Strasbourg.eu
eurométropole

adeus
L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

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°3

SEPTEMBRE 2025

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 voie métropolitaine M35 8

Évolutions de trafic 11

Évolution des conditions de circulation sur la M35 11

Évolution du trafic des poids lourds (PL) 13

Évolution du trafic des véhicules légers (VL) 15

Principaux enseignements de l'évolution du trafic sur la M35 16

Usage et efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transport collectifs (VR2+) 17

Usage des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs (VR2+) 17

Covoiturage formel 18

Efficacité de la VR2+ 19

Taux de fraude sur les voies réservées 20

Principaux enseignements de l'efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs 20

Évènements routiers et accidentologie 21

Conclusion et enjeux 22

Annexes 24

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 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.

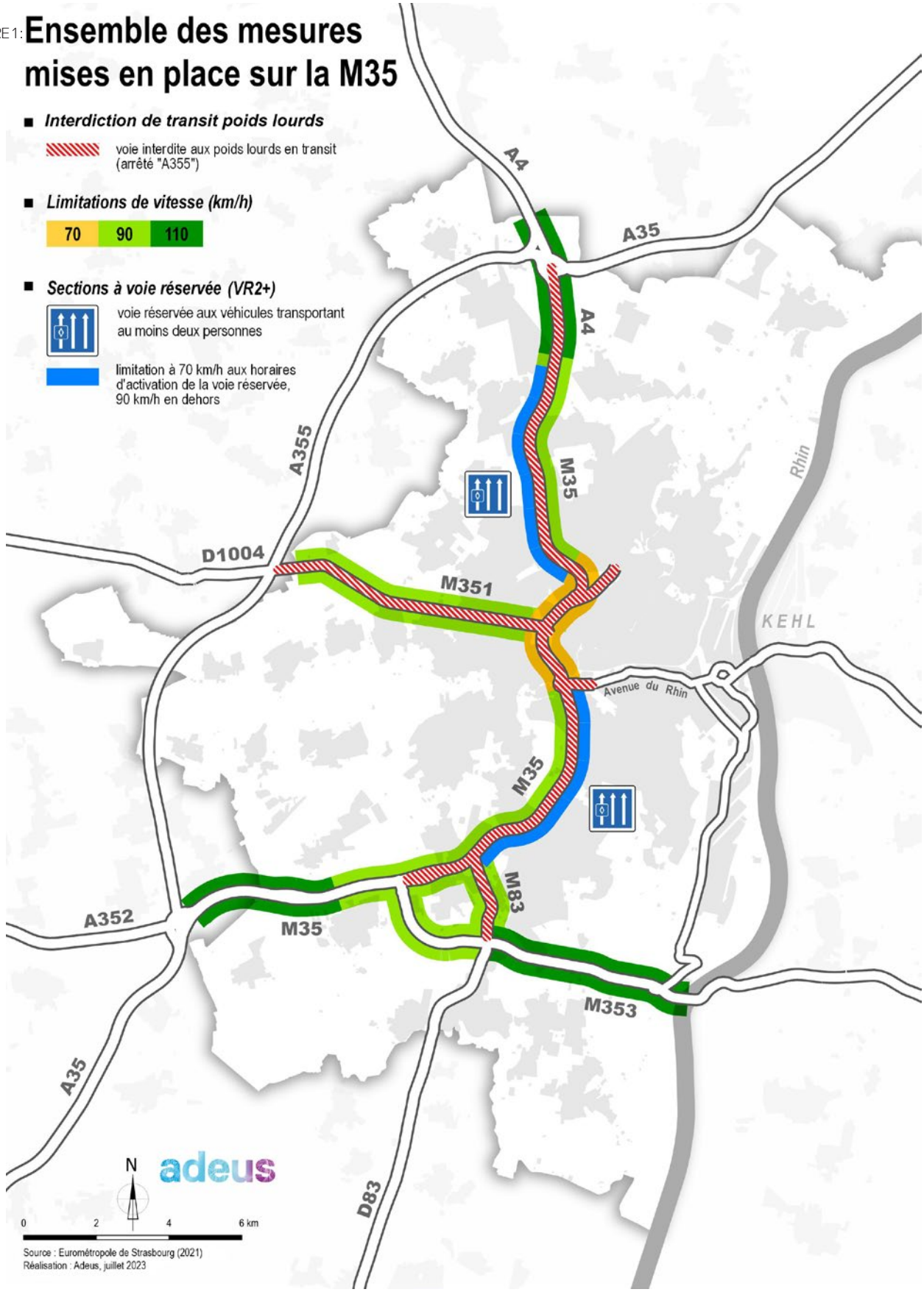
Les voies réservées le sont au covoiturage à deux personnes ou plus, aux transports en commun et aux taxis. Sur la plage horaire d'activation de la VR2+, la vitesse limite autorisée est abaissée de 90 km/h à 70 km/h. Ces nouvelles modalités de déplacements relèvent pour l'heure d'une expérimentation agréée par le ministère de l'Intérieur et de la transition écologique et solidaire pour une durée de trois ans. Le présent rapport est l'occasion d'établir les conclusions de cette expérimentation.

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) ;
- 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 ;
- transition énergétique : favoriser la multimodalité dans un objectif d'efficacité et de sobriété énergétique ;
- 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, validée 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 M35 », a été mis en place.

FIGURE 1 : **Ensemble des mesures mises en place sur la M35**



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[1]. Selon cette enquête, près de 50 % du trafic automobile sur la M35 provient de l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg. L'immense majorité de ce trafic est en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, tandis que la part de transit ne représente que 3 % du trafic sur la M35. Cette part est pourtant très vraisemblablement sous-estimée car l'enquête ménage 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.

Depuis leur mise en œuvre le 17 décembre 2021, les voies réservées étaient activées aux heures de pointe (6 h-10 h le matin, 16 h-19 h le soir) du lundi au vendredi. Cependant, depuis le 15 juillet 2024, les horaires d'activation des voies réservées au covoiturage ont été modifiés : elles sont désormais actives de 6 heures à 19 heures, tous les jours de la semaine.

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, ...).

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 les voies réservées 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.

Une signalétique adaptée, présentée ci-après, a été mise en place.

FIGURE 3 : **ENSEMBLE DES PANNEAUX RELATIFS AUX VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE**

Source : Eurométropole

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 voies réservées 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) du PLU mobilité 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 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 ?
- Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle à la transition écologique des mobilités, vers une mobilité plus vertueuse ?
- Dans quelle mesure l'expérimentation participe-t-elle à une évolution structurelle des comportements (sans déplacer la circulation sur d'autres axes) ?
- Dans quelle mesure l'expérimentation des voies réservées sur la M35 permet-elle d'assurer des conditions de mobilité jugées satisfaisantes par l'ensemble des usagers ?

Évolution du dispositif entre 2023 et 2024

La durée d'activation des voies réservées sur la M35 a été augmentée de six heures à partir du 15 juillet 2024, pour couvrir l'ensemble de la journée, de 6 h à 19 h, tous les jours de la semaine. La durée pendant laquelle la vitesse limite autorisée est abaissée à 70 km/h a également été étendue, en cohérence avec les nouveaux horaires d'activation des voies réservées.

Auparavant, et depuis la mise en service des voies réservées sur la M35, les voies réservées n'étaient activées qu'en heure de pointe du matin et du soir, entre 6 h et 10 h puis entre 16 h et 19 h, du lundi au vendredi. Cette extension de la durée d'activation des voies réservées a été motivée par une volonté de simplifier la compréhension du dispositif par les automobilistes. L'observation d'une pratique répandue du covoiturage entre 10 h et 16 h a également plaidé en faveur d'un maintien de l'activation des voies réservées sur l'ensemble de la journée.

En outre, des caméras ont été mises en place au 15 juillet 2024 pour contrôler le bon respect des voies réservées au covoiturage et sanctionner le cas échéant les véhicules en état de fraude.

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. Cependant, 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 lien avec l'extérieur de l'Eurométropole ou en transit, 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 départemental et transnational, qui englobe un certain nombre d'axes routiers importants sur le territoire du Bas-Rhin. Sont ainsi suivies :

- neuf stations de comptage sur le réseau de l'Eurométropole de Strasbourg dont une sur un axe transfrontalier ;
- neuf stations de comptage sur le réseau de la Collectivité européenne d'Alsace dont deux sur des axes transfrontaliers ;
- deux stations de comptage sur l'A355 ;
- quatre stations de comptage sur l'A5 en Allemagne.

Le schéma et la carte ci-contre représentent la localisation des axes et des points de comptage trafic suivis dans le cadre de l'évaluation.

FIGURE 4 : **SCHÉMA DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE SUR L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG**

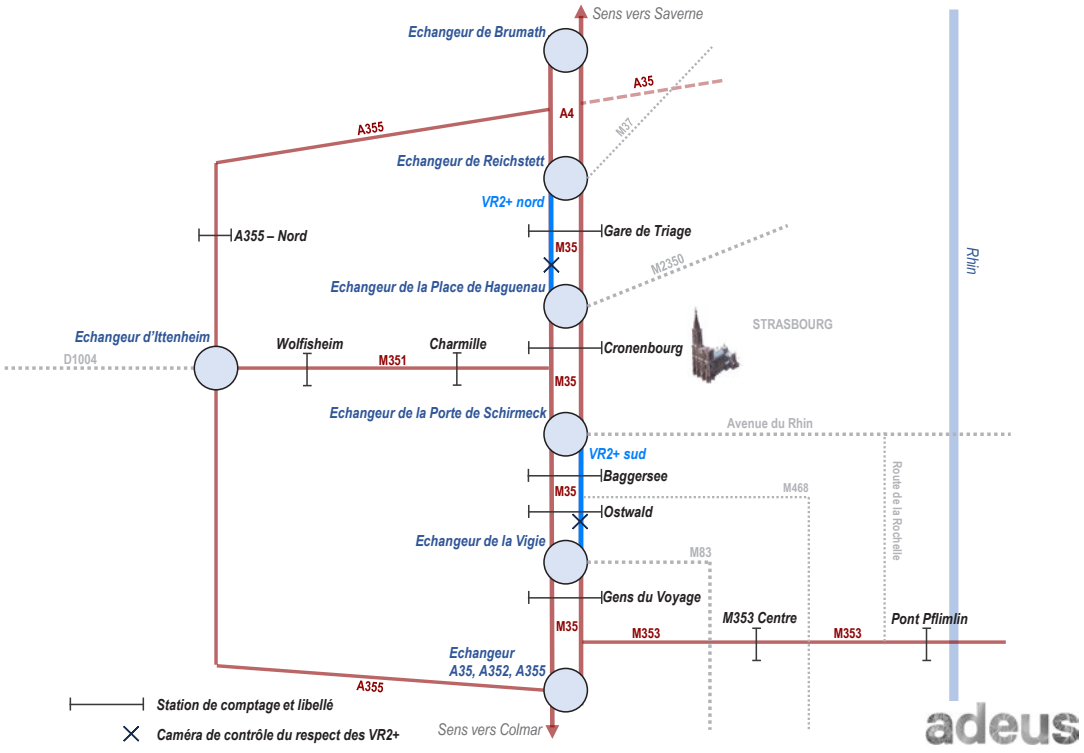
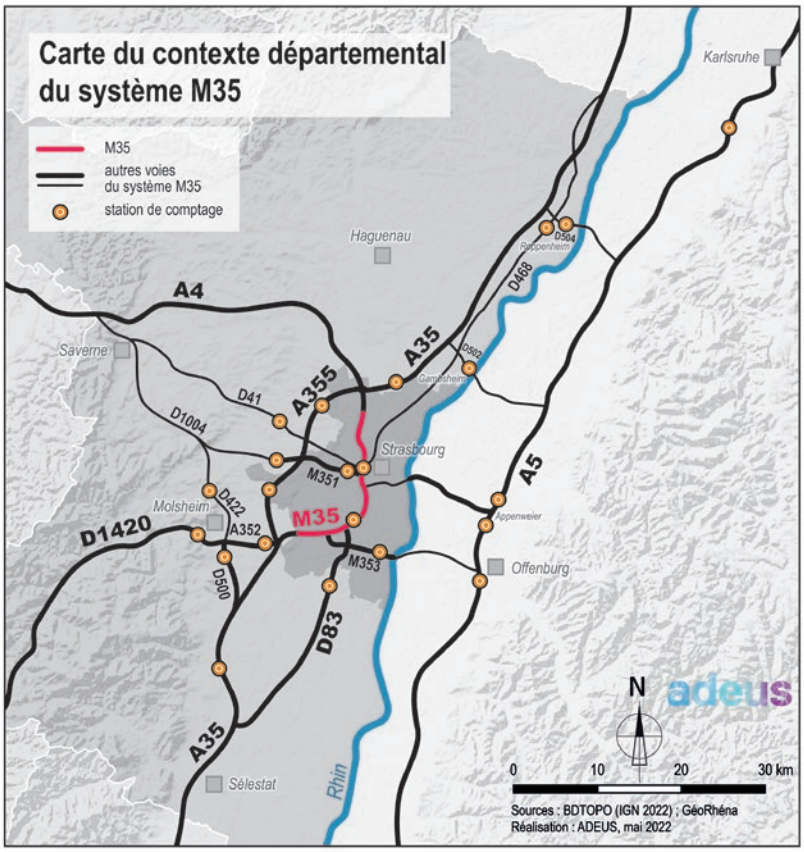


FIGURE 5 : **PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION ET AXES SUIVIS**



Indicateurs

L'évaluation du projet de requalification de la M35 se structure autour de quatre volets de suivi :

- évolution des conditions de trafic sur la M35 ;
- évolution du trafic PL sur jours ouvrés à la suite de l'interdiction de transit les affectant ;
- évolution du trafic VL sur jours ouvrés à la suite du gain de capacité de la M35 ;
- usage des voies réservées au covoiturage et aux transports en commun.

Ces axes sont étudiés aux regards de l'objectif premier d'amélioration des conditions environnementales aux abords de la M35, du point de vue des qualités de l'air et sonore.

Ce rapport évalue les évolutions au cours de l'année 2024 par rapport à une période de référence. Sont en revanche exclus de l'analyse les mois de juillet, août et décembre, considérés comme particuliers à cause des vacances estivales et du Marché de Noël.

Les périodes de référence retenues sont l'année 2019 pour les données de comptage de trafic et 2021 pour les données relatives à l'état du trafic (temps de parcours, ralentissement). Un regard particulier est également porté sur les évolutions entre 2022 et 2024.

La traduction des évolutions de trafic observées en matière de consommation énergétique et d'émission de gaz à effet de serre est également un objectif à long terme de l'observatoire.

Données

Les données de débits de véhicules sont transmises par les différents partenaires de l'observatoire :

- Le SIRAC, service de l'information et de la régulation automatique de la circulation de l'Eurométropole de Strasbourg, pour les données de trafic internes à l'Eurométropole de Strasbourg ;
- La Collectivité européenne d'Alsace, pour les données relatives au réseau structurant et hyperstructurant alsacien ;
- ARCOS pour les données relatives à l'A355.

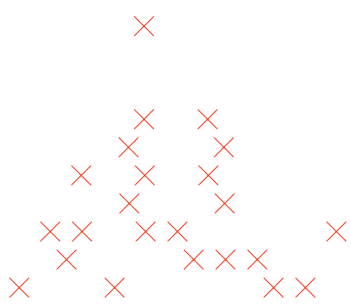
Les données relatives à la Bundesautobahn A5 sont quant à elles téléchargées sur le site d'Opendata du Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Chaque fournisseur de données possède une manière différente de qualifier le trafic. En particulier, la différenciation entre véhicules légers et poids lourds est différente d'un réseau à l'autre. Cela nécessite des ajustements pour permettre des comparaisons entre réseaux. Dans ce document, sauf mention du contraire, un poids lourd est défini comme un véhicule de longueur supérieure ou égale à 6m, tandis qu'un véhicule léger est défini comme un véhicule de longueur inférieure à 6m.

Les données liées aux conditions de trafic (temps de parcours et congestions) sont des données Floating Car Data (FCD) mises à disposition par le SIRAC.

Les données de volumes de covoiturage sont celles du registre de Preuve du covoiturage fournies par l'État. Les données de débits, de vitesses et de taux de fraude sur la voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont fournies par le SIRAC.

Les données relatives au temps de parcours selon la voie réservée au covoiturage ou les voies non réservées sont issues de PTV.



Évolutions de trafic

La M35 connaît aujourd'hui un état de fluidité notoire, qui contraste fortement avec les observations des années précédant la mise en œuvre des voies réservées. 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.

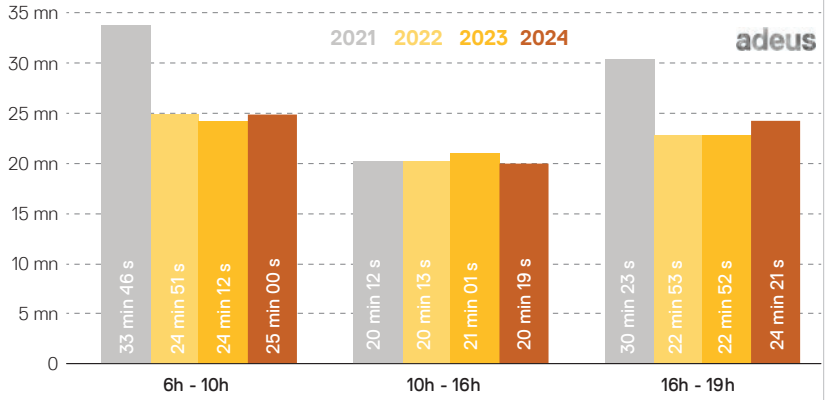
Évolution des conditions de circulation sur la M35[2]

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 2021**.

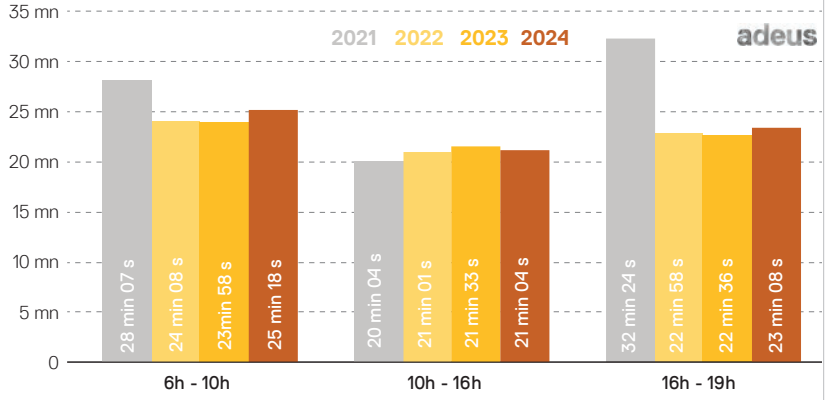
En effet, **les temps de parcours médians sur la M35 ont fortement baissé en 2024**. En heure de pointe du matin, un usager met ainsi en moyenne neuf minutes de moins pour parcourir la M35 du sud au nord en 2024 par rapport à 2021, et près de trois minuntes de moins dans le sens inverse. En heure de pointe du soir, un usager met en moyenne six minutes de moins pour parcourir la M35 du sud au nord en 2024 par rapport à 2021, et neuf minutes de moins dans le sens inverse. Cette diminution des temps de parcours moyens s'observe sur en particulier sur les sections des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs.
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.

FIGURE 6 : **ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS PAR TRANCHE HORAIRE SUR L'ITINÉRAIRE M35 SUD ↦ NORD, DE 2021 À 2024**



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

FIGURE 7 : **ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS PAR TRANCHE HORAIRE SUR L'ITINÉRAIRE M35 NORD ↦ SUD, DE 2021 À 2024**



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

De surcroît, **la régularité des temps de parcours d'un jour à l'autre a été fortement améliorée en 2024**. Sur la section de la Vigie à la Porte de Schirmeck, le temps de parcours à 17 h 30 pouvait approcher les 19 minutes un jour ouvré, sur dix en 2021, alors qu'en 2024 il dépassait rarement 12 minutes.

Ainsi, dans la continuité des observations effectuées en 2022 et 2023, les temps de parcours sur la M35 demeurent plus faibles et plus réguliers, maintenant sa performance et son attractivité pour les usagers.

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[3] ont fortement décru en 2024**. 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 près de cinq au premier trimestre 2024, puisqu'on ne constatait plus que 39 minutes de ralentissement quotidien.

La section allant de l'échangeur de Reichstett à celui de Brumath est la seule à montrer 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.

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

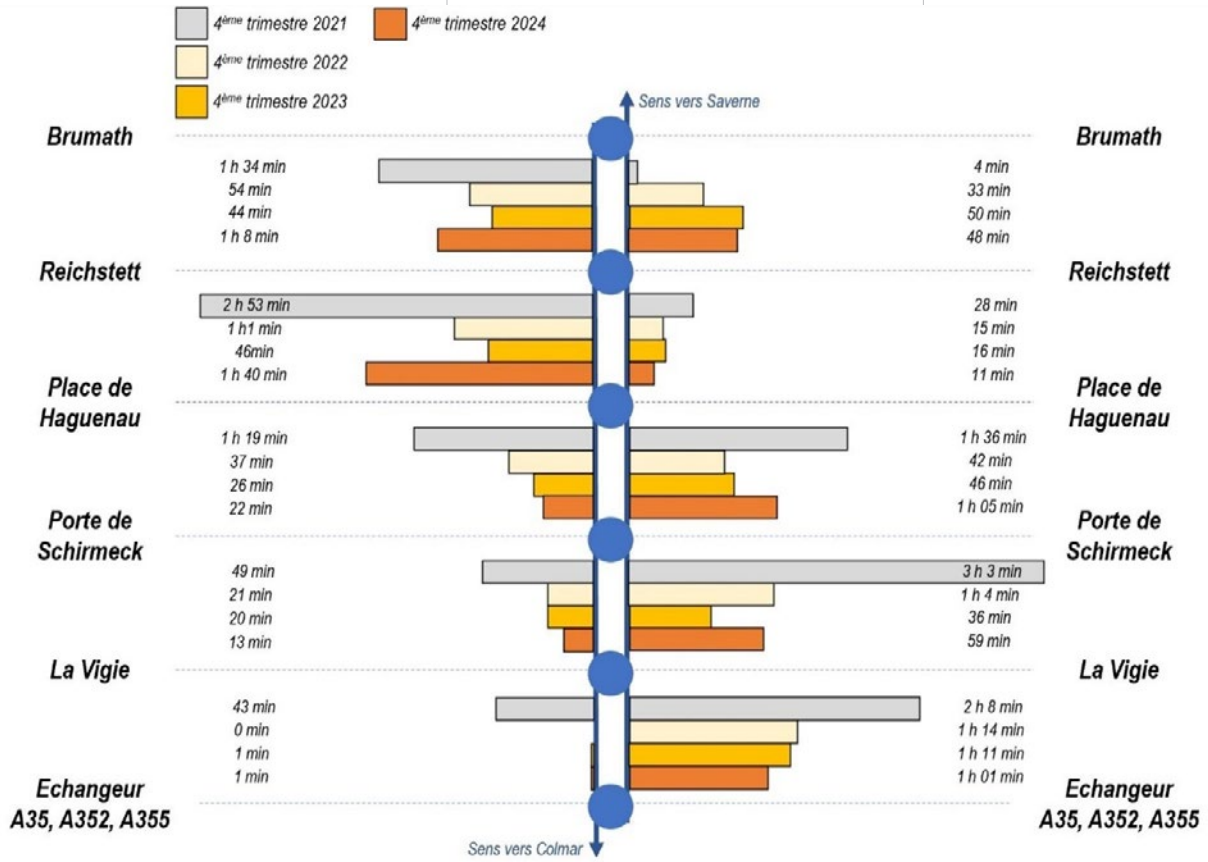
Des conditions de circulation stables depuis 2022

Les conditions de circulation ont connu peu de changement entre 2023 et 2024. Le temps de parcours a légèrement augmenté en heure de pointe du matin (+1 min 20) et du soir (+30 secondes). À noter, le temps de parcours ne s'est pas accru en 2024 par rapport à 2023 entre 10 h et 16 h à la suite de l'extension sur cette tranche horaire de la limitation à 70 km/h entre l'échangeur de Reichstett et la place de Haguenau, ainsi qu'entre La Vigie et la Porte de Schirmeck.

La mise en regard de 2022, 2023 et 2024 semble 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). Le schéma ci-dessous présente les temps moyens de ralentissement quotidiens entre différentes sections de la M35 sur le quatrième trimestre de chaque année (septembre-novembre), trimestre le plus congestionné.

Si les temps de parcours montrent une certaine régularité, les temps de congestion se sont accrus par rapport à 2023 sur certaines sections de la M35, notamment entre l'échangeur de Brumath et la place de Haguenau et entre l'échangeur A35/A352/A355 et la place de Haguenau.

FIGURE 8 : **ÉVOLUTION DU TEMPS MOYEN DE RALENTISSEMENT QUOTIDIEN SUR LA M35**



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

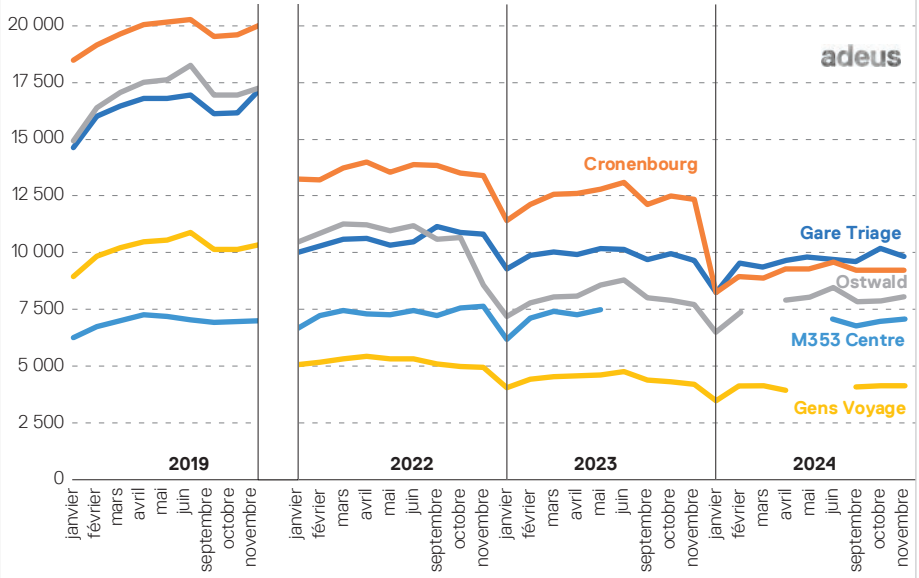
Évolution du trafic des poids lourds (PL)[4]

Chute du trafic poids lourds sur la M35

Le trafic poids lourds (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, en particulier en 2022, notamment grâce aux panneaux à message variable du SIRAC, et aux contrôles des forces de l'ordre le long de la M35.

Les comptages des PL montrent une forte baisse du trafic PL, variant aujourd'hui de -40 % à -60 % par rapport à 2019 selon la station mesurée.
Le trafic PL présente une baisse modérée entre l'année 2023 et 2024 et semble tendre vers une stabilisation. Les stations Gare de Triage et Ostwald présentent une baisse du débit moyen annuel de PL de l'ordre de 3 %, celle de Gens du Voyage présente une baisse de l'ordre de 8 %. Seule la station Cronenbourg présente une baisse plus marquée du trafic PL. Mais il est probable que la baisse enregistrée soit principalement liée à un recalibrage de la station de mesure intervenu mi-décembre 2023, et ayant eu un impact sur les catégorisations de PL depuis lors.

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**

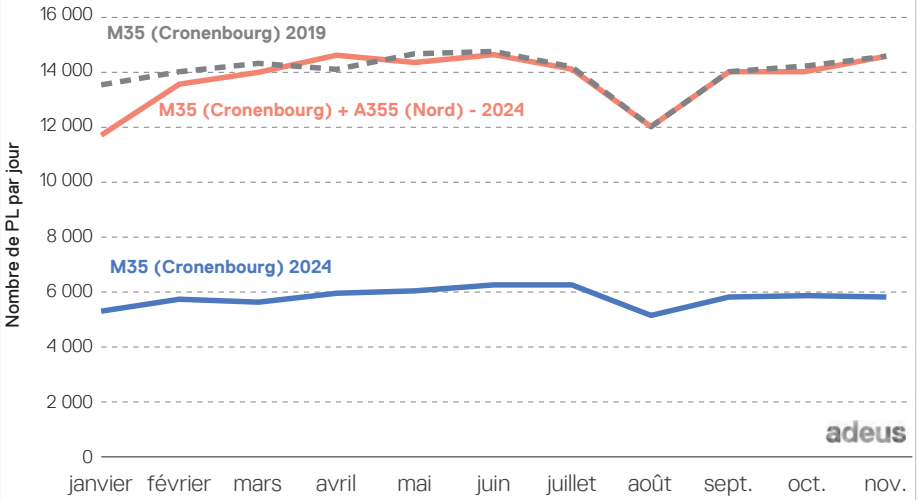


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

Trafic global des poids lourds (PL)[5] stable

En parallèle, et dans la continuité des observations de 2022 et 2023, **le trafic PL sur l'A355 a gagné en volume en 2024 avec une intensité similaire à la baisse de trafic PL sur la M35**. 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 10).

FIGURE 10 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE PL (8 M OU PLUS) AUX JOURS OUVRÉS À LA STATION CRONENBOURG ET SUR L'A355**



Source : ARCOS, 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.

On observe une légère augmentation du trafic sur le Pont de Roppenheim en 2024 par rapport à 2023 (5 700 PL/jour en 2024 contre 5 100 PL/jour en 2023), se rapprochant du trafic observé en 2019 (6 000 PL/jour en 2019). À l'inverse, le trafic PL est en baisse sur le Barrage de Gambsheim par rapport à 2023 (1 850 PL/jour en 2024 contre 2 050 PL/jour en 2023) se rapprochant du trafic observé en 2019 (1 750 PL/jour). Ces deux franchissements du Rhin fonctionnent toutefois en vase communicant et les évolutions de trafic qui y sont constatées sont davantage le fait de causes locales (travaux sur le Barrage de Gambsheim à l'été 2024) que de la réorganisation du système autoroutier eurométropolitain.

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 Rocade 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.

Enfin, côté allemand, la Bundesautobahn A5 connaît une légère baisse de trafic PL par rapport à 2019 sur l'ensemble des points de comptage suivis, aux alentours de -6 %. Cette légère baisse de trafic sur l'A5 contraste avec la légère croissance du trafic PL sur l'A35 entre 2019 et 2024. Ce peut être signe d'une plus grande attractivité du réseau autoroutier alsacien pour le trafic PL à l'échelle du Rhin-supérieur à la suite de l'ouverture de l'A355, mais aussi une conséquence de l'augmentation de la LKW-Maut sur le réseau autoroutier allemand, bien que le trafic PL ne montre pas d'évolution majeure entre 2023 et 2024 sur l'A5.

POIDS LOURDS SUR AUTOROUTE A355

Évolution du trafic des véhicules légers (VL)[6]

Une diminution du trafic automobile de plus en plus faible sur la M35 en 2024

La baisse de trafic enregistrée de janvier à mars 2022 s'était amenuisée au cours de l'année 2023. L'amélioration des conditions de circulation sur la M35 semblait alors avoir favorisé un retour du trafic automobile. L'année 2024 marque un retour de la tendance à la baisse du trafic automobile sur la M35.

Le trafic montre une baisse significative par rapport à l'année 2019 sur l'ensemble des points de comptage de la M35 (-9 400 VL/jour ouvré en moyenne à Cronenbourg). Le trafic est même en baisse par rapport à 2022 à l'entrée sud de la M35 (-3 300 VL/jour ouvré en moyenne à Ostwald). Il reste cependant proche des niveaux de 2022 au centre et au nord de la M35.

Évolution du trafic automobile[7] global

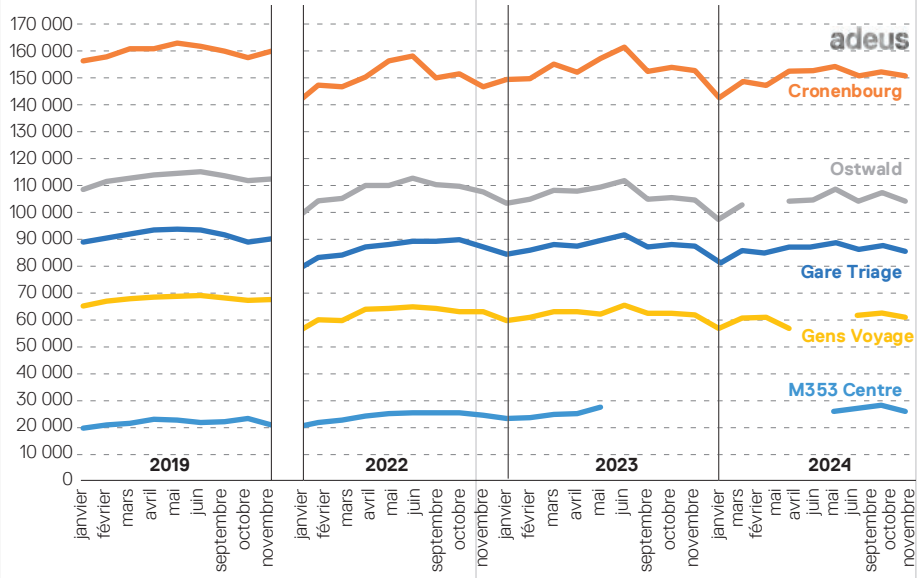
Le trafic VL global sur l'ensemble du réseau hyperstructurant (A355 + M35) est légèrement supérieur sur l'ensemble de l'année 2024 au niveau de 2019 sur la M35 seule (figure 11) avec environ 1 950 véhicules supplémentaires par jour ouvré (+1,2 %). Ces augmentations de trafic sur le réseau hyperstructurant strasbourgeois ne s'observent pas tout au long de l'année. Le premier trimestre 2024 présente un trafic en baisse de 11 500 véhicules par rapport au premier trimestre 2019 (-2 %).

Par rapport à 2023, le trafic sur le réseau hyperstructurant a diminué, avec 2 900 véhicules en moins en moyenne par jour ouvré (-1,7 %). Le trafic sur l'A355 a toutefois continué de croître avec 550 véhicules supplémentaires en moyenne par jour ouvré entre 2023 et 2024 (+4,5 %). La baisse de trafic automobile sur la M35 est donc supérieure à l'augmentation de trafic sur l'A355 par rapport à 2023.

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

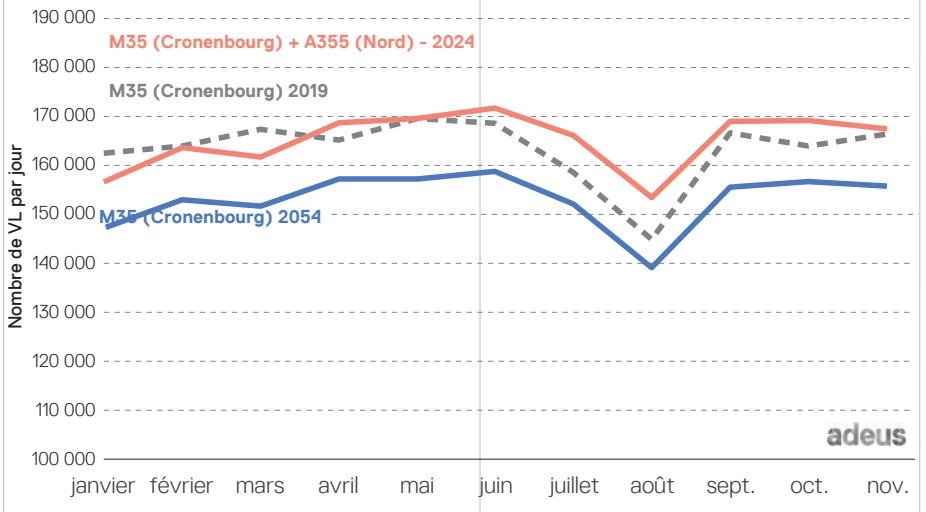
7. Dans ce paragraphe, un VL est défini comme un véhicule de longueur inférieure à 8 m.

FIGURE 11 : **ÉVOLUTION DES DÉBITS MOYENS DE VÉHICULES LÉGERS (INFÉRIEURS À 8 M) AUX JOURS OUVRÉS EN DIFFÉRENTS POINTS DE LA M35 ET DE LA M353 DEPUIS 2019**



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

FIGURE 12 : **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 n'apparait plus comme significatif sur les axes en lien avec le réseau hyperstructurant strasbourgeois. En effet, l'**on ne constate pas d'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 revenu en 2024 à son niveau de 2019, à 38 000 VL/jour. Ces évolutions demeurent marginales ;
  - sur l'A352, le trafic VL est passé de 26 750 VL/jour en 2019 à 27 700 VL/jour en 2024, en niveau stable depuis 2022 ;

- 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.

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.

Enfin, sur la Bundesautobahn A5 en Allemagne, le trafic automobile est très stable entre 2019 et 2024. Cette observation tranche avec les années 2022 et 2023, où le trafic VL était significativement inférieur à la période avant-covid (de -5 à -10 % entre 2019 et 2022 selon la section). Le trafic automobile autoroutier a donc regagné ses niveaux pré-covid côté allemand.

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. On constate des congestions légèrement plus importantes au niveau des VR2+, signe d'un respect accru des voies réservées.

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.

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.

Le trafic VL est en baisse en 2024, après des hausses continues observées en 2022 et 2023. La hausse de l'attractivité de la M35 ne se traduit plus par une hausse de trafic. Le trafic sur le réseau hyperstructurant a également légèrement baissé en 2024, ce qui semble indiquer une tendance générale à la baisse du trafic routier, élément constaté par ailleurs sur l'avenue du Rhin ou encore le trafic transfrontalier.

Usage et efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transport collectifs (VR2+)

Usage des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs (VR2+)

Une baisse de l'usage de la voie de gauche

Les usagers de l'autoroute utilisent en premier lieu les voies les plus à droite, comme dicté par le code de la route (Article R412-23). Sur la M35, l'on observe que la voie de gauche ne commence à être significativement utilisée qu'à partir d'un certain débit de véhicules, situé autour de 600 véh./h. De surcroît, l'usage de la voie de gauche augmente avec le débit global de véhicules. En corollaire, l'usage de la voie de gauche est très faible la nuit, et est plus faible en journée qu'aux heures de pointe.

En 2019, le trafic se répartissait de manière équilibrée entre les trois voies en heure de pointe : l'on retrouve en moyenne 33 % des véhicules sur la voie de gauche sur tous les points observés.

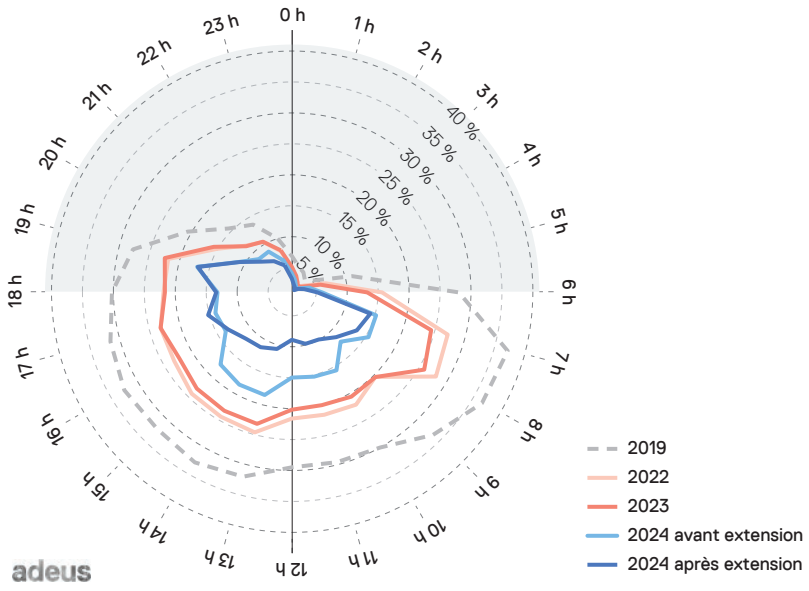
Après la mise en œuvre des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, l'usage de la voie de gauche a fortement décru aux heures d'activation, en passant de 33 % à entre 20 et 25 % des véhicules sur cette voie[8]. Notons cependant que ces taux d'usage demeurent supérieurs à l'estimation du taux de véhicules en covoiturage estimés à 18 % par l'enquête mobilité allégée de 2019.

Faible impact de la VR2+ dans la baisse d'usage de la voie de gauche

Comme évoqué au paragraphe précédent, le taux d'usage de la voie de gauche décroît avec le débit. Or, depuis 2019, l'ouverture de l'A355 et l'interdiction de transit des poids lourds sur l'Eurométropole de Strasbourg, le trafic automobile sur la M35 a légèrement décru (-5 à -10 %) et celui des poids lourds a fortement décru (-40 à -60 %).

8. Les taux d'usage de la voie de gauche sont plus élevés aux comptages les plus proches des divergents de la place de Haguenau et de la Porte de Schirmeck.

FIGURE 13 : **TAUX D'USAGE DE LA VOIE DE GAUCHE DE 2019 À 2024 AU NIVEAU D'OSTWALD EN FONCTION DE L'HEURE***



* Les profils d'usage de la voie de gauche pour les autres stations de comptage sont donnés en annexe

Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

De ce fait, trois grandes hypothèses peuvent permettre d'expliquer la baisse de l'usage de la voie de gauche depuis 2019 :

- Baisse de trafic VL global et report de trafic VL vers les voies de droite ;
- Baisse de trafic PL et report de trafic VL vers les voies de droite ;
- Respect de la mise en œuvre des VR2+.

Or, les deux premières hypothèses permettent à elles seules d'expliquer 100 % de la baisse d'usage de la voie de gauche sur la quasi-totalité des points de comptage étudiés, de sorte que l'impact de mise en œuvre de la VR2+ demeure indiscernable dans l'usage des voies.

Cette assertion n'est en revanche pas valable pour les stations de comptage Ostwald et Bischheim, où la baisse de trafic sur la voie de gauche peut être expliquée jusqu'à 50 % par le respect de la mise en œuvre des VR2+. Cependant, il convient de souligner que ces stations de comptage se situent à proximité des radars de contrôle installés en juillet 2024.

Fort impact local de la mise en place des radars de contrôle

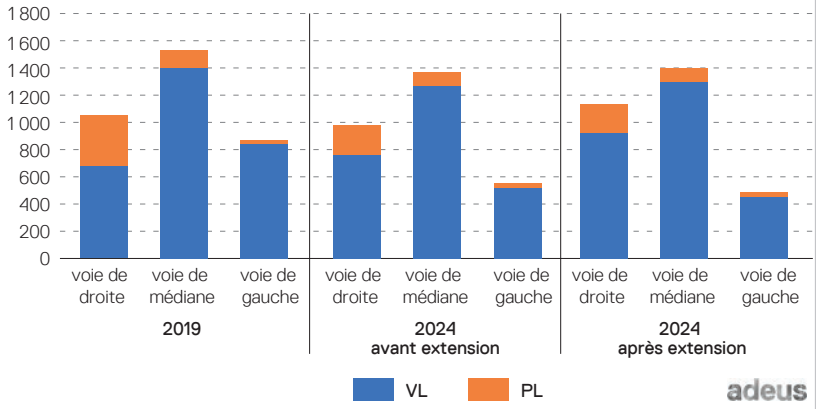
Étant donné la forte différence d'usage de la VR2+ en fonction de si un radar est présent à proximité ou non, l'on peut conclure en une efficacité significative du dispositif de contrôle pour le bon respect de la VR2+. En effet, la VR2+, aux heures d'activation n'accueille, que 12 % de la circulation automobile au niveau de la station de comptage d'Ostwald à proximité d'un radar de contrôle, contre 25 % au niveau de la station de comptage Gare de Triage, qui ne se situe pas à proximité d'un radar.

Cependant, ces radars ont aussi pour effet de déboucher sur des comportements de rabattement peu avant le radar, potentiellement accidentogènes et à l'origine de ralentissements sur la voie médiane. Ces comportements ont été reportés tant par le SIRAC que par les exploitants de cars interurbains utilisant la VR2+ sud. Ainsi, les caméras de contrôle ont à ce jour un effet de respect de la VR2+ très ponctuel, à l'endroit même où ils sont installés.

Impact significatif de l'extension horaire d'activation des VR2+

L'extension horaire d'activation des VR2+ de 10 h à 16 h a mené à une baisse d'usage de la voie de gauche à ces horaires. À la station de comptage Ostwald, l'on est passé de 17 % des automobiles sur la voie de gauche avant extension, à 10 % après extension.
La baisse d'usage de la voie de gauche s'observe également à la station de comptage Gare de Triage, passant de 20 % du trafic automobile à 17 %, malgré l'absence de dispositif de contrôle à proximité.

FIGURE 14 : **ÉVOLUTION DÉBIT HORAIRE MOYEN VL ET PL PAR VOIE ENTRE 10 H ET 16 H EN 2019 ET 2024, AVANT ET APRÈS EXTENSION HORAIRE**



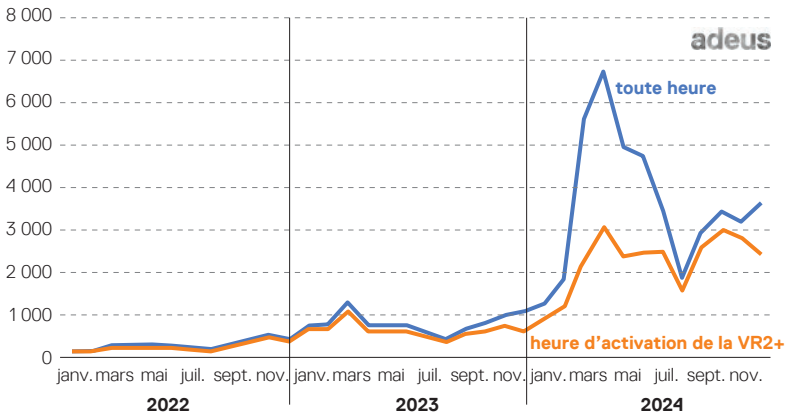
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

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[9], que 3 % des trajets effectués en covoiturage à l'échelle française. La figure ci-contre présente l'évolution du covoiturage formel à destination de Strasbourg.

L'augmentation des trajets en covoiturage recensés sur le RPC n'est pas toujours le reflet d'une pratique accrue du covoiturage. Elle

FIGURE 15 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES EN COVOITURAGE VERS STRASBOURG**



Source : Registre de Preuve de Covoiturage

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

témoigne avant tout d'un usage accru des plateformes officielles de covoiturage, lié entre autres à leur développement sur de nombreux territoires et aux incitations financières à les utiliser. La promotion de ce type d'outil peut toutefois créer une dynamique favorable à la démocratisation de la pratique du covoiturage.

Le 11 mars 2024, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé sa plateforme de covoiturage (Aut'Hop). Les trajets, en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, effectués via cette plateforme, sont accompagnés d'incitatifs financiers : le trajet est gratuit pour les passagers et offre une compensation financière pour le conducteur. De fait, la mise en œuvre d'une plateforme de covoiturage a permis une augmentation conséquente du covoiturage formel sur le territoire eurométropolitain. Le nombre de covoitureurs formels vers Strasbourg est passé de 1 200 en décembre 2023 à 6 700 en avril 2024 (mois suivant le lancement de la plateforme de covoiturage) avant de redescendre à 3 600 en décembre 2024, soit un triplement du nombre de covoitureurs formels en un an.
En décembre 2024, les deux tiers du covoiturage formel vers Strasbourg se faisaient aux heures d'activation de la VR2+.

Efficacité de la VR2+

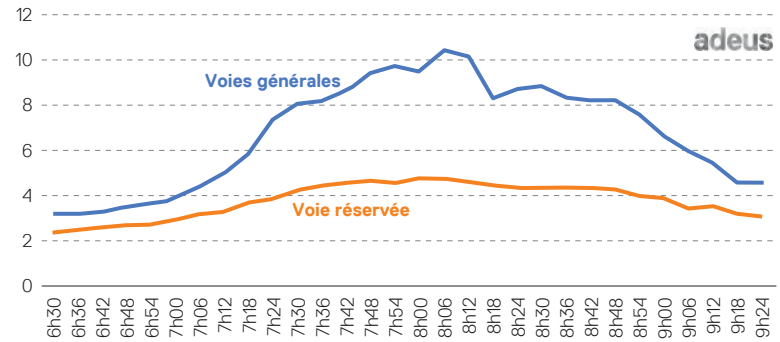
L'analyse des traces GPS individuelles des véhicules utilisant la section à voies réservées nord, effectuée par PTV, réussit à démarquer deux tendances claires de vitesse avec un différentiel allant jusqu'à 10 km/h entre la voie réservée et les autres voies de circulation. Ce différentiel de 10 km/h permet aux usagers de la VR2+ de bénéficier de temps de parcours sur l'ensemble de la section de maximum 5 min, contre jusqu'à 10 min pour les usagers des autres voies. Ainsi, la VR2+ permet de diviser au plus par deux le temps de parcours sur la section nord.

Ce constat de temps de parcours amélioré sur la VR2+ est partagé par les exploitants des cars interurbains, qui estiment que la VR2+ est bénéfique et représente un gain d'efficacité pour les transports collectifs.

L'analyse des vitesses de circulation par voie sur les tronçons routiers où sont mises en place les VR2+ montre que la vitesse de circulation sur les VR2+ est nettement supérieure à celle sur les autres voies. L'écart est particulièrement important aux heures de pointe ; il atteint jusque 25 km/h d'écart à la station de comptage Gare de Triage sur la VR2+ nord en septembre 2024. Les écarts de vitesse se sont accrus par rapport à 2021, montrant un meilleur respect de la VR2+ au cours du temps.

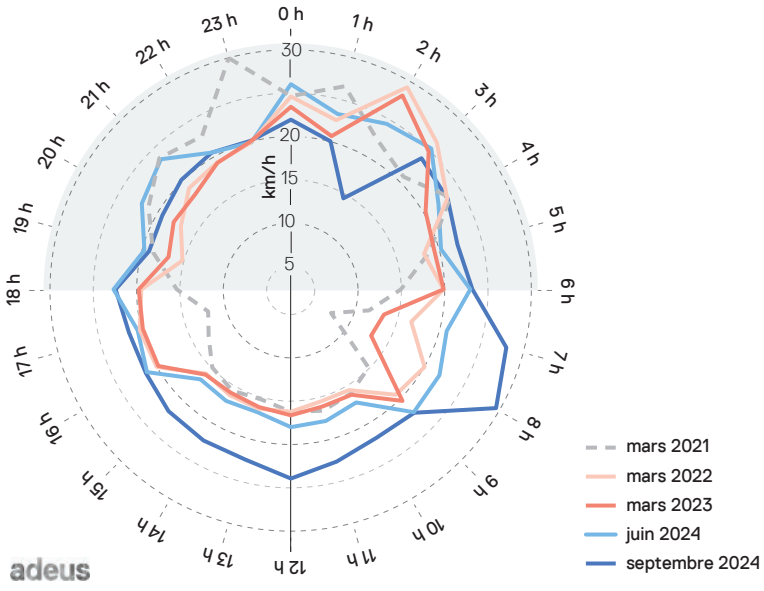
L'analyse des vitesses montre également un non-respect généralisé des limitations de vitesse, en particulier sur les VR2+. La limitation à 70 km/h en journée aux heures d'activation des VR2+ apparait peu respectée. Les graphiques des vitesses de circulation par voie sont présentés en annexe (Annexe 3 et Annexe 4).

FIGURE 16 : **TEMPS DE PARCOURS VOIE RÉSERVÉE ET VOIES GÉNÉRALES, DONNÉES PTV**



Source : PTV

FIGURE 17 : **ÉCART DE VITESSE ENTRE LA VR2+ ET LES VOIES GÉNÉRALES À LA STATION DE COMPTAGE GARE DE TRIAGE**



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

Taux de fraude sur les voies réservées

D'après le SIRAC, qui observe l'usage des voies réservées, le taux de véhicules autosolistes sur celles-ci était d'environ 80 % en 2023 et se situait entre 55 % et 62 % à l'été 2024, juste avant la mise en service des radars de contrôle-sanction.

Suite à la mise en service, le 15 juillet 2024, des radars de contrôle, le taux de fraude relevé sur les voies réservées était directement descendu à 32 %[10]; soit une division par près de deux du non-respect de la mesure.

Principaux enseignements de l'efficacité des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs

L'impact de la mise en œuvre des voies réservées demeure difficile à quantifier à ce stade étant donné que leur introduction a été simultanée à l'ouverture de l'A355 et à l'interdiction de transit des poids lourds sur l'Eurométropole de Strasbourg, éléments ayant contribué à une diminution du trafic et une amélioration très significative des conditions de circulation. Cependant, quelques grandes tendances peuvent être dessinées.

En premier lieu, la baisse d'usage de la voie de gauche peut s'expliquer majoritairement, voire totalement, par la baisse des débits et le report naturel des automobiles vers les voies de droite sur les portions de la VR2+ qui ne sont pas contrôlées. La baisse très forte de l'usage des voies de gauche au droit des radars de contrôle, s'approchant des estimations de véhicules en covoiturage sur la M35 selon l'enquête mobilité allégée de 2019, montre cependant l'efficacité de la mise en place d'un dispositif de contrôle-sanction.

En outre, malgré les comportements de fraude constatés, il semble que la majorité des usagers autosolistes de la M35 respecte la mesure des VR2+. En effet, les gains de temps constatés tant par les FCD que par les exploitants de cars interurbains, ainsi que l'accroissement des écarts de vitesses entre la VR2+ et les autres voies au cours du temps, sont autant d'indications que les usagers de la M35 pris dans des congestions sur les voies de droite ne se déportent pas sur la voie de gauche pour les éviter.

10. Taux de véhicules détectés en autosoliste, le mardi 16 juillet sur le créneau 7 h à 9 h, du côté de Baggersee

Évènements routiers et accidentologie

Malgré les comportements d'évitement du contrôle-sanction sur la VR2+, 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 et aux transports collectifs.

Les exploitants de cars interurbains reportent quant à eux une plus grande facilité pour leur manœuvre d'insertion dans la VR2+, et une habituation des automobilistes quant à la présence de véhicules lourds sur la voie de gauche.

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 et en 2024. 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 réserver une voie de circulation à la pratique du covoiturage, en phase avec les objectifs de décarbonation des mobilités. Ceci s'est matérialisé par des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs sur la M35 dans le sens entrant vers Strasbourg.

Le covoiturage est aussi une des réponses à la mise en place de la ZFE-m.

L'appropriation du dispositif se fait progressivement, avec un taux de fraude encore important sur les voies réservées au covoiturage, toutefois en forte diminution depuis la mise en place de radars de contrôle à l'été 2024.

L'amélioration des conditions de circulation sur la M35 n'ont à ce jour pas créé l'appel d'air de trafic redouté pour les véhicules légers : le trafic sur la M35 est en baisse par rapport à 2019. Néanmoins, l'A355 présentant une offre nouvelle de desserte routière, le trafic sur le réseau hyperstructurant strasbourgeois (M35 + A355) est en hausse.

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 et aux transports collectifs :

- *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[11]. Il sera vraisemblablement difficile de discerner la part due à la voie de covoiturage de celle liée à la chute du nombre de PL empruntant la M35, voire même d'autres mesures actuellement en œuvre sur l'Eurométropole de Strasbourg, telles que la zone à faibles emissions-mobilité ou encore, de manière plus structurelle, l'évolution du parc automobile.

- *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 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 des voies réservées. La montée en charge du covoiturage est cependant accompagnée par l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise en place de la plateforme de covoiturage Aut'Hop en mars 2024 et des accompagnements financiers, et l'évolution du nombre de trajets en covoiturage formels vers Strasbourg témoigne de cette augmentation.
  Il est aujourd'hui encore plus difficile de quantifier l'impact des voies réservées sur l'usage des transports collectifs routiers empruntant la M35.

- *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

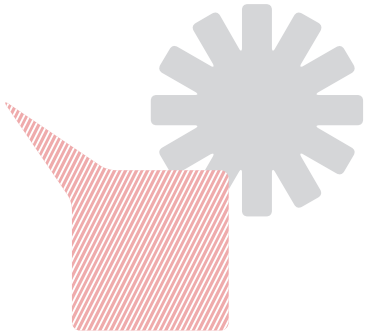
11. https://www.atmo-grandest.eu/sites/grandest/files/medias/documents/2024-02/Suivi_Qualite_Air_Eurometropole_Strasbourg_ZFE_m_M35_2023.pdf

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'enquête mobilité certifiée Cerema, actuellement menée sur l'Alsace par l'Adeus, permettra cependant d'apporter des éclairages sur les potentielles modifications d'usage du covoiturage après la mise en place des voies réservées.

- *Dans quelle mesure l'expérimentation des voies réservées sur la M35 permet d'assurer des 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 disaient covoiturer, pensaient que la mise en place des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs est une bonne initiative. Une nouvelle enquête de satisfaction des usagers de la M35 sera menée par l'Eurométropole de Strasbourg à l'automne 2025 et permettra d'actualiser la perception de la voie réservée.
  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.

- La mise en place de radars de contrôle a-t-elle permis le respect des voies des réservée ?
  La mise en place, à l'été 2024, de radars de contrôle, a fait passer le taux de non-respect des VR2+ de 60 % à 32 %. Le taux de non-respect des VR2+ reste donc élevé malgré un effet significatif des radars de contrôle. De plus, le respect des VR2+ n'est pas contrôlé en dehors des zones de présence des radars.

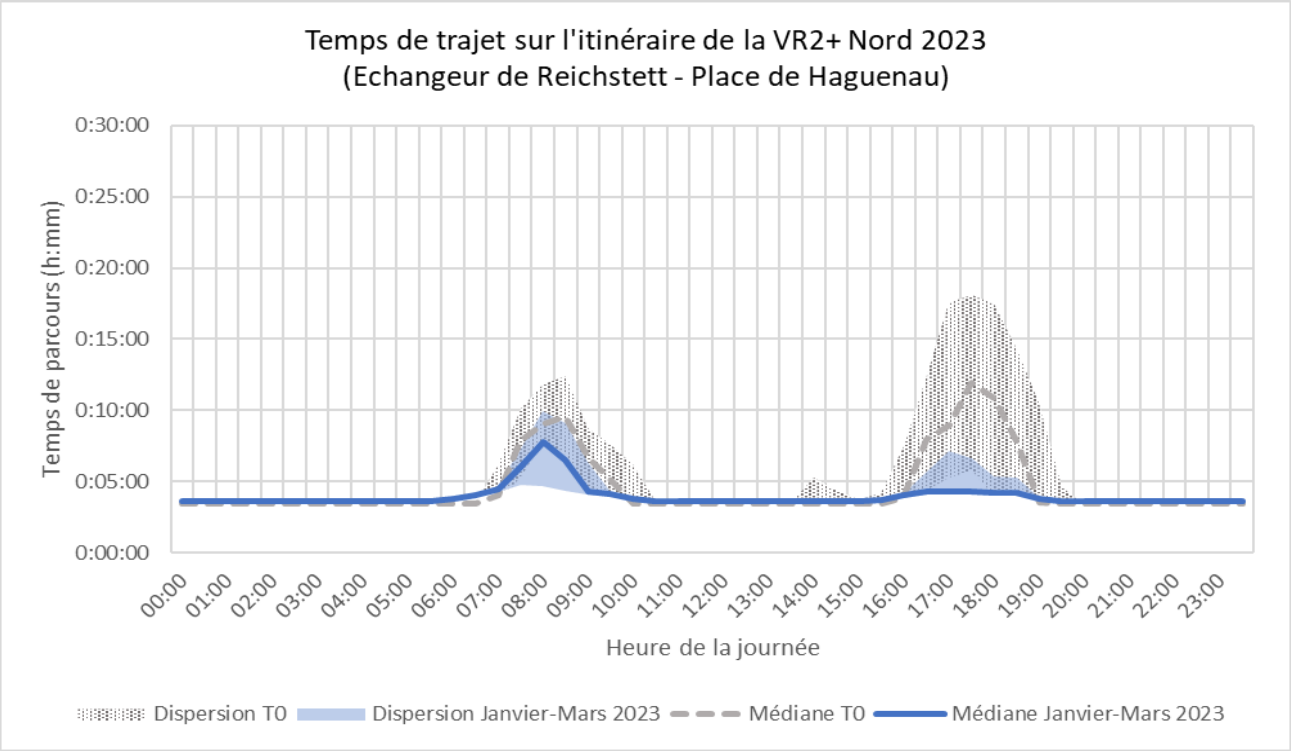
Enfin, la comparaison des résultats à l'échelle nationale, avec les spécificités de chacune des expérimentations, permettra de comparer les forces et faiblesses de chacune, et de s'inspirer des bonnes pratiques sur d'autres terrains.



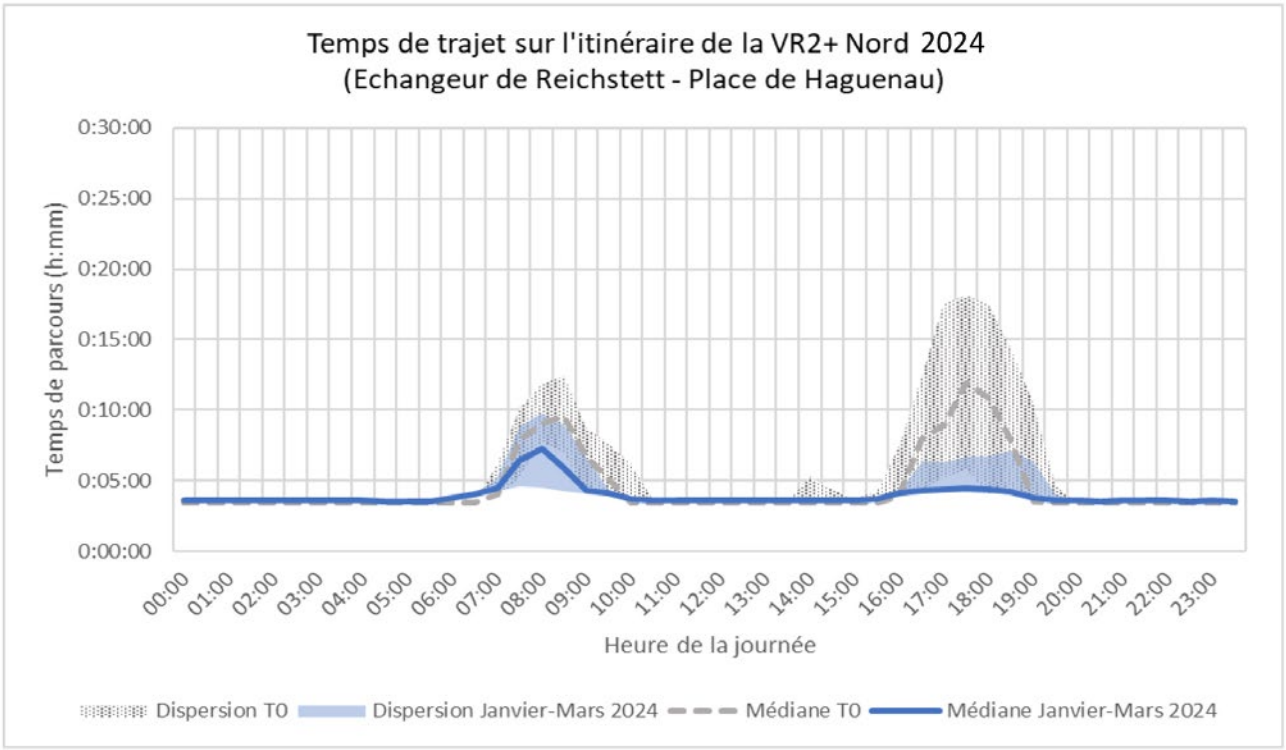
Annexes

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

HIVERS 2023 ET 2024



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

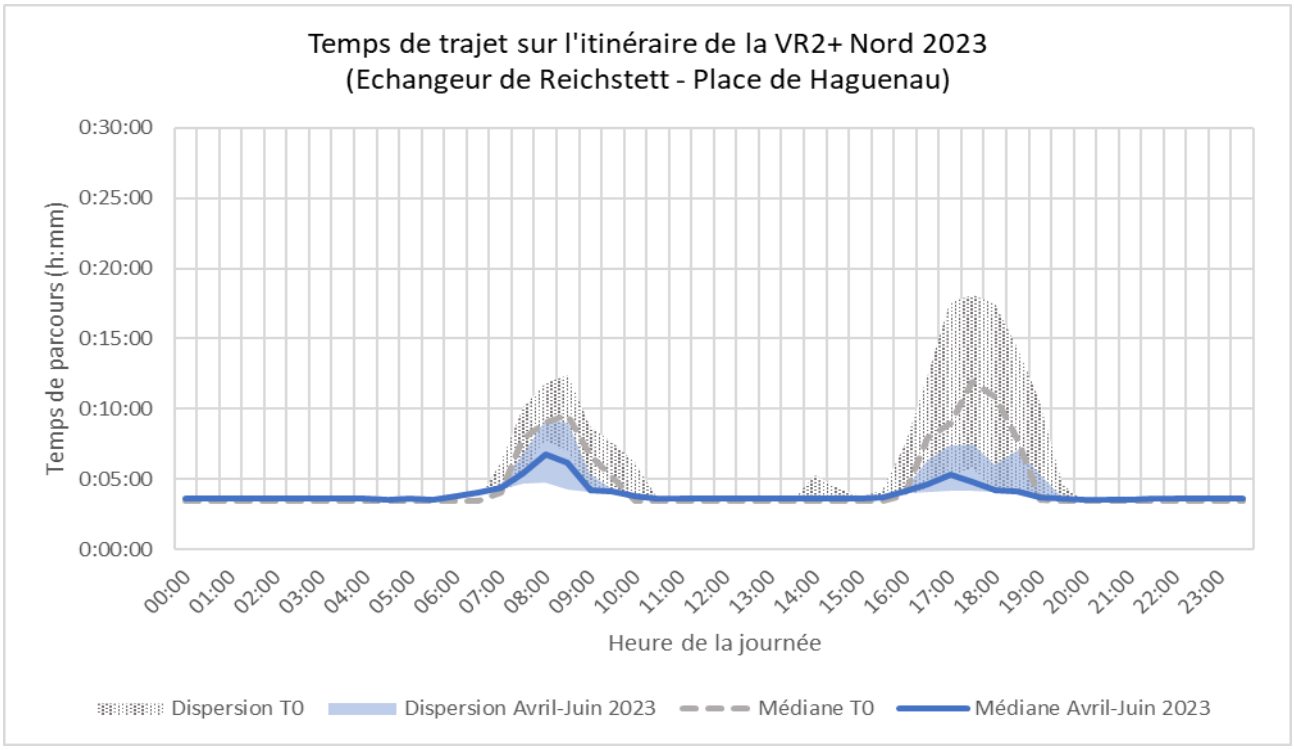


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

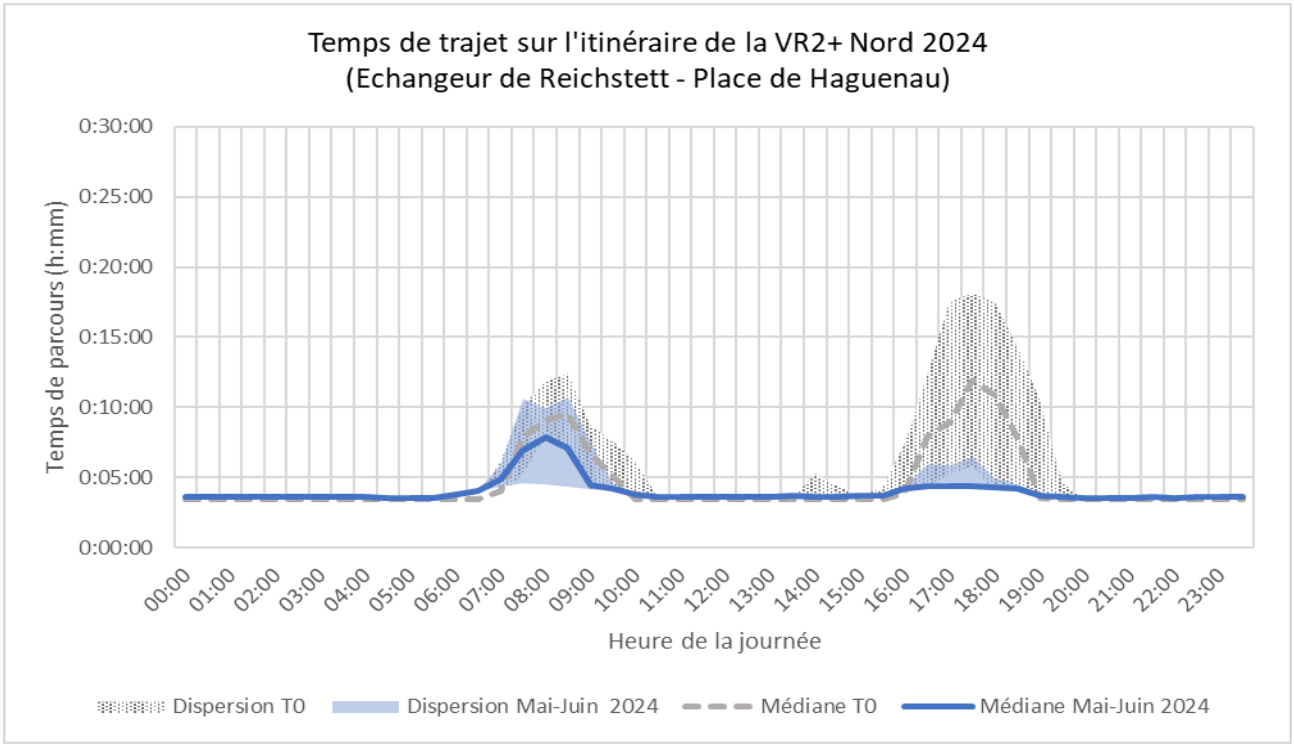
Ces graphiques montrent les temps médians de parcours en 2023 et 2024 sur différentes sections de la M35, ainsi que les dispersions de temps de parcours autour de ces médianes.

Ainsi, plus la dispersion autour de la médiane est faible, plus les temps de parcours sont réguliers d'un jour à l'autre.

PRINTEMPS 2023 ET 2024

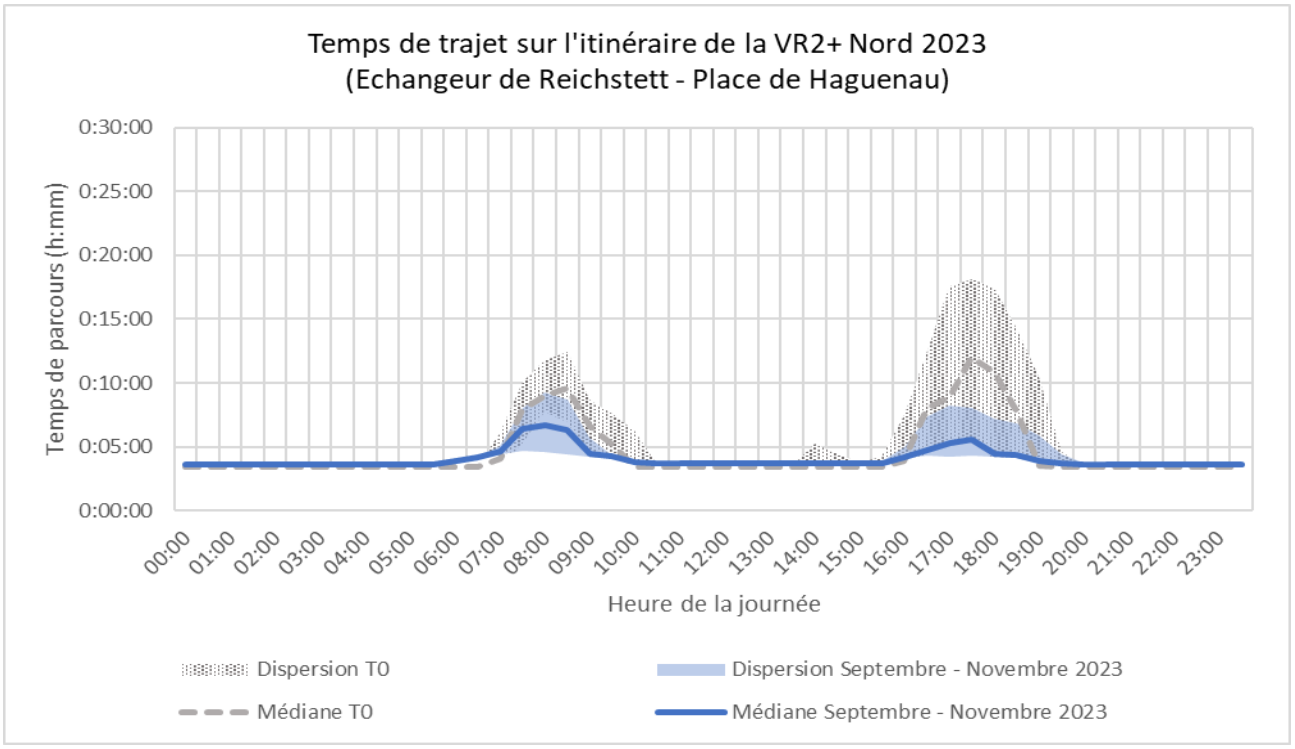


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

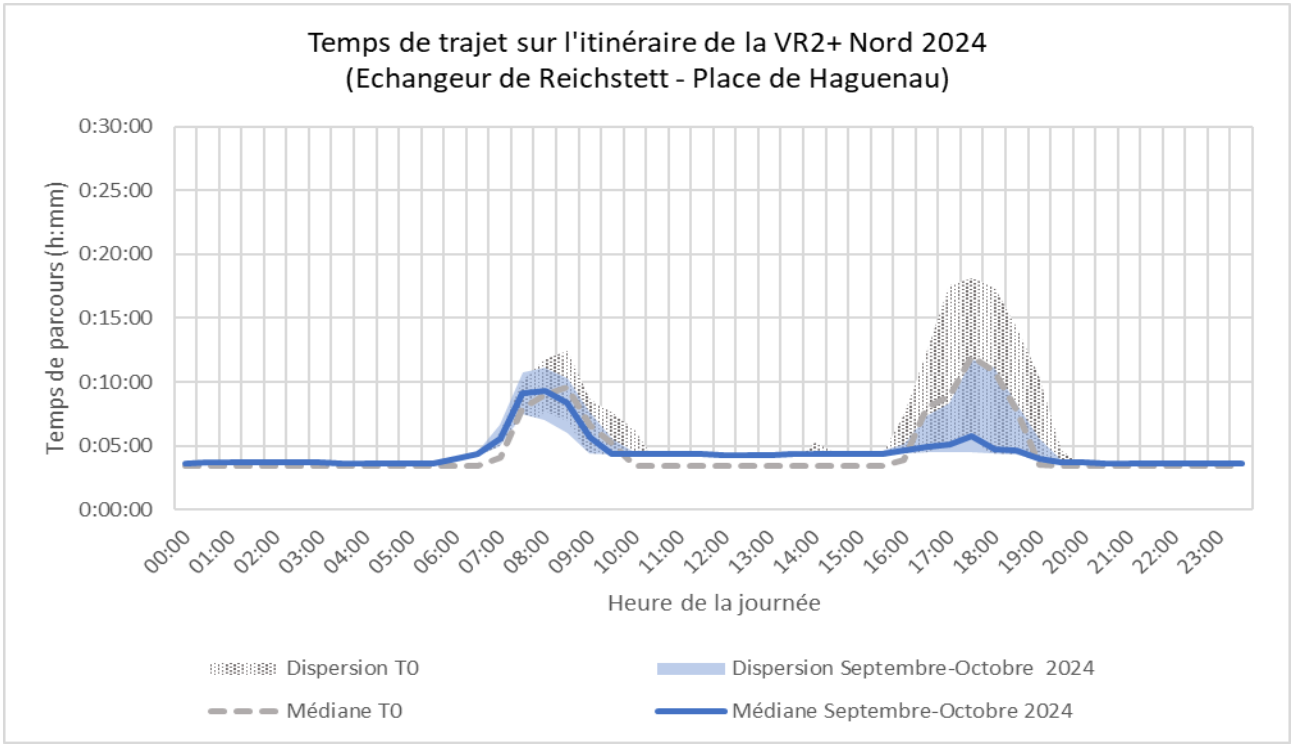


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2023 ET 2024

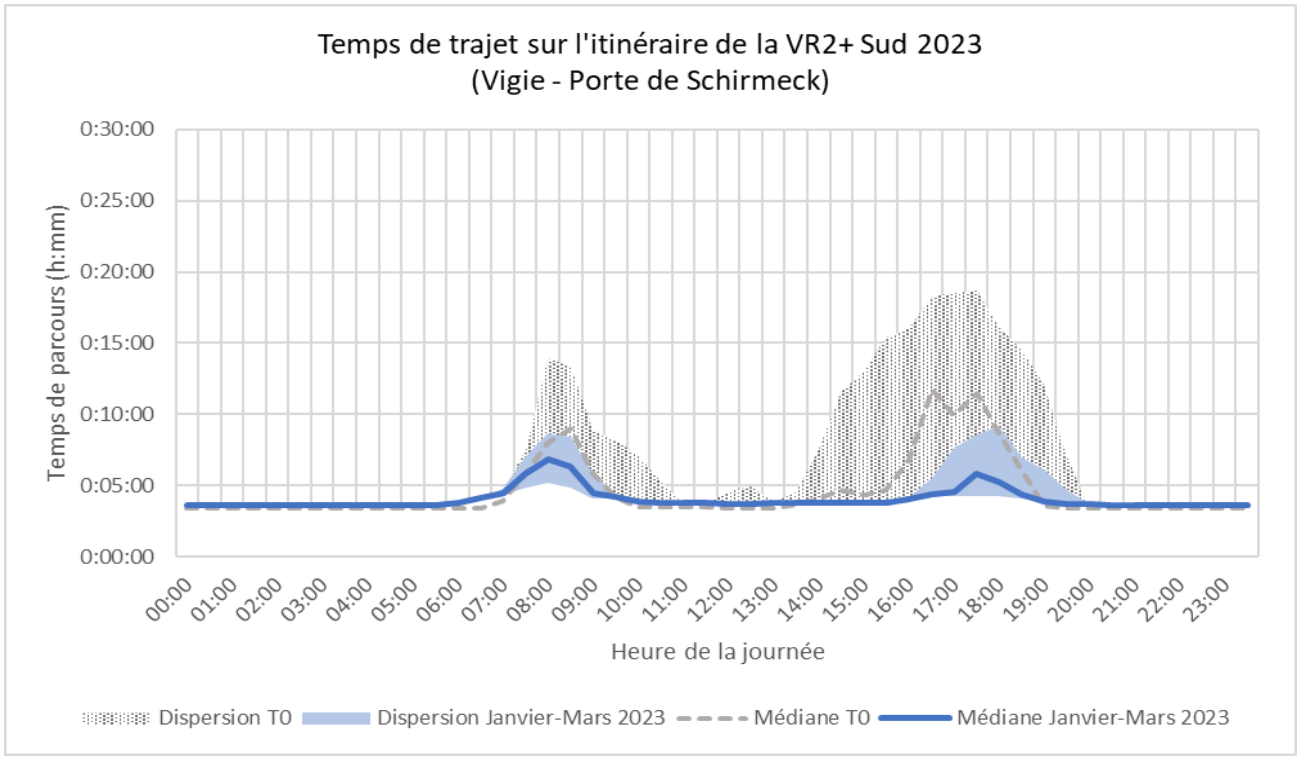


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

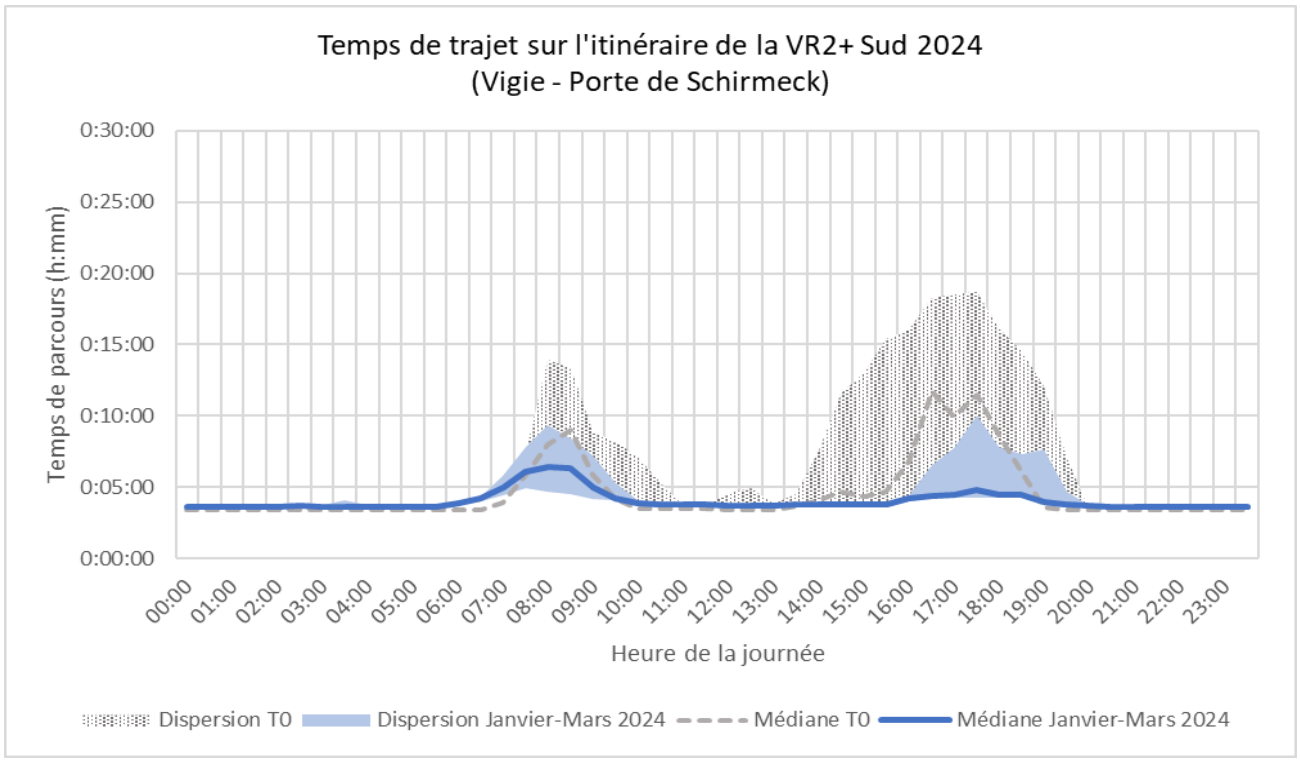


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

ANNEXE 1B :
GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE DE LA VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE ET TRANSPORTS COLLECTIFS (VR2+) SUD HIVERS 2023 ET 2024

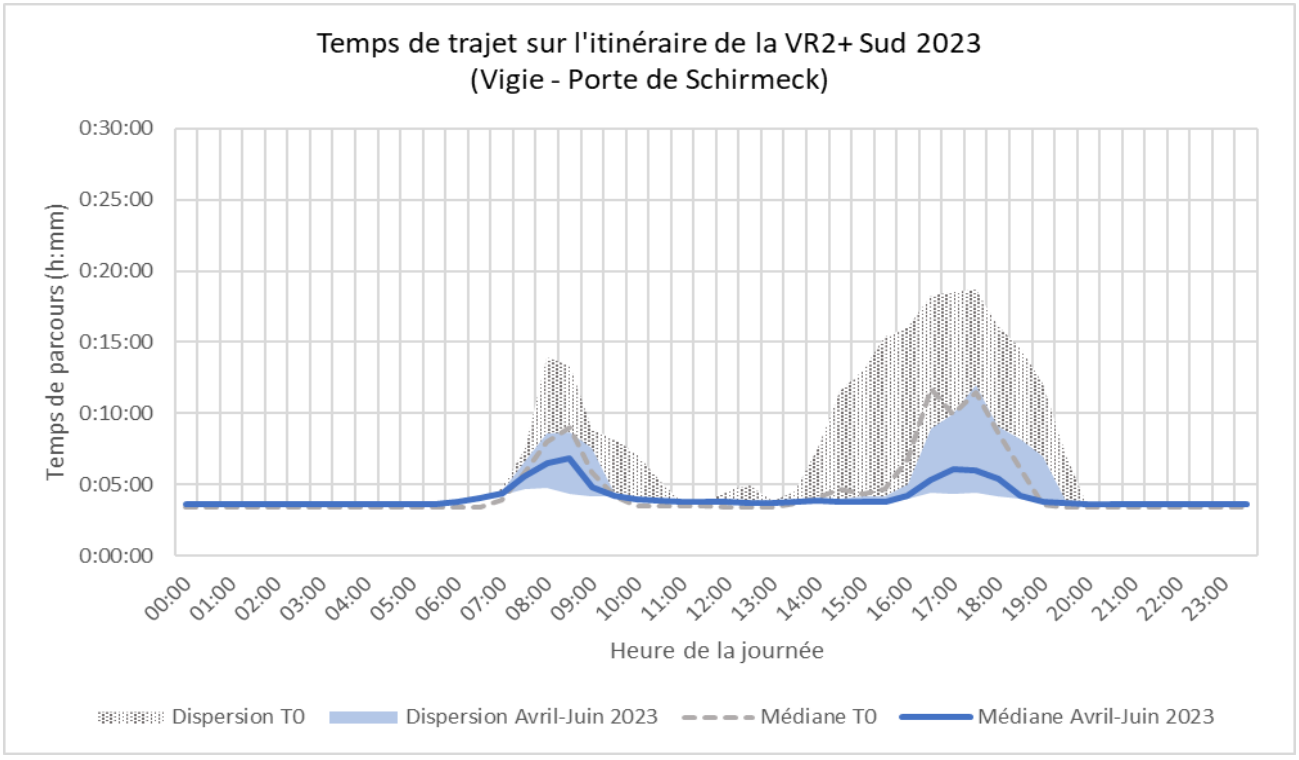


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

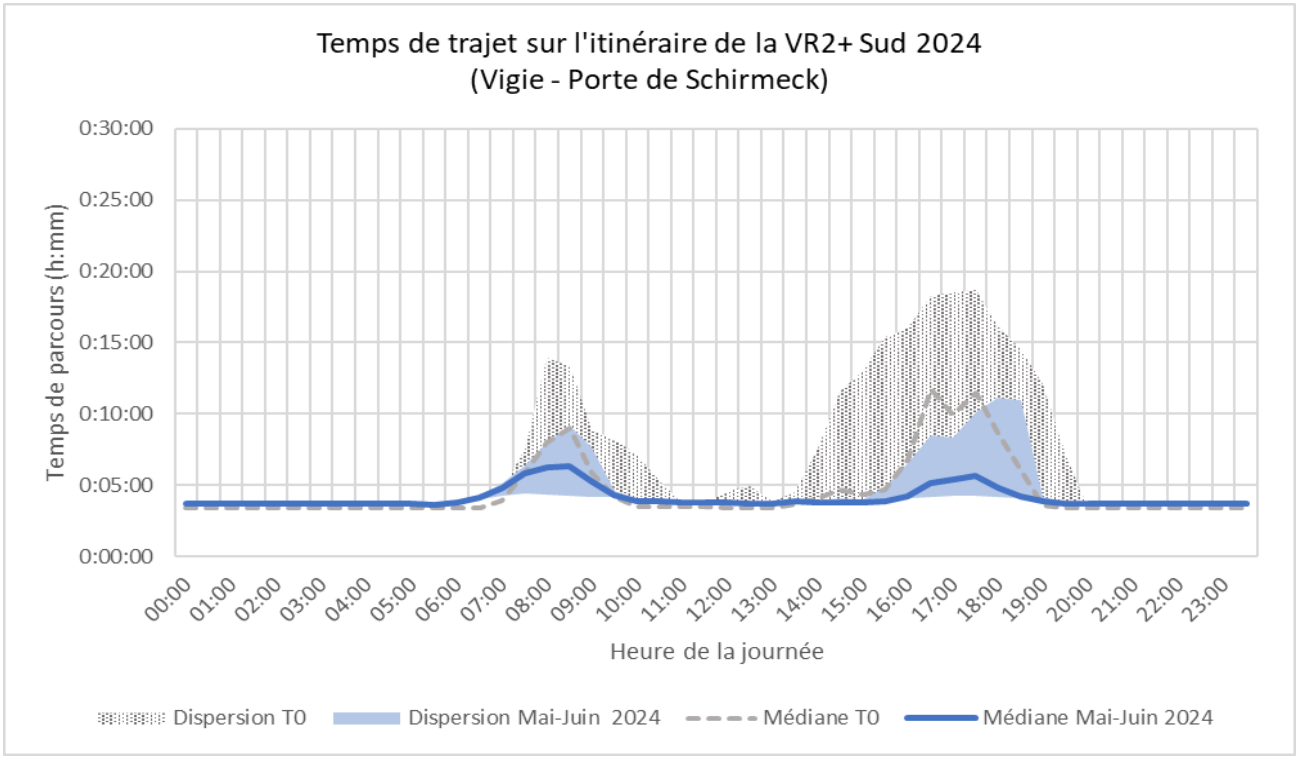


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2023 ET 2024

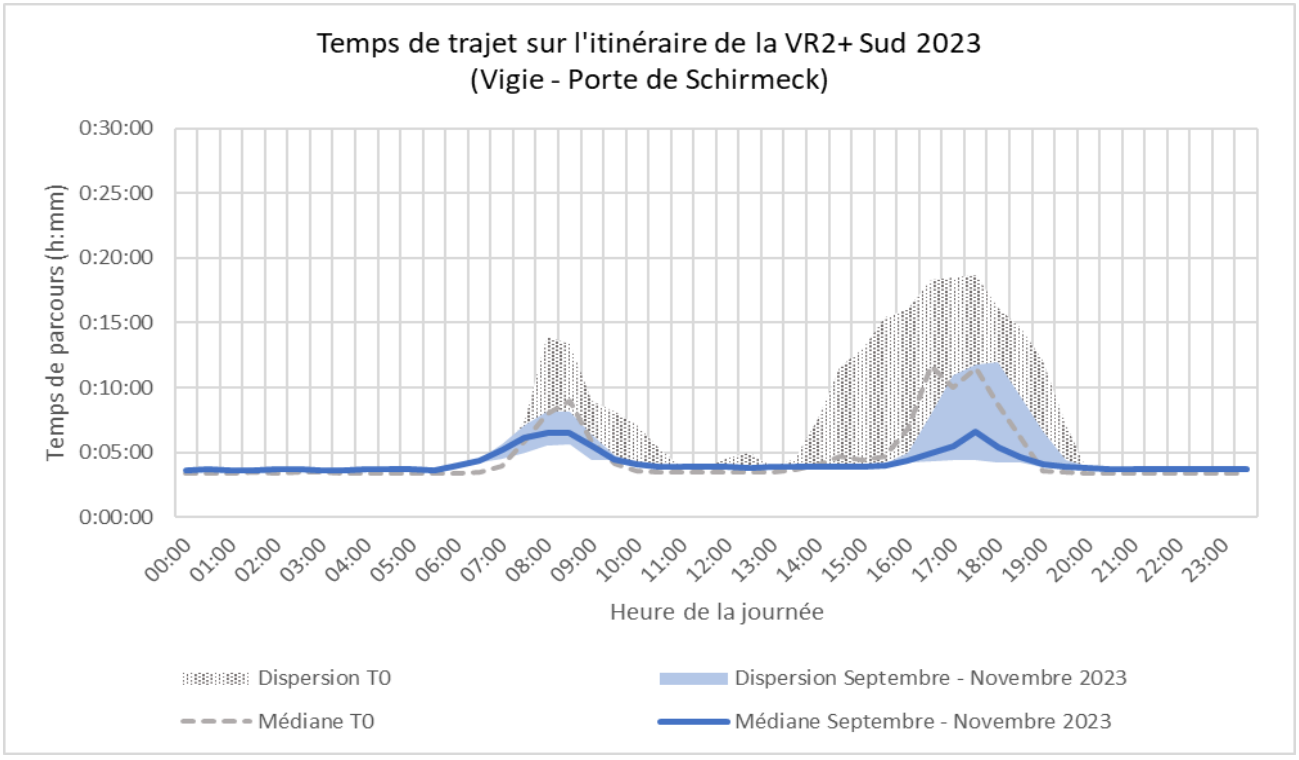


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

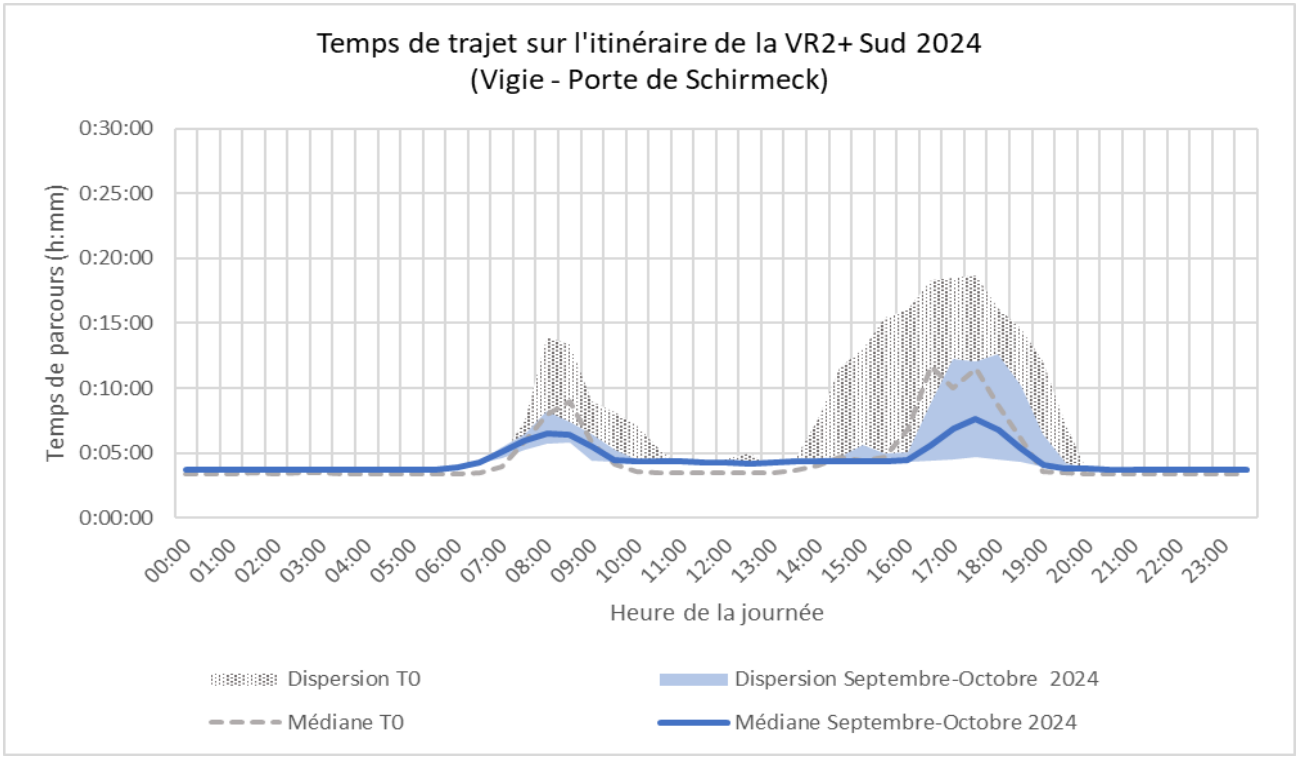


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2023 ET 2024

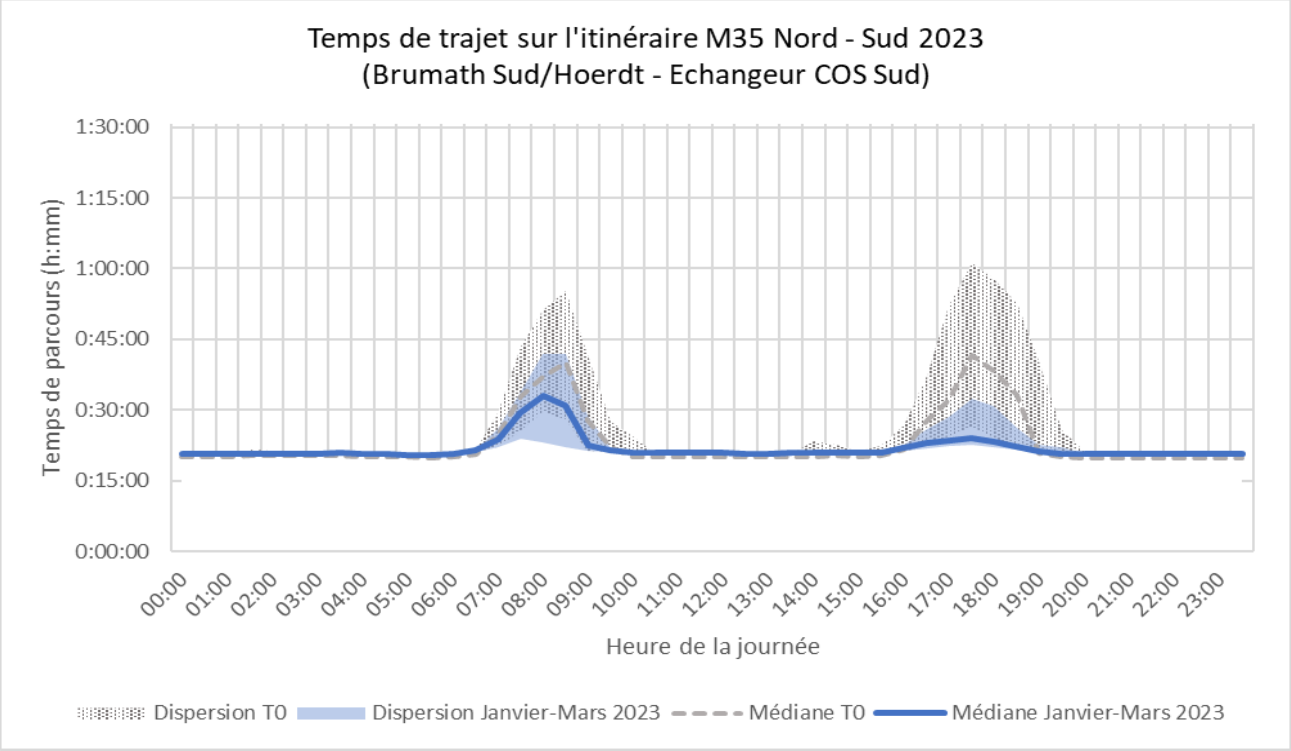


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

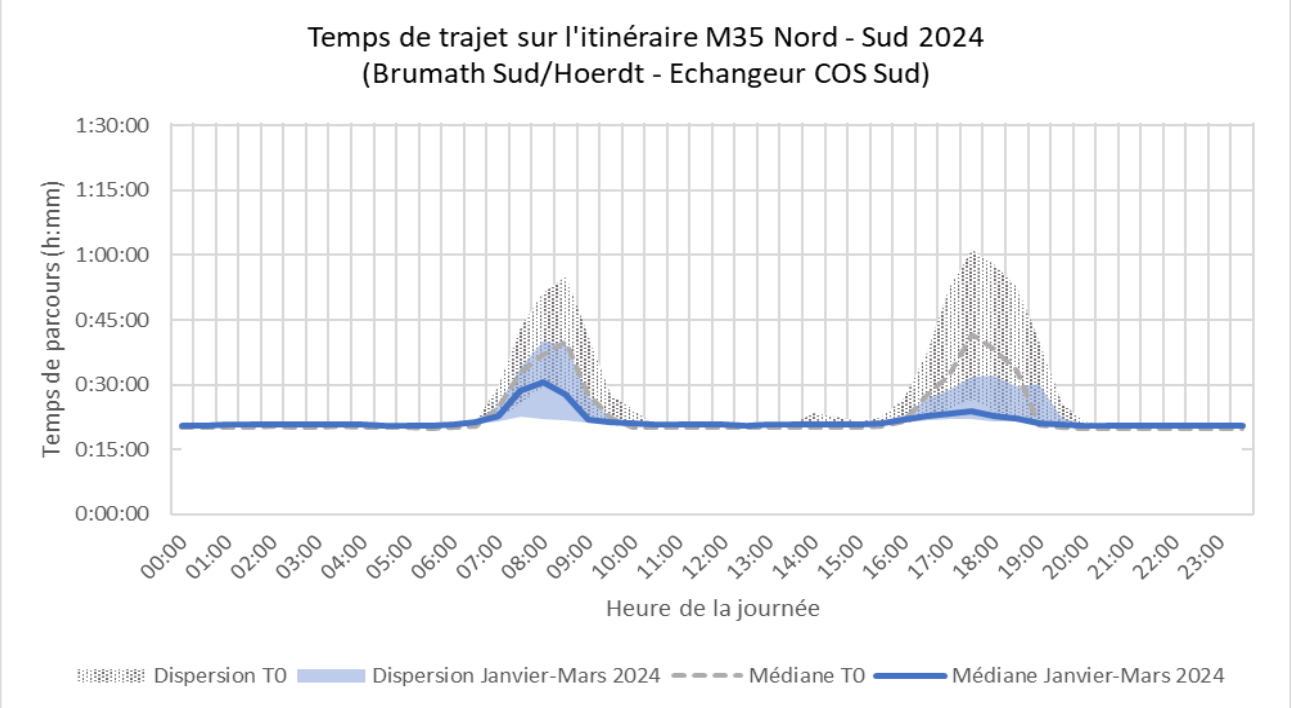


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

ANNEXE 1C : GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE M35 NORD -> SUD
HIVERS 2023 ET 2024

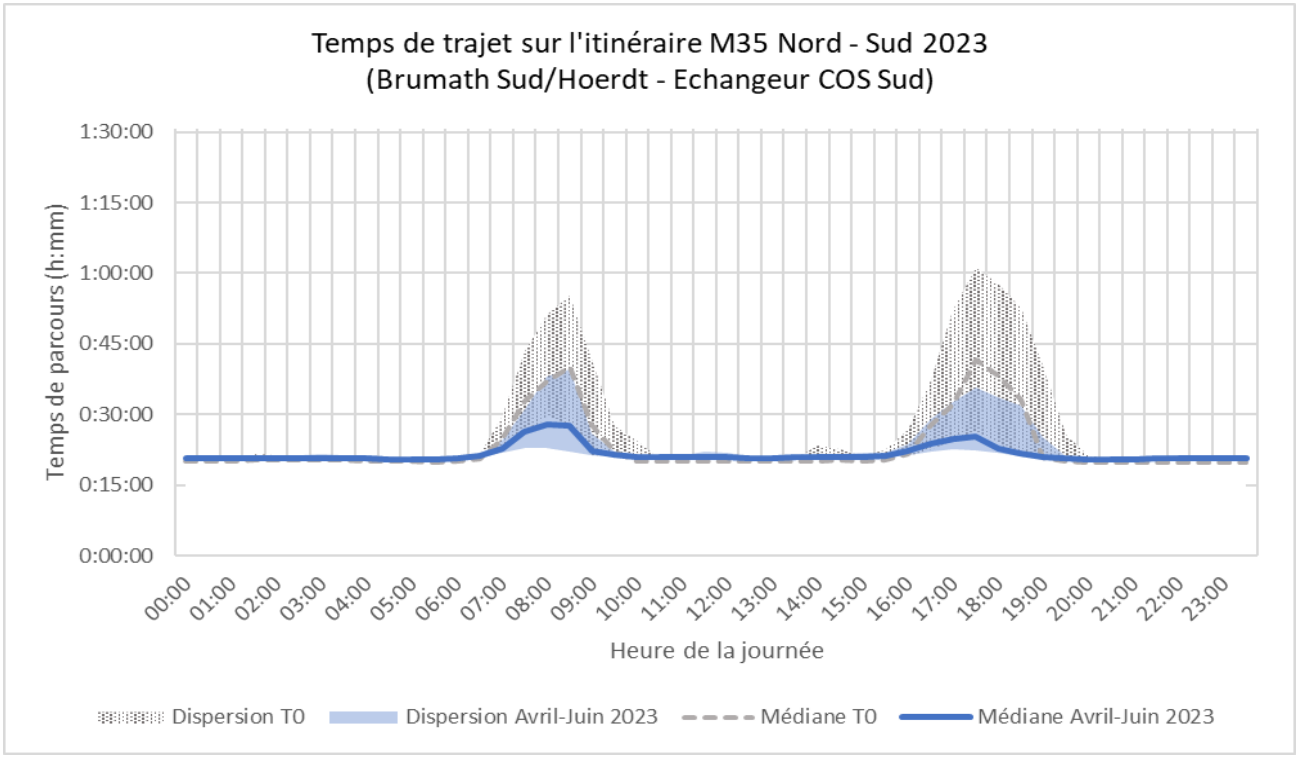


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

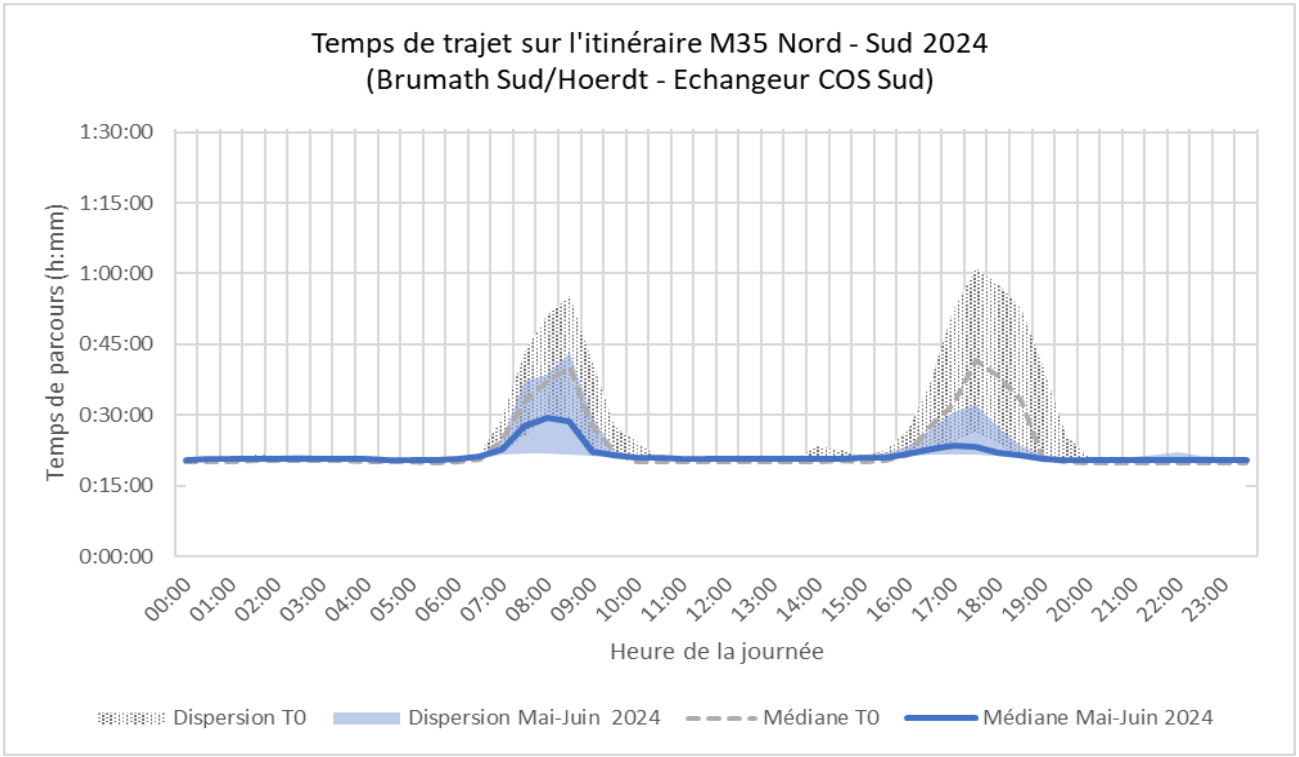


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2023 ET 2024

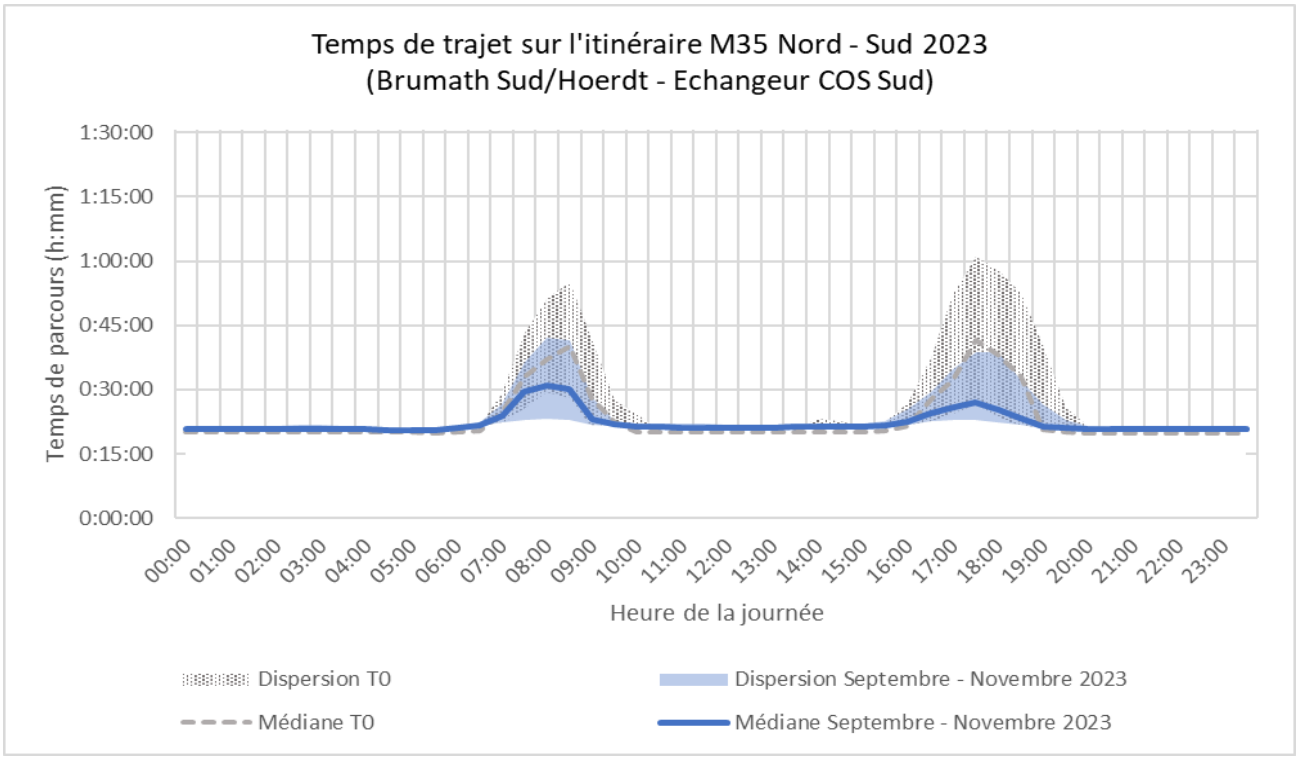


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

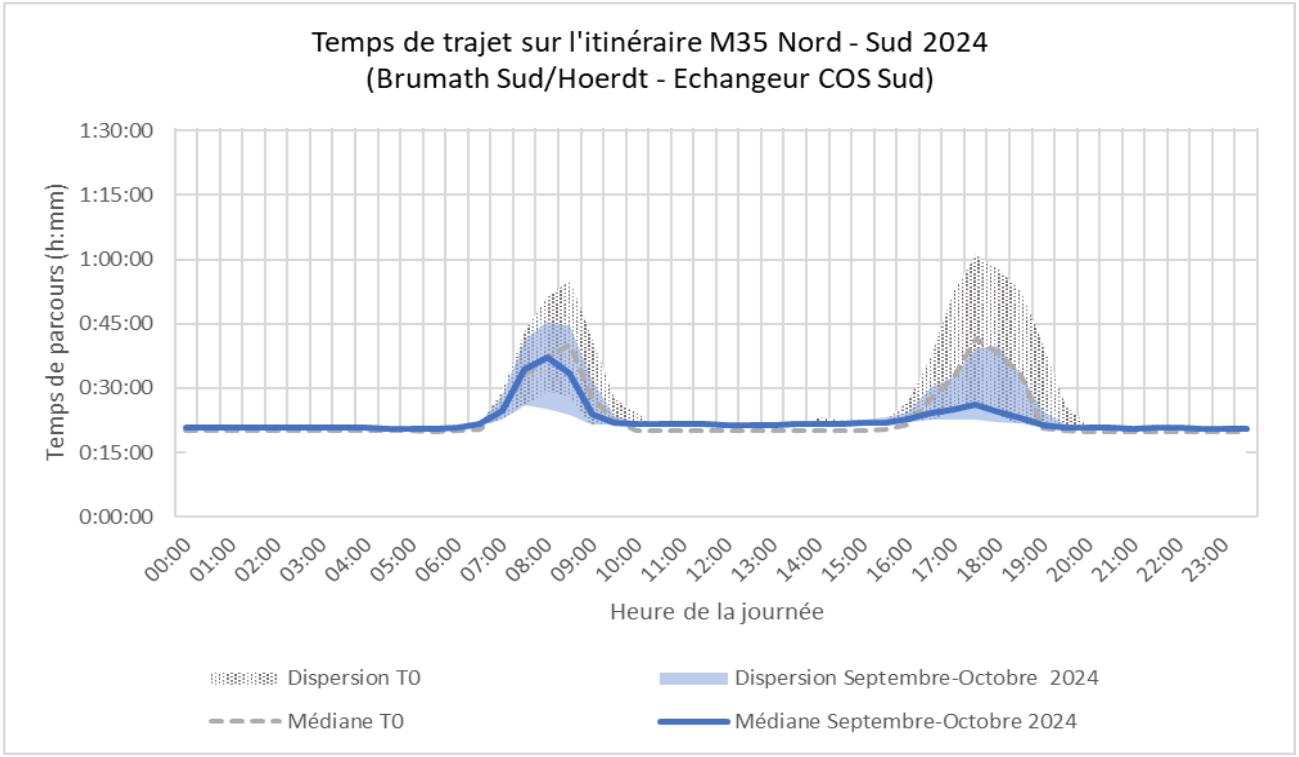


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2023 ET 2024

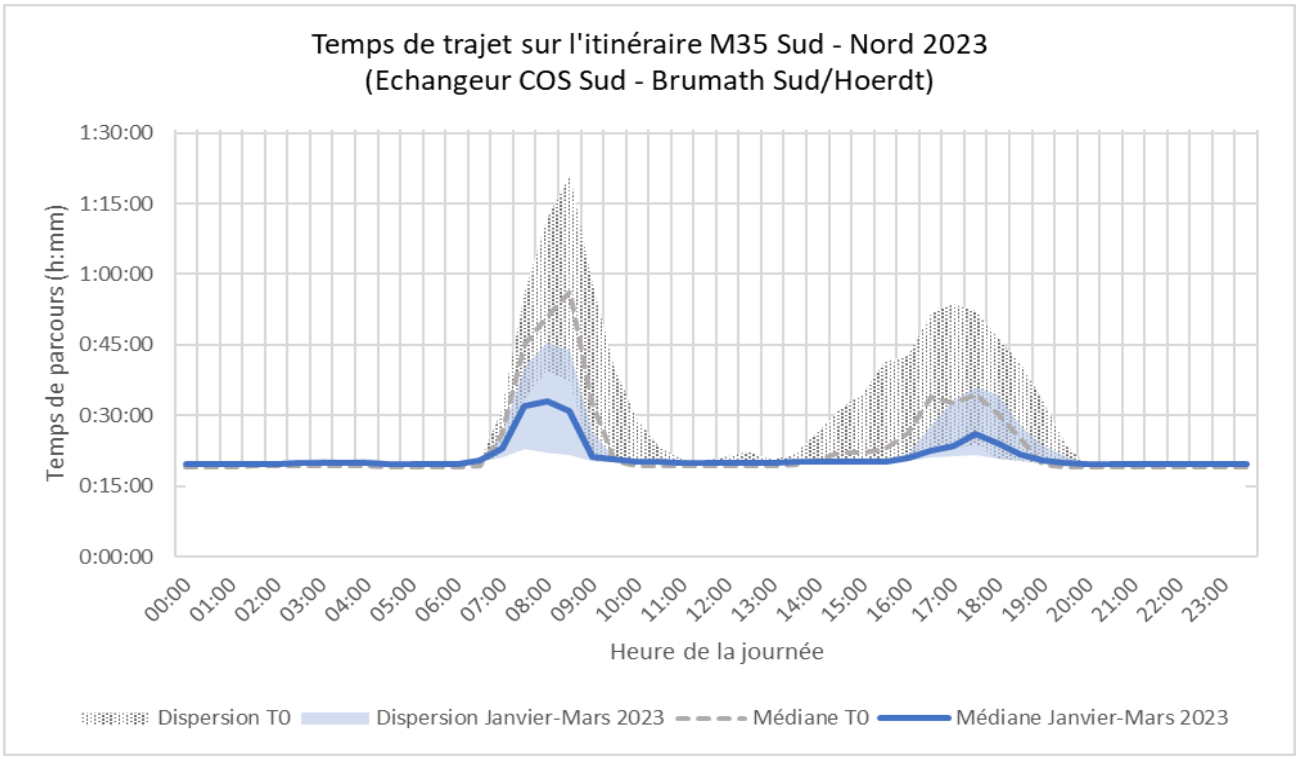


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

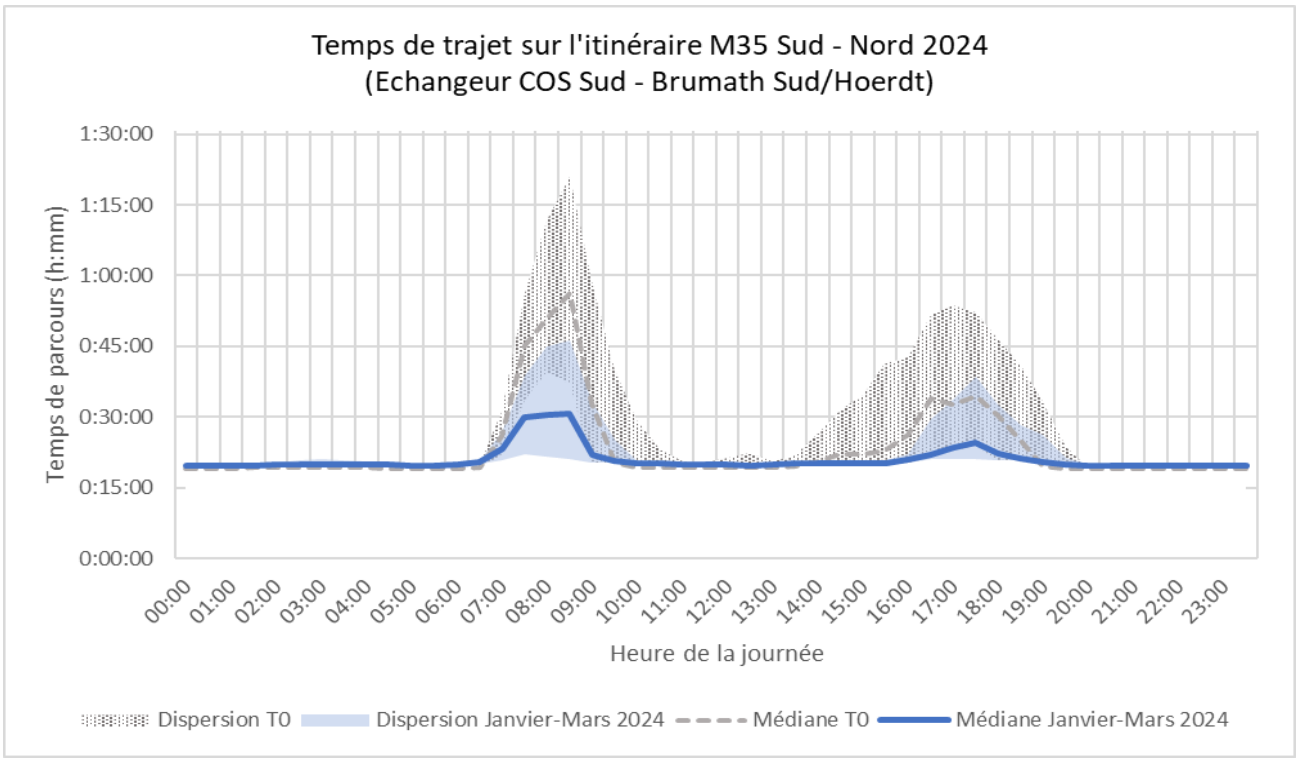


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

ANNEXE 1D : GRAPHIQUES DE TEMPS DE PARCOURS ITINÉRAIRE M35 SUD -> NORD
HIVERS 2023 ET 2024

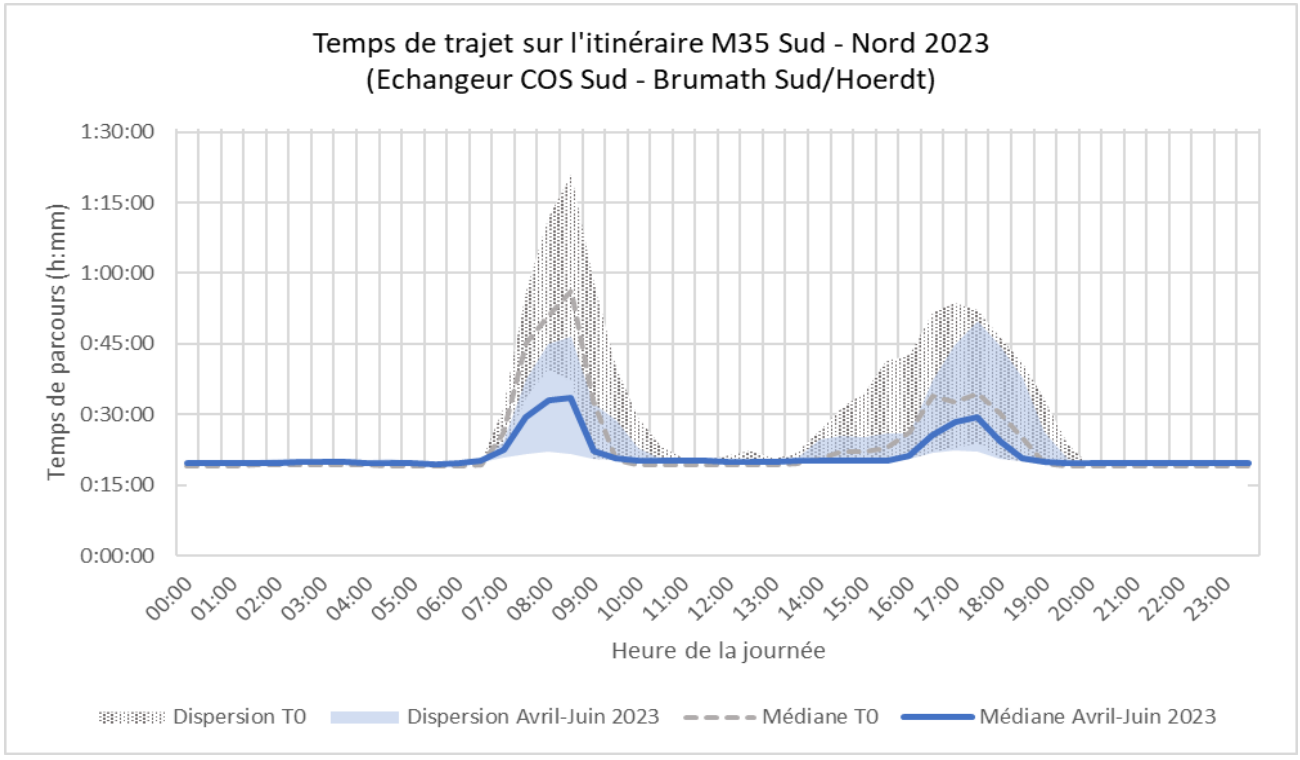


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

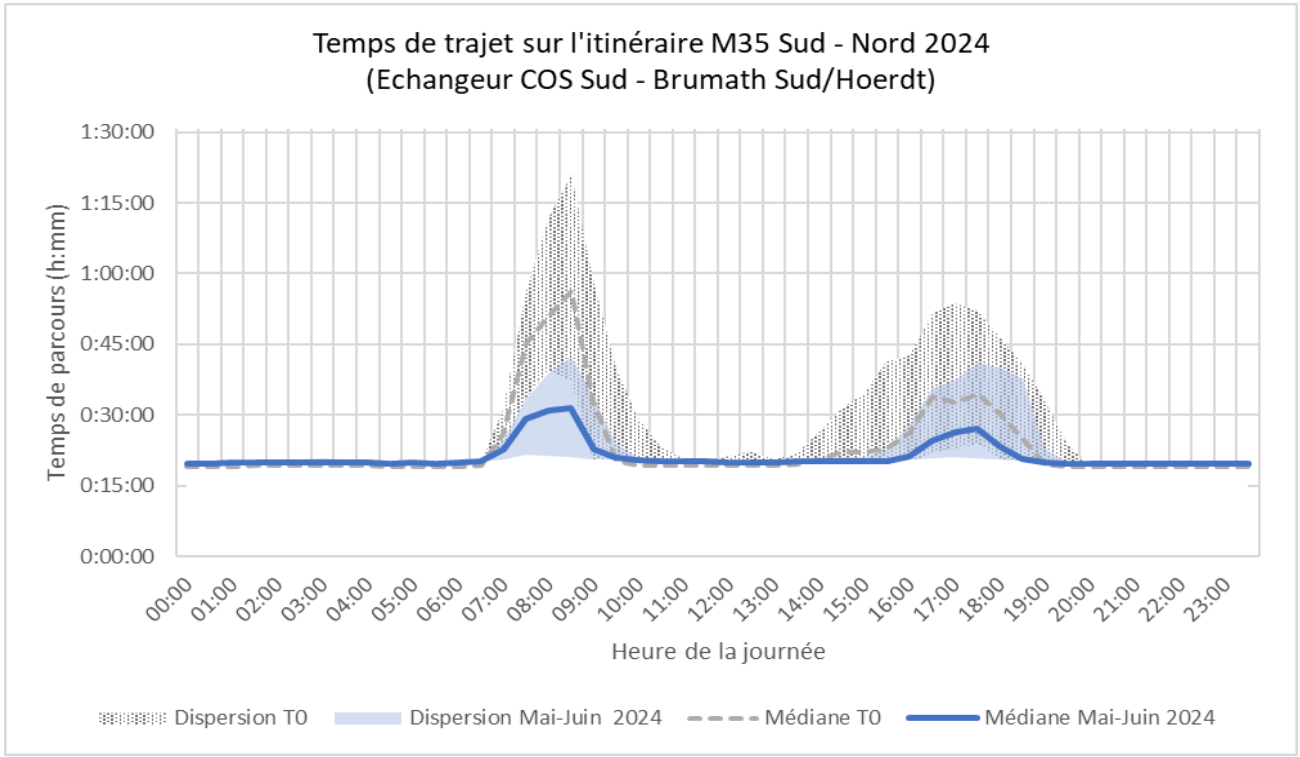


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

PRINTEMPS 2023 ET 2024

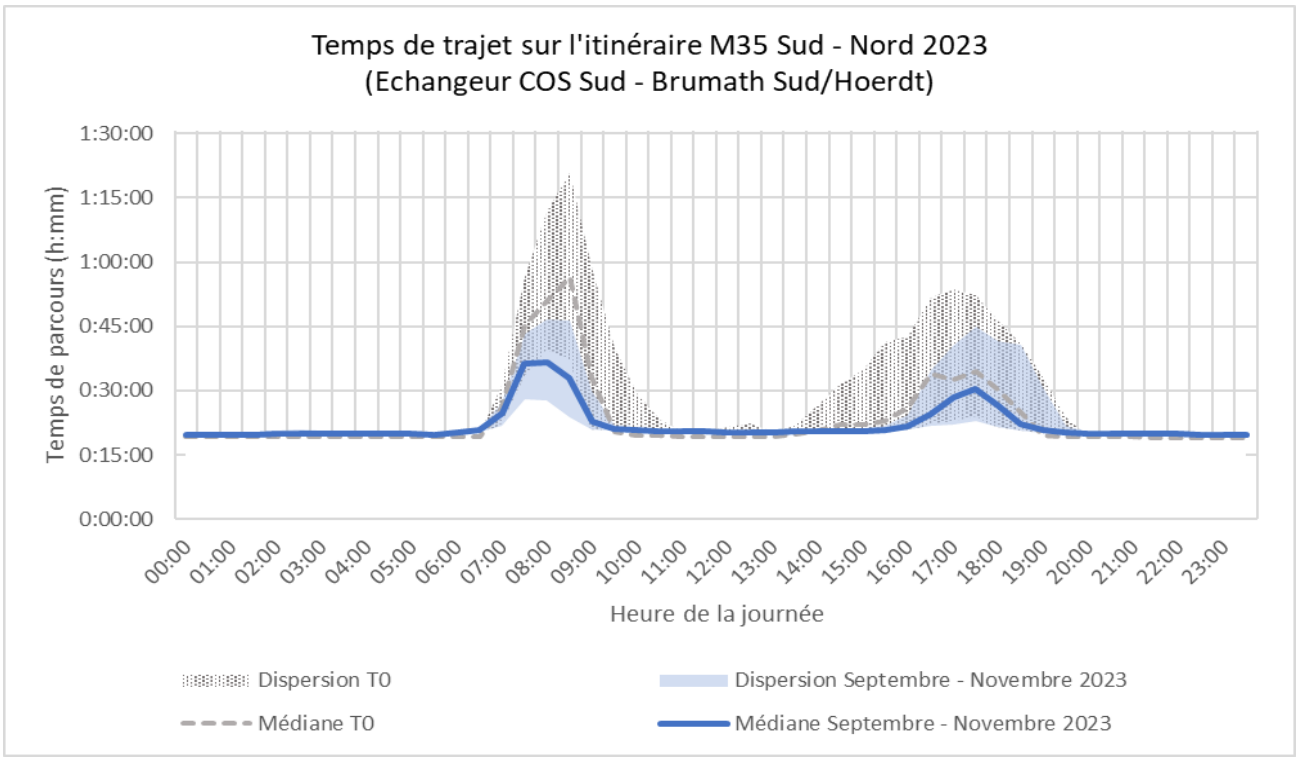


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

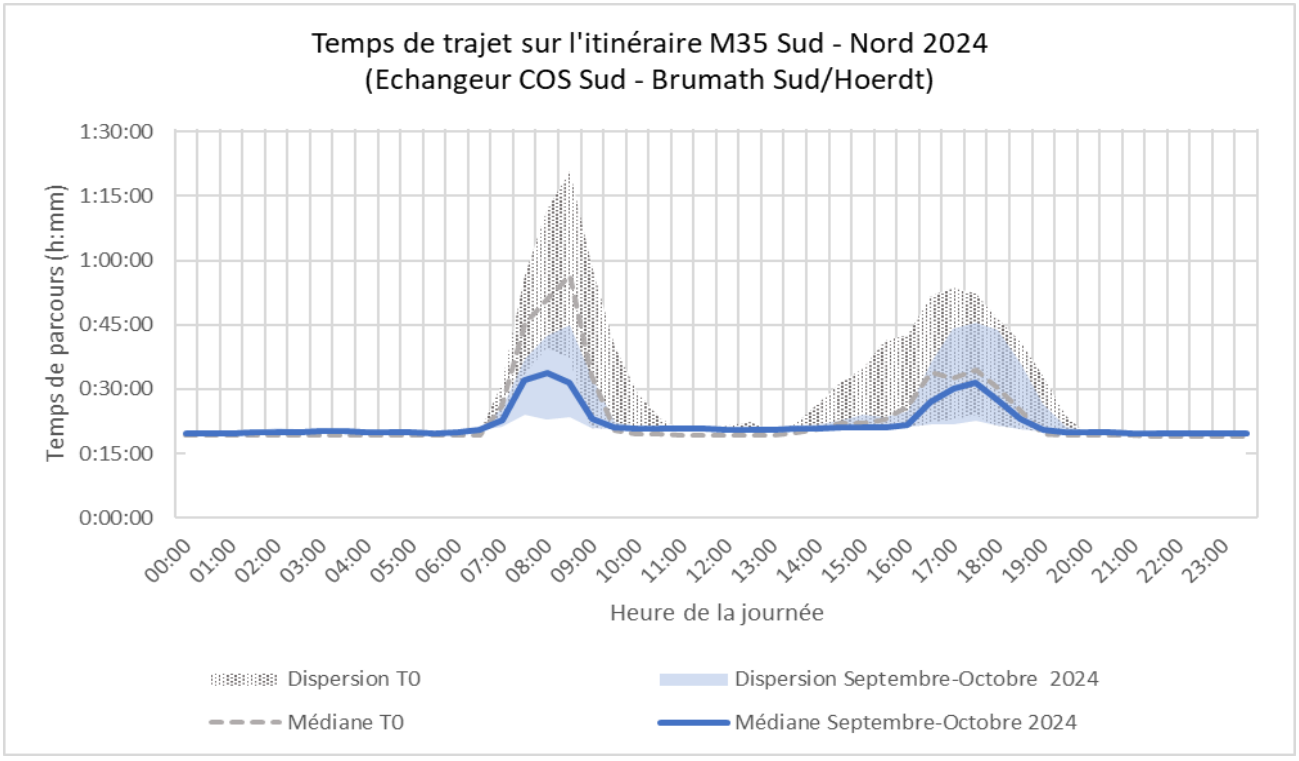


Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

AUTOMNES 2023 ET 2024



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

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_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_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
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_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_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		5067	5081
	Strasbourg-Colmar	4465	4800	4943	4926	5155	5331		4842	4858
N353_Pflimlin	Allemagne-France	1337	1542	1593	1581	2081	2022	1954		
	France-Allemagne	931	1244	1148	1201	1676	1562	1471		
N353_Centre	Allemagne-France	3222	3681	3830	3786	3933				
	France-Allemagne	2963	3441	3585	3486	3581				

2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	4082	4437	4386	4608	4645	4791	4581	4563	4568
	Strasbourg-Colmar	4199	4579	4550	4715	4732	4844	4699	4734	4736
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	3111	3469		3773	3865	4039	3777	3787	3855
	Strasbourg-Colmar	3379	3876		4139	4197	4397	4107	4107	4210
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	1700	1981	2013	1906		2167	1985	1995	1993
	Strasbourg-Colmar	1804	2119	2149	2063			2141	2148	2176
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	4564	5324	5230	5424	5451	5236	5308	5774	5477
	Strasbourg-Paris	3743	4219	4181	4280	4351	4506	4354	4460	4437
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	4367	4816	4806	4983	4983	5156	4927	5016	5188
	Strasbourg-Colmar	4233	4782	4824	4892	4826	5001	4754	4793	4816

Evolution relative 2019/2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	-55,9%	-53,2%	-55,1%	-53,5%	-53,7%	-52,4%	-53,2%	-53,7%	-54,8%
	Strasbourg-Colmar	-54,5%	-52,6%	-53,9%	-53,4%	-53,3%	-52,4%	-51,8%	-51,5%	-52,4%
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	-58,2%	-57,5%		-55,8%	-55,4%	-53,8%	-54,5%	-54,6%	-54,9%
	Strasbourg-Colmar	-54,8%	-52,9%		-53,8%	-53,1%	-53,7%	-52,4%	-52,4%	-51,9%
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	-64,6%	-62,5%	-62,7%	-65,5%		-61,6%	-63,0%	-63,0%	-63,9%
	Strasbourg-Colmar	-56,4%	-53,5%	-55,3%	-58,4%			-55,1%	-55,0%	-55,1%
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	-39,4%	-35,1%	-38,0%	-37,5%	-37,1%	-40,5%	-36,5%	-30,9%	-39,8%
	Strasbourg-Paris	-47,3%	-46,0%	-47,8%	-47,3%	-46,5%	-44,7%	-43,9%	-42,8%	-45,5%
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	-45,2%	-44,9%	-46,3%	-45,5%	-46,4%	-44,9%	-44,7%	-43,9%	-43,3%
	Strasbourg-Colmar	-41,4%	-38,7%	-40,9%	-41,1%	-41,8%	-39,6%	-42,0%	-41,5%	-43,0%

Evolution relative 2023/2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	-29,0%	-26,5%	-32,6%	-30,1%	-30,1%	-26,6%	-25,2%	-29,6%	-28,9%
	Strasbourg-Colmar	-25,9%	-24,8%	-25,1%	-21,5%	-22,8%	-26,4%	-21,9%	-21,3%	-20,3%
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	-10,9%	-8,3%		-4,0%	-7,4%	-6,1%	-3,3%	0,3%	5,0%
	Strasbourg-Colmar	-8,8%	-3,7%		-0,2%	-4,4%	-2,6%	-0,5%	-1,0%	4,1%
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	-15,6%	-10,0%	-10,6%	-16,0%		-7,5%	-7,8%	-5,0%	-2,1%
	Strasbourg-Colmar	-11,5%	-4,5%	-6,2%	-10,6%			-4,3%	-4,0%	0,1%
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	-11,7%	-3,2%	-5,0%	-1,0%	-0,6%	-3,6%	0,7%	3,8%	4,0%
	Strasbourg-Paris	-9,5%	-3,5%	-7,6%	-3,4%	-7,1%	-4,4%	-1,8%	1,6%	0,8%
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	-9,1%	-6,9%	-10,1%	-5,2%	-10,3%	-7,5%		-1,0%	2,1%
	Strasbourg-Colmar	-5,2%	-0,4%	-2,4%	-0,7%	-6,4%	-6,2%		-1,0%	-0,9%

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_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_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
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_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_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		57524	56793
	Strasbourg-Colmar	58583	59374	61049	60758	61805	63337		60069	59529
N353_Pflimlin	Allemagne-France	5169	5571	5533	6416	7465	7708	7010		
	France-Allemagne	5316	5709	5751		8333	8060	7162		
N353_Centre	Allemagne-France	11668	11972	12485	12801	14052				
	France-Allemagne	11264	11487	11951	12032	13283				

2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	71113	73582	72818	75512	76213	76526	75457	75717	75226
	Strasbourg-Colmar	73154	76173	75636	77803	77645	78626	77046	77722	76976
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	48374	50427	0	51444	51783	53497	51769	52553	51382
	Strasbourg-Colmar	49933	53110	0	53483	53787	55366	53763	54990	54059
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	26866	28251	28298	27066	0	29815	28976	29478	28260
	Strasbourg-Colmar	30158	32311	32414	29992	0	0	33191	33689	33014
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	43169	45267	44752	45727	46173	46440	45567	46182	44893
	Strasbourg-Paris	38812	40634	40686	41832	41938	42698	41418	42068	41227
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	53595	56492	56085	57246	57309	59052	57185	58452	57225
	Strasbourg-Colmar	55956	59470	59313	60470	60421	61829	60271	61595	60387

Evolution relative 2019/2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	-6,6%	-3,8%	-6,4%	-2,7%	-3,1%	-0,8%	-2,3%	0,0%	-3,0%
	Strasbourg-Colmar	-9,8%	-7,5%	-10,2%	-7,8%	-9,2%	-8,4%	-8,0%	-6,1%	-7,8%
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	-9,4%	-7,7%		-6,6%	-7,3%	-5,0%	-7,4%	-3,3%	-6,2%
	Strasbourg-Colmar	-10,2%	-7,6%		-9,7%	-9,4%	-6,9%	-7,7%	-5,2%	-7,0%
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	-12,9%	-10,3%	-11,1%	-14,8%		-8,1%	-10,1%	-5,9%	-10,5%
	Strasbourg-Colmar	-12,4%	-9,3%	-10,1%	-18,4%			-8,1%	-6,4%	-8,4%
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	-7,9%	-6,0%	-8,3%	-8,3%	-7,6%	-7,9%	-7,3%	-4,3%	-5,7%
	Strasbourg-Paris	-8,5%	-4,6%	-6,4%	-4,8%	-5,0%	-1,8%	-3,2%	2,2%	-4,1%
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	-6,0%	-3,5%	-4,7%	-3,3%	-2,7%	1,3%	-3,8%	1,2%	0,3%
	Strasbourg-Colmar	-6,6%	-4,4%	-3,8%	-5,1%	-3,1%	-3,0%	-3,9%	-1,4%	-2,4%

Evolution relative 2023/2024

Nom_station	Sens	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
A35_Cronenbourg	Colmar-Strasbourg	-1,5%	1,8%	-3,2%	3,6%	-0,2%	-3,5%	0,3%	-0,3%	0,1%
	Strasbourg-Colmar	-6,4%	-3,0%	-6,6%	-2,9%	-5,2%	-5,6%	-1,4%	-1,7%	-2,0%
A35_Ostwald	Colmar-Strasbourg	-5,9%	-3,2%		-4,2%	-4,8%	-3,4%	-0,4%	1,2%	0,2%
	Strasbourg-Colmar	-4,7%	-0,4%		-2,3%	-3,3%	-3,0%	0,5%	1,5%	0,7%
A35_Gens_Voyage	Colmar-Strasbourg	-5,2%	-2,5%	-5,3%	-9,7%		-4,0%	-2,2%	0,4%	-2,3%
	Strasbourg-Colmar	-3,8%	0,7%	-2,5%	-9,5%			0,6%	1,2%	0,5%
A4_Gare_Triage	Paris-Strasbourg	-2,9%	0,1%	-3,0%	-0,2%	-2,6%	-4,6%	-1,3%	-0,5%	-3,0%
	Strasbourg-Paris	-3,4%	-0,7%	-3,3%	-0,1%	-1,5%	-1,4%	0,1%	0,0%	-0,5%
A35_Baggersee	Colmar-Strasbourg	-5,7%	-1,0%	-5,3%	-2,7%	-3,9%	-2,4%		1,6%	0,8%
	Strasbourg-Colmar	-4,5%	0,2%	-2,8%	-0,5%	-2,2%	-2,4%		2,5%	1,4%

Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

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		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			
A352 (ALTORF)	2290	2622	2680	2801	2549	2348	2516	2529	2543
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	6473		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)		8779	9401	10182	10588	9983		9225	9203
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	923	1067	1086	1220	1168	1206	1184	1076	1044

2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	1420	1775	1911	1978	2000	2060	2305	2340	1427
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	1011	1178	1273	1258	1219	1327	1261	1270	1340
D1420 (MUTZIG)	1740	1821	2017	2031	1990	2097	1891	1866	1802
D504 (ROPPENHEIM)	4816	5632	5858	5961	5678	6078	5783	5839	6207
A35 SUD (ST-PIERRE)	9676	11131	11767	11747	12049	12271	11642	11872	11867
A352 (ALTORF)	2554	3016	3055	2943	2929	3084	2855	2988	3015
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	7987	9541	9861	10096	10074	10797	10117	9955	10218
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	881	1026	1052	1119	1140	1165	1153	1048	988

Evolution relative 2019/2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	-1,5%	3,9%	4,7%	2,4%	2,0%	8,9%	30,2%	29,9%	-24,0%
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	-6,2%	-0,2%	-1,1%	-8,3%	-8,8%	-2,8%		-8,8%	-10,1%
D1420 (MUTZIG)	2,7%	-7,1%	2,0%	-2,7%	-9,3%	-7,2%	-7,7%	-8,6%	-8,5%
D504 (ROPPENHEIM)	-7,8%	-6,8%	-4,4%	5,7%	-6,3%	-6,9%	-2,3%	-4,8%	-0,6%
A35 SUD (ST-PIERRE)	19,1%	25,7%	29,3%	24,5%	25,4%	20,3%			
A352 (ALTORF)	11,5%	15,0%	14,0%	5,1%	14,9%	31,3%	13,5%	18,1%	18,6%
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	23,4%		2,1%	2,7%	1,2%	12,7%	10,7%	9,1%	2,8%
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	-19,2%	-12,0%	-17,9%	-13,7%	-16,1%	-18,4%	-17,2%	-19,9%	-21,3%

Evolution relative 2023/2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	-4,1%	-0,9%	-7,5%	-34,1%	-17,2%	-4,1%	17,7%	25,4%	-21,0%
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	-6,7%	0,3%	2,8%	-8,2%	-6,3%	-6,3%	-3,1%	-4,9%	7,8%
D1420 (MUTZIG)	5,2%	-2,1%	0,3%	-0,1%	-8,3%	-5,0%	-6,5%	-5,8%	-6,1%
D504 (ROPPENHEIM)	7,8%	6,7%	14,1%	6,9%	12,3%	12,1%	9,1%	15,6%	35,3%
A35 SUD (ST-PIERRE)	6,3%	6,2%	6,8%	5,8%	7,0%	10,2%	10,2%	13,4%	10,3%
A352 (ALTORF)	1,3%	-0,4%	0,5%	-7,4%	-13,2%	-3,3%	-6,5%	-2,2%	2,1%
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)		8,7%	4,9%	-0,8%	-4,9%	8,2%		7,9%	11,0%
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	-4,6%	-3,8%	-3,1%	-8,3%	-2,4%	-3,4%	-2,6%	-2,6%	-5,3%

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		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			
A352 (ALTORF)	25304	26524	26906	27000	27202	27556	27338	26752	26309
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)									
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)		26315	26493	29544	29824	29089		26489	26072
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	10116	10769	11057	11460	11530	11945	11515	11263	10940

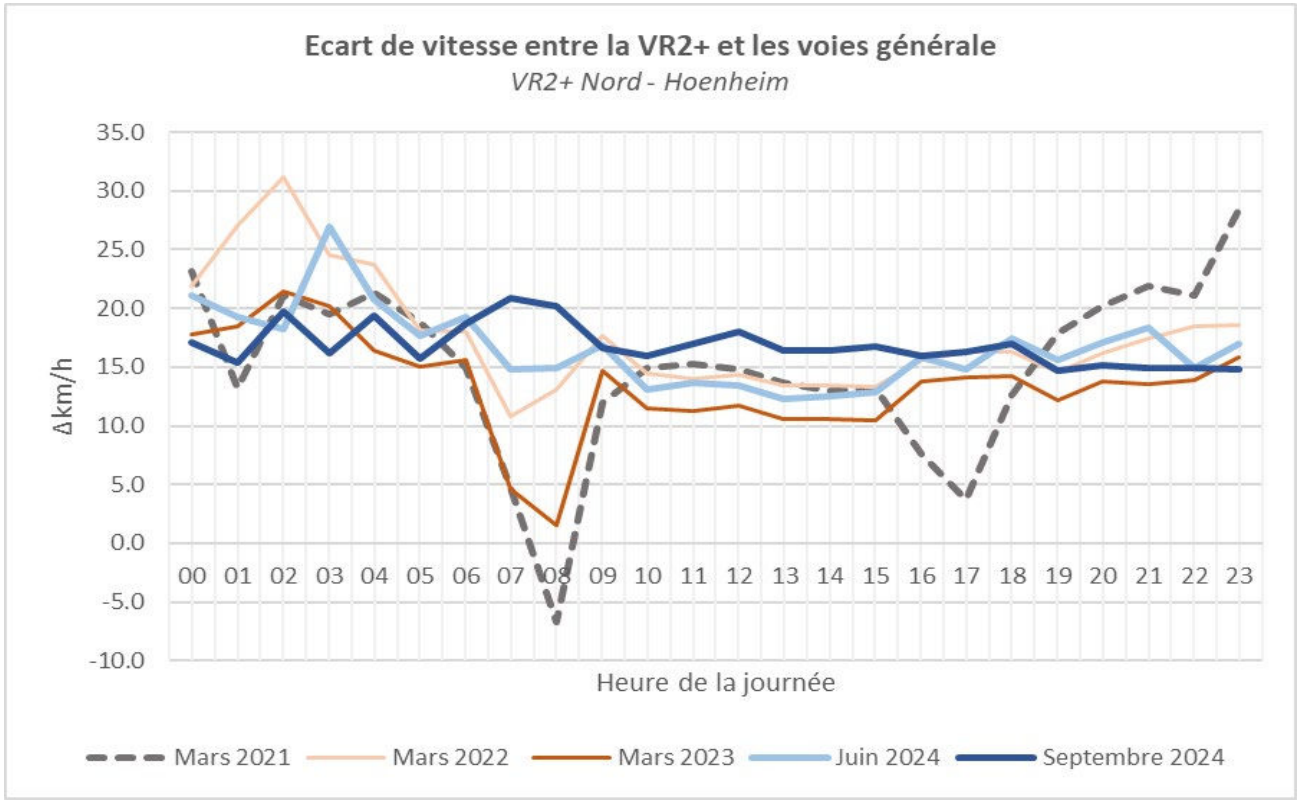
2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	10482	12291	12974	13415	14075	13959	13081	12770	13244
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	12453	13411	13673	14049	13739	14121	13650	13870	13788
D1420 (MUTZIG)	21272	21501	22403	22188	22453	23171	22782	22506	21491
D504 (ROPPENHEIM)	13399	13414	13922	14524	14509	15202	14482	15912	14387
A35 SUD (ST-PIERRE)	33841	37257	38203	38303	39781	40580	41239	41375	38110
A352 (ALTORF)	25417	27834	27992	26420	27222	28669	28261	29032	28347
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)	24137	25661	26342	27203	27815	28251	28977	28622	26827
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	10140	11102	11466	11420	11704	11822	11592	11401	11278

Evolution relative 2019/2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	-8,0%	-4,4%	-3,0%	-7,1%	-4,2%	-4,7%	-7,1%	-10,4%	-4,7%
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	-18,8%	-13,4%	-14,9%	-19,1%	-14,3%	-13,6%		-25,3%	-22,6%
D1420 (MUTZIG)	6,0%	1,6%	4,4%	0,4%	2,9%	1,2%	5,8%	1,3%	-0,6%
D504 (ROPPENHEIM)	-11,0%	-16,4%	-10,7%	-9,0%	-19,6%	-14,1%	-18,6%	-10,3%	-11,5%
A35 SUD (ST-PIERRE)	-1,8%	-0,3%	0,6%	-5,7%	2,9%	5,5%			
A352 (ALTORF)	0,4%	4,9%	4,0%	-2,1%	0,1%	4,0%	3,4%	8,5%	7,7%
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)									
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	-8,5%	-5,1%	-6,3%	-8,1%	-10,9%	-9,1%	-6,9%	-7,9%	-8,4%

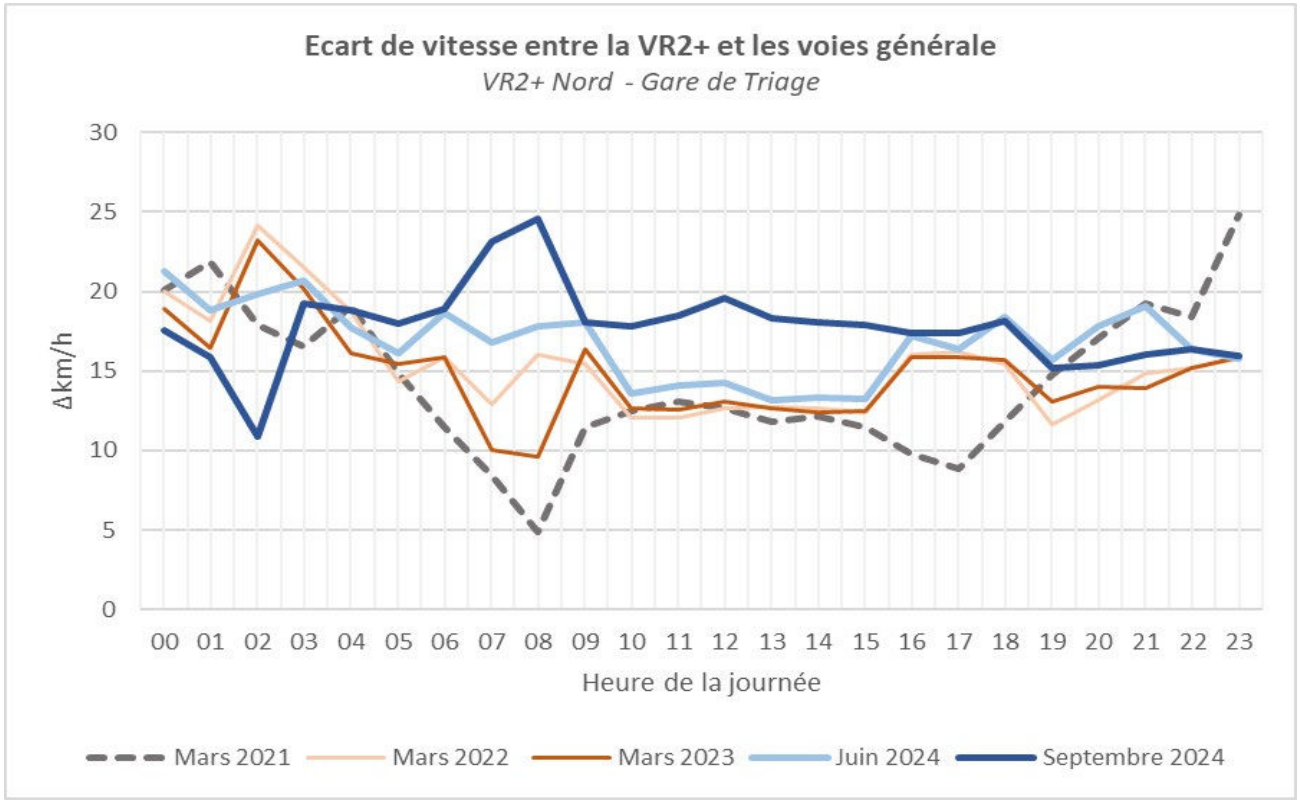
Evolution relative 2023/2024									
Nom station	janvier	février	mars	avril	mai	juin	septembre	octobre	novembre
D502 (GAMBSHEIM)	-2,4%	3,0%	2,9%	-6,0%	-0,7%	-1,6%	-2,5%	-3,3%	5,7%
D83 (HIPSHEIM)									
D1004 (ITTENHEIM_EST)	-5,5%	-0,8%	-2,3%	-4,3%	-1,6%	-1,1%	0,1%	1,1%	0,7%
D1420 (MUTZIG)	3,5%	1,0%	2,2%	1,4%	-1,1%	-4,6%	1,6%	2,2%	1,6%
D504 (ROPPENHEIM)	-0,8%	-2,0%	5,8%	2,6%	6,1%	-6,8%	-3,9%	8,4%	6,8%
A35 SUD (ST-PIERRE)	-3,2%	1,4%	1,0%	-0,8%	0,8%	-2,2%	5,4%	6,0%	1,0%
A352 (ALTORF)	-2,5%	1,8%	-0,9%	-6,3%	-4,7%	-2,1%	-0,3%	3,2%	0,7%
A35 NORD (HOERDT HIPPODROME)		-2,5%	-0,6%	-7,9%	-6,7%	-2,9%		8,1%	2,9%
D422 (SOULTZ-LES-BAINS)	0,2%	3,1%	3,7%	-0,3%	1,5%	-1,0%	0,7%	1,2%	3,1%

Source : Communauté européenne d'Alsace

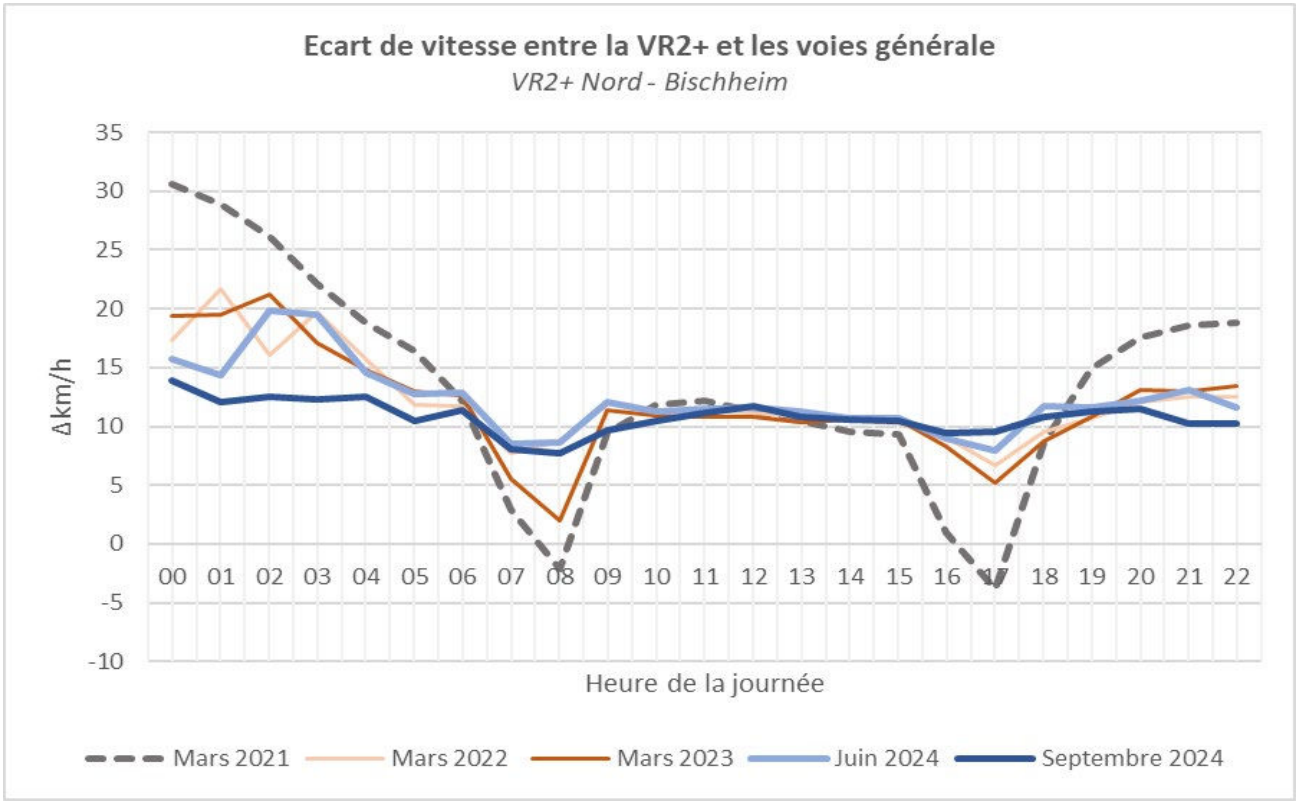
ANNEXE 3 :
ÉCART DE VITESSE ENTRE LES VR2+ ET LES VOIES GÉNÉRALES



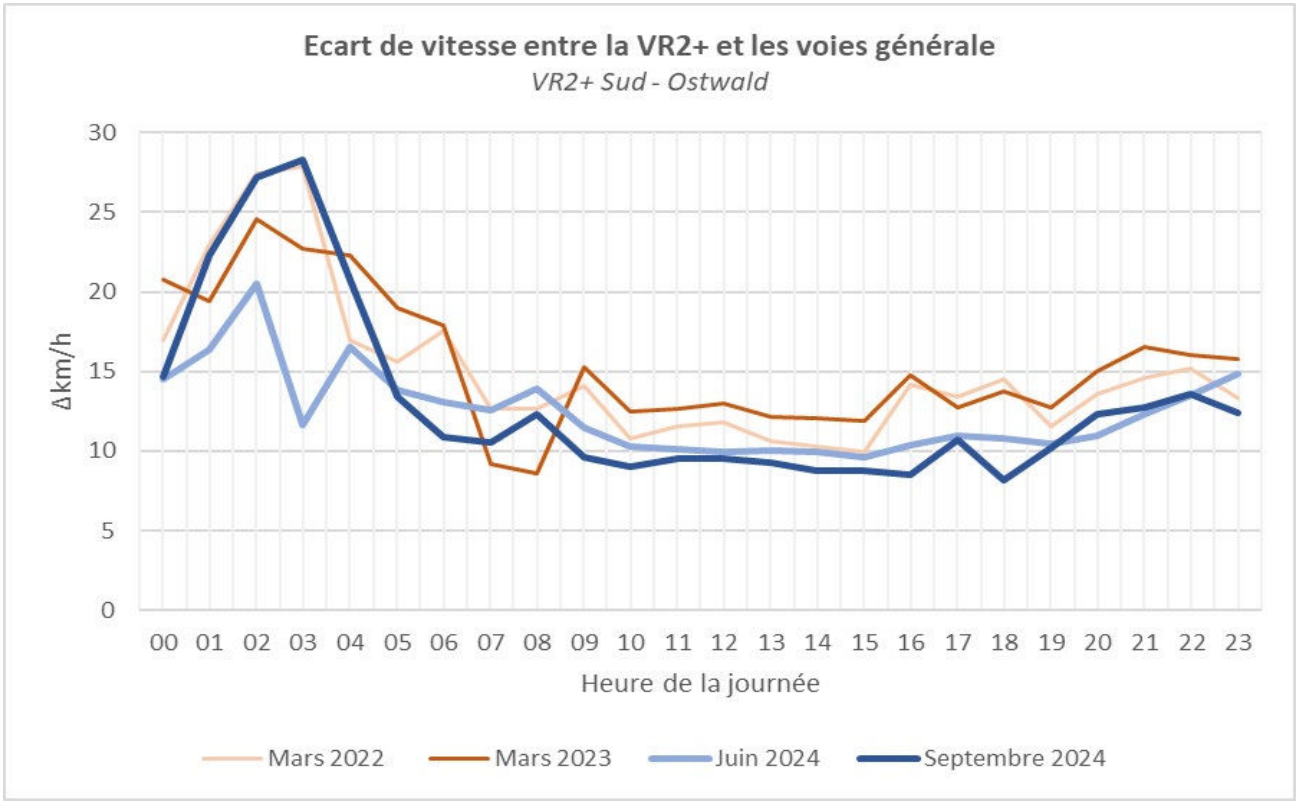
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

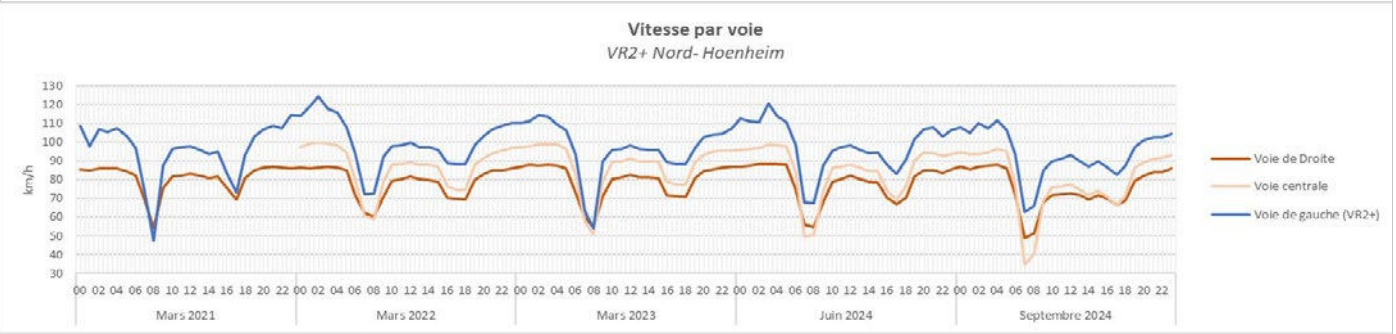


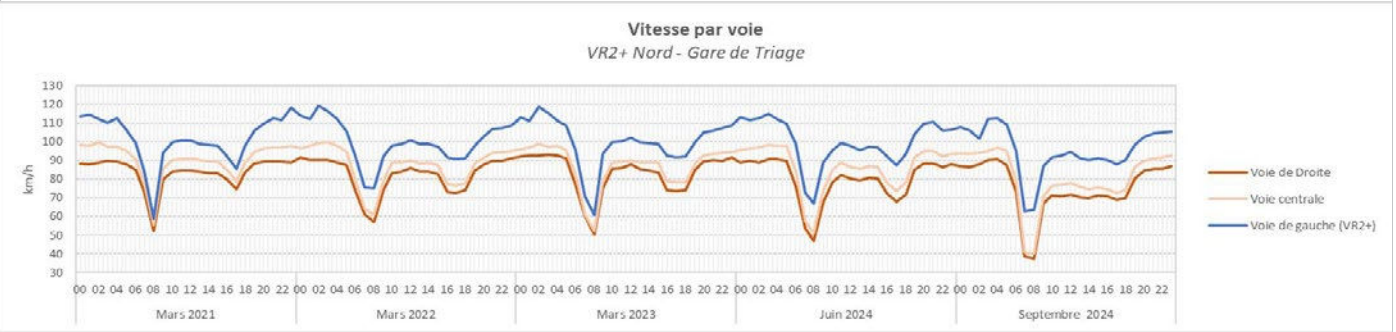
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)



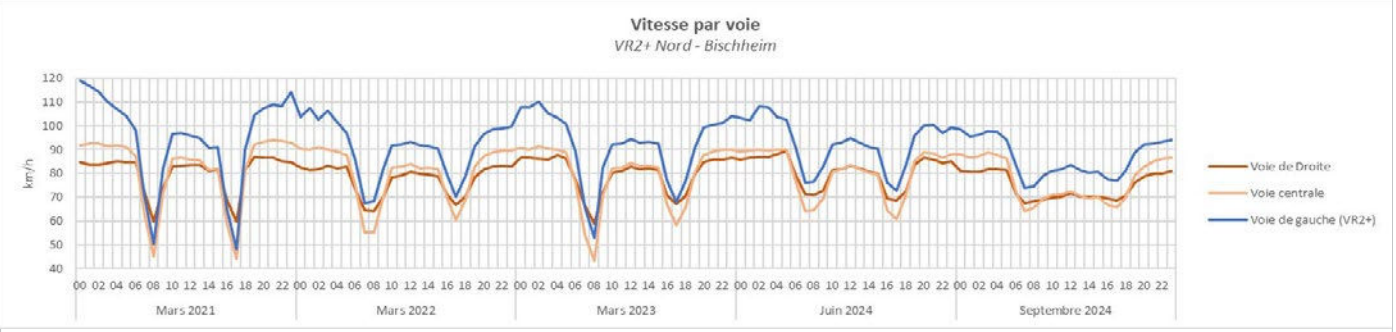
Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

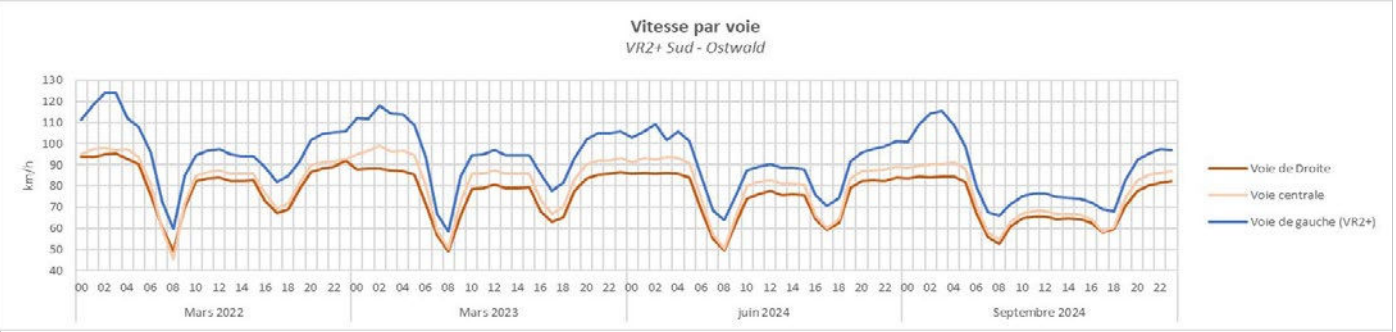
ANNEXE 4 :
ÉVOLUTION DES VITESSES PAR VOIE DEPUIS 2021[1]





Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)





Source : SIRAC (Eurométropole de Strasbourg)

1. Depuis 2022 pour la station de comptage « Ostwald »

L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, Directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, directeur général adjoint**
Équipe projet : **Antoine Frediani** (chef de projet)**, Elias Alaoui**
Hyacinthe Blaise, Jean-Yves Sauter, Benoît Vimbert
Avec la collaboration de :
Clémentine Nicolas (Eurométropole de Strasbourg)
PTP 2025 - N° projet : **1.1.6**
Mise en page et photos : **Jean Isenmann**
© Adeus - Septembre 2025 - N° Issn : 2112-4167

Les publications et les actualités de l'urbanisme
sont consultables sur le site de l'ADEUS **www.adeus.org**