE RÉSEAU DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE**

Ø = aucun comptage disponible à la station le mois concerné. Ne permet pas de calculer l'évolution relative.

2019									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	11394	12861	13373	14447	14698	14642	14076	14249	13902
D83 (HIPSHEIM)	29294	29967	30811	31359	32248	30831	30465	30197	29437
D1004 (ITTENHEIM_EST)	15339	15486	16074	17357	16033	16341	Ø	18567	17821
D1420 (MUTZIG)	20077	21157	21455	22098	21821	22896	21528	22209	21629
D504 (ROPPENHEIM)	15060	16036	15598	15962	18057	17698	17790	17739	16253
A35 SUD (ST-PIERRE)	34462	37366	37958	40629	38669	38459	Ø	Ø	Ø
A352 (ALTORF)	25304	26524	26906	27000	27202	27556	27338	26752	26309
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	11076	11694	12243	12429	13137	13009	12450	12377	12316

2023									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	10745	11929	12610	14271	14169	14182	13418	13203	12535
D83 (HIPSHEIM)	27352	27965	28543	28767	29078	29639	29985	30162	29436
D1004 (ITTENHEIM_EST)	13179	13518	13988	14686	13964	14273	13639	13725	13691
D1420 (MUTZIG)	20559	21281	21922	21890	22712	24294	22415	22028	21163
D504 (ROPPENHEIM)	13513	13681	13155	14156	13674	16314	15066	14682	13469
A35 SUD (ST-PIERRE)	34965	36737	37813	38626	39458	41476	39134	39044	37717
A352 (ALTORF)	26056	27347	28252	28201	28560	29281	28341	28125	28151
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	Ø	26315	26493	29544	29824	29089	Ø	26489	26072
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	10116	10769	11057	11460	11530	11945	11515	11263	10940

Evolution relative									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	-6	-7	-6	-1	-4	-3	-5	-7	-10
D83 (HIPSHEIM)	-7	-7	-7	-8	-10	-4	-2	0	0
D1004 (ITTENHEIM_EST)	-14	-13	-13	-15	-13	-13	Ø	-26	-23
D1420 (MUTZIG)	2	1	2	-1	4	6	4	-1	-2
D504 (ROPPENHEIM)	-10	-15	-16	-11	-24	-8	-15	-17	-17
A35 SUD (ST-PIERRE)	1	-2	0	-5	2	8	Ø	Ø	Ø
A352 (ALTORF)	3	3	5	4	5	6	4	5	7
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	-9	-8	-10	-8	-12	-8	-8	-9	-11

Source : Communauté européenne d'Alsace



Agence  
d'urbanisme  
de Strasbourg  
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, Directeur général**  
Équipe projet : **Antoine Frediani** (chef de projet),  
**Hyacinthe Blaise, Jean-Yves Sauter, Benoît Vimbert**  
Avec la collaboration de :  
**Clémentine Nicolas** (Eurométropole de Strasbourg)  
PTP 2024 - N° projet : **3.3.1.8**  
Mise en page et photos : **Jean Isenmann**  
© ADEUS - Juillet 2024 - N° Issn : 2112-4167  
Les publications et les actualités de l'urbanisme  
sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)