



BILAN TRAFIC 2024

Pôle Exploitation Systèmes Matériels

Mission Mobilités



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES NORD-OUEST**

DIR
NORD OUEST

Sommaire

Partie I : Trafics et évolutions sur l'ensemble du réseau

p. 3

Partie II : Trafics et évolutions par secteurs et par axes

p. 4

Partie III : Trafic poids-lourds

p. 10

Partie IV : Saisonnalité du trafic

p. 12

Partie V : Trafics aux périodes de pointes pour les grandes agglomérations

p. 14

Partie VI : Chiffres clés

p. 18

Annexes : cartes détaillées des trafics sur les stations de comptage du réseau (VL/PL)

La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO) est un service déconcentré de l'État du Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, en charge de l'entretien, de l'exploitation et de l'ingénierie d'un réseau constitué d'un peu plus de 1000 Km de routes nationales.

Ce réseau couvre 11 départements répartis en 4 régions :

- La Normandie,
- Le Centre-Val-de-Loire (en partie)
- Les Hauts-de-France et l'Île-de-France (en partie)

Mesurer et analyser les niveaux de trafics sur ce réseau routier constitue un enjeu important pour la DIRNO et ses partenaires.

La DIRNO dispose ainsi d'environ 150 capteurs répartis sur l'ensemble du réseau routier, qui utilisent différentes technologies (boucles électro-magnétiques, radars, caméras, magnétomètres) et qui font l'objet d'une surveillance et d'une maintenance au quotidien pour permettre un fonctionnement optimal. En 2024, 84 % des stations ont été fonctionnelles sur l'année (87 % en 2023), principalement en raison des magnétomètres, technologie vieillissante, pour lesquels une politique de remplacement se poursuit.

Le Bilan Trafic 2024 de la DIRNO présente les principaux chiffres issus des données de ces capteurs et les grandes tendances observées sur le réseau.

NB : Il est rappelé par que les capteurs et les données présentent une fiabilité globale de $\pm 5\%$ dans les mesures. Il convient de l'avoir à l'esprit lors de la lecture des résultats.

Pour toutes demandes relatives à ces données et au bilan trafic :
→ pesm.spt.dirno@developpement-durable.gouv.fr
→ mission-mobilites.direction.dirno@developpement-durable.gouv.fr

Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur l'ensemble du réseau en 2024

Pour l'ensemble du réseau (1044 km)	
TMJA moyen par km en 2024	20 300
Nb moyen de km parcourus par jour en 2024	21 150 000
Nb moyen de km parcourus par jour en 2023	20 995 000
Evolution 2023 / 2024	+ 0,7 %
Nb moyen de km parcourus par jour en 2019	21 199 000
Evolution 2019 / 2024	- 0,2 %

Tous les jours, en moyenne, plus de 21 000 000 de km sont parcourus sur le réseau (tous types de véhicules confondus). L'évolution du trafic entre 2019 (année de référence pré-covid) et 2024 peut être considérée comme stable (-0,2%).



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

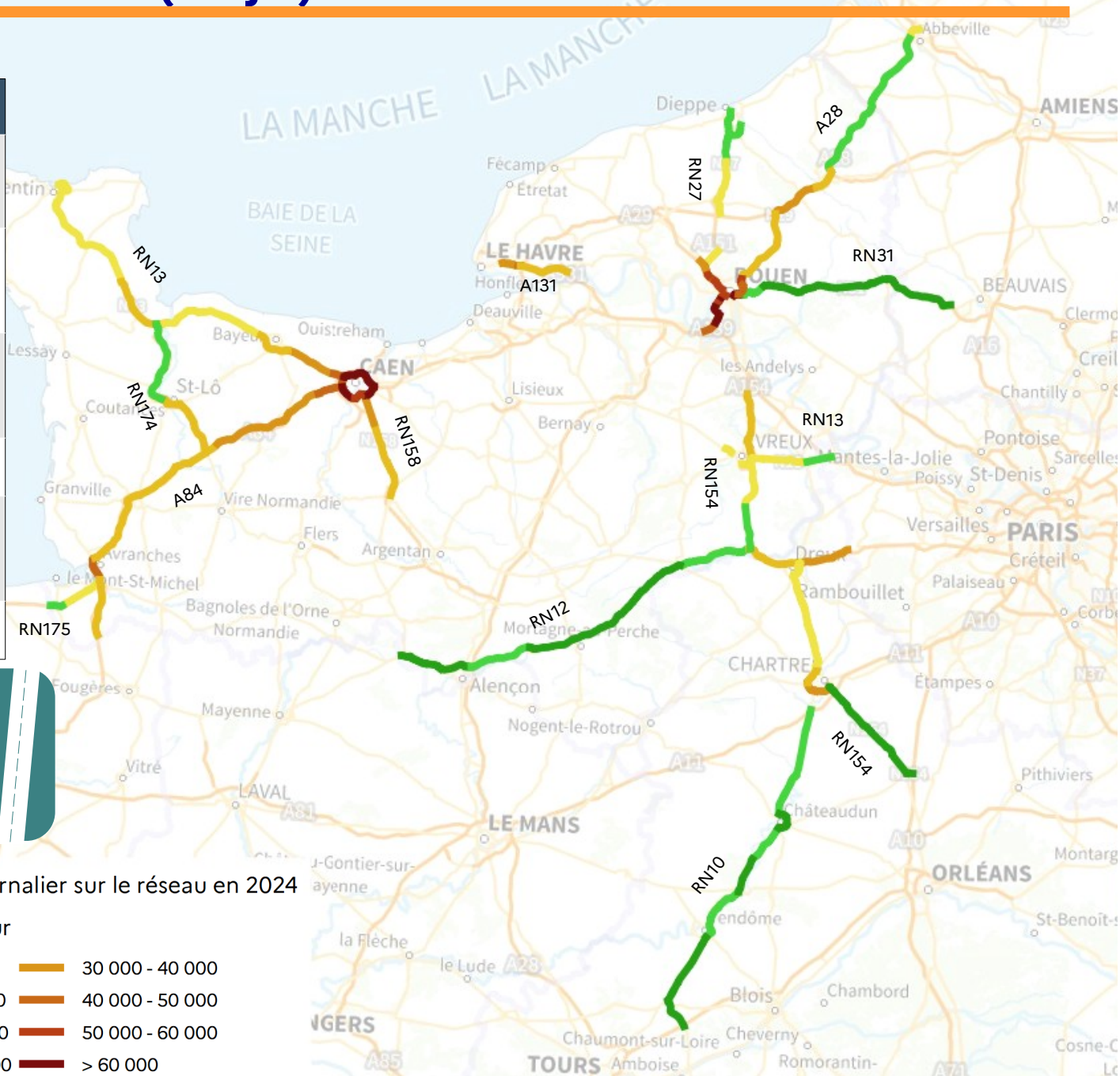
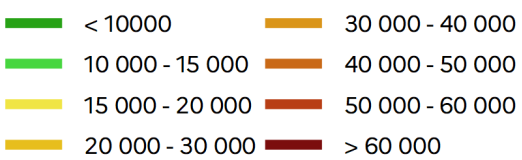
DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES NORD-OUEST



DIR
NORD OUEST

Trafic Moyen Journalier sur le réseau en 2024

en véhicules / jour



Secteur de Rouen : Trafics 2024 et évolutions par rapport à 2023 et 2019

RN27 : Rouen - Dieppe (39km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	15 400	15 200	15 400
Nb moyen de km parcourus par jour	601 000	591 000	601 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	Stable		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 1,5 %		

A131/N182/N282 : Le Havre (20km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	28 700	28 800	29 200
Nb moyen de km parcourus par jour	566 000	567 000	574 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 1,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	-0,5 %		

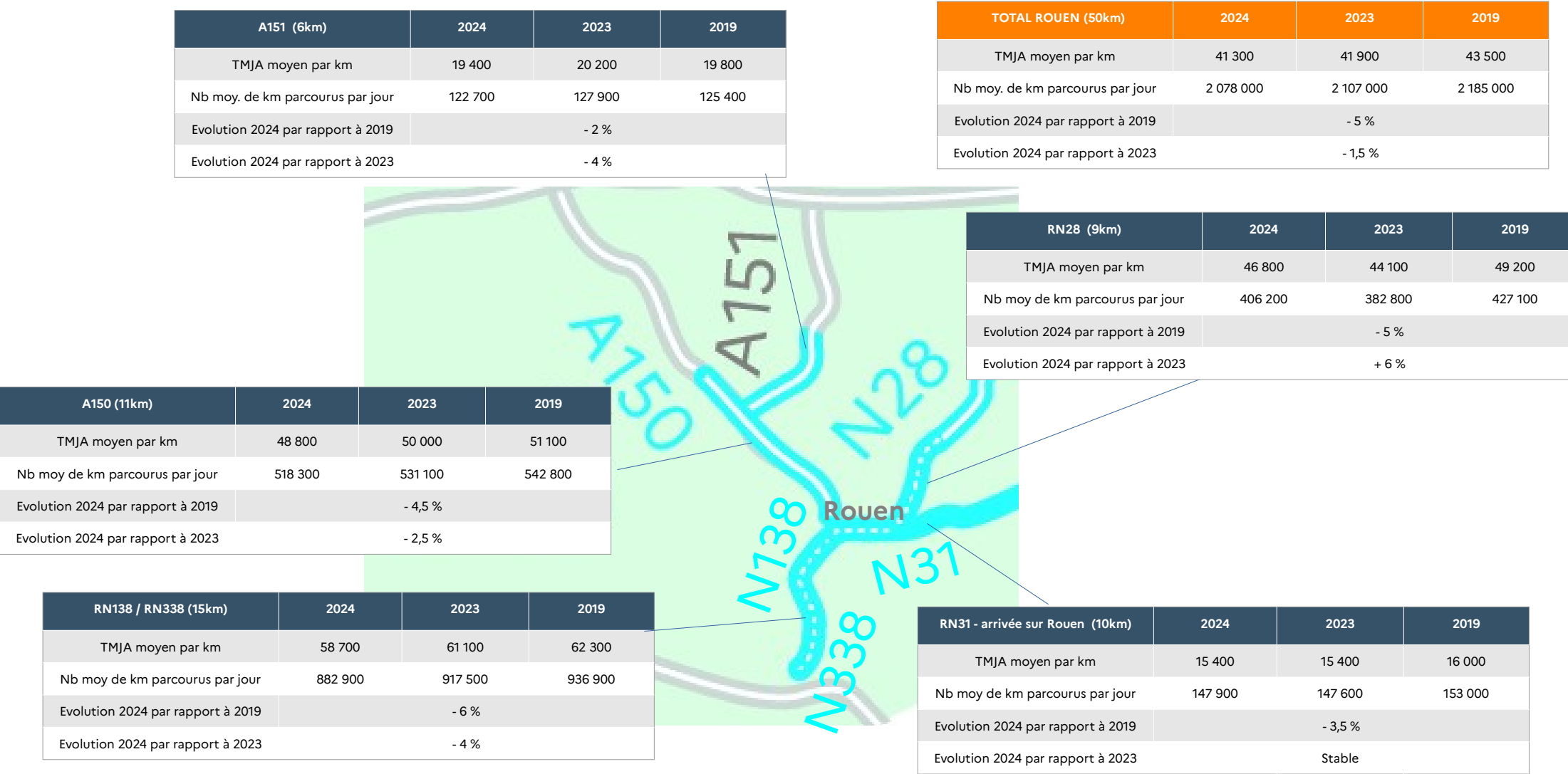
A28 / RN28 – Rouen - Abbeville (106km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	22 500	21 800	22 400
Nb moyen de km parcourus par jour	2 381 000	2 312 000	2 375 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	Stable		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 3 %		

N138 / N338 / A151 / A150 : Rouen (32km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	47 600	49 300	50 200
Nb moyen de km parcourus par jour	1 524 000	1 577 000	1 605 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	- 3,5 %		

RN31 – Rouen - Beauvais (69km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	7 400	7 300	7 900
Nb moyen de km parcourus par jour	506 000	502 000	540 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 6,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 1 %		

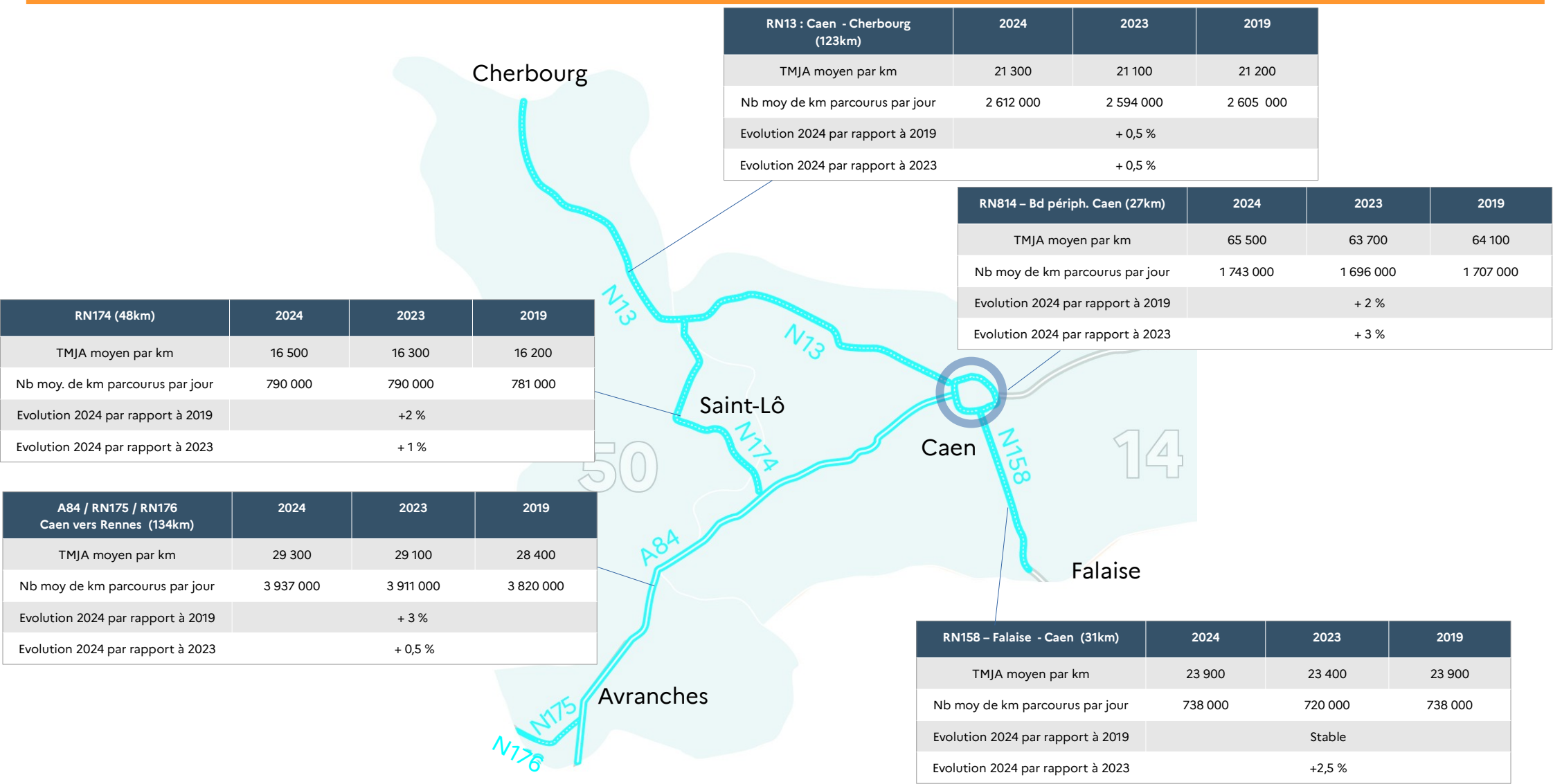
Sur le secteur de Rouen, les axes qui représentent le plus grand nombre de km parcourus sont l'A28/RN28 et l'axe N138/N338/A150/A151 mais c'est bien sur ce dernier que les trafics sont les plus élevés avec un trafic moyen journalier annuel de près de 50 000 véh/jour. L'axe le moins circulé est la RN31 qui présente un profil bidirectionnel sur tout son linéaire. Les évolutions les plus importantes depuis 2019 sur ce secteur concernent la RN31 (-6%) et l'axe N138 / N338 / A151 / A150 (-5%) en lien notamment avec les travaux des accès sud du Pont Flaubert et les déviations poids-lourds mises en place. Sur le reste du secteur, la tendance est stable sur les 6 dernières années et les évolutions par rapport à 2023 restent mesurées.

Métropole de Rouen : Trafics 2024 et évolutions par rapport à 2023 et 2019



Sur le secteur de la Métropole de Rouen, plus de 2 000 000 de km sont parcourus chaque jour sur le réseau routier national. Ce chiffre est en baisse depuis 2019 (-5%), en lien probable avec les différents chantiers majeurs sur le réseau : Tunnel de la Grand'Mare puis accès Sud du Pont Flaubert. On constate ainsi une reprise notable sur la RN28 depuis la fin des travaux du tunnel en 2023. Malgré la légère baisse observée sur ces dernières années, la Sud III (RN138/338) reste l'axe le plus fréquenté avec en moyenne près de 60 000 véhicules / jour au km. La RN31 est l'axe le moins fréquenté mais constitue un des principaux points d'entrée sur la RN28 permettant l'accès à la Rive Gauche de Rouen.

Secteur Manche Calvados : Trafics 2024 et évolutions par rapport à 2023 et 2019



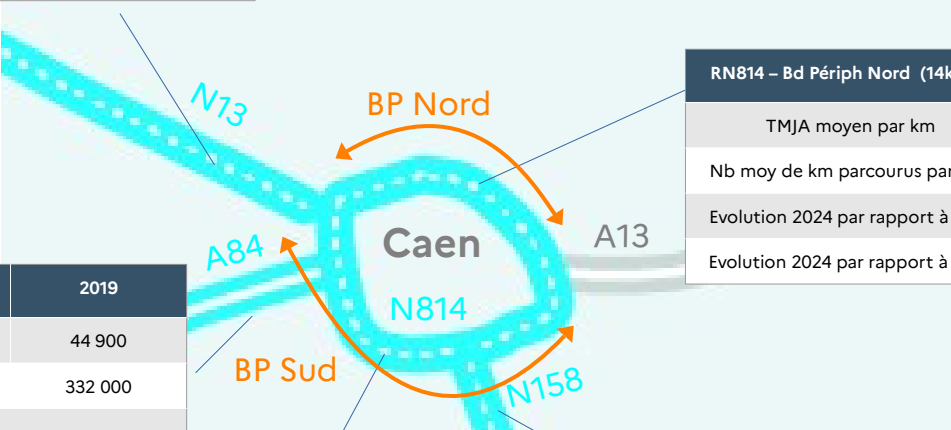
Sur le secteur Manche Calvados, les trafics sont globalement en très légère hausse sur l'ensemble des axes, à la fois depuis 2019 et par rapport à 2023. Les hausses les plus marquées depuis 2019 sont observées sur la RN174, Caen et l'axe A84 / RN175 / RN176 (2 à 3%). Ce dernier axe représente à lui seul près d'un cinquième des kms parcourus sur l'ensemble du réseau de la DIRNO. La RN13 reste le 2^e axe le plus structurant du réseau de la DIRNO en nombre de km parcourus. Les TMJA les plus importants sont observés sur Caen, avec en moyenne plus de 65 000 véh/jour à chaque km et des pics à presque 90 000 véh/jour localement au niveau de la porte de Paris.

Caen la Mer : Trafics 2024 et évolutions par rapport à 2023 et 2019

RN13 – arrivée sur Caen (3km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	52 300	51 800	48 300
Nb moy de km parcourus par jour	182 900	180 900	168 900
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 8,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 1 %		

TOTAL CAEN (46km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	55 100	53 900	53 900
Nb moy de km parcourus par jour	2 535 000	2 479 000	2 475 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 2,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 2,5 %		

A84 – arrivée sur Caen (7km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	45 600	45 600	44 900
Nb moy de km parcourus par jour	337 500	337 300	332 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 1,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	Stable		



RN814 – Bd Périph Nord (14km) *	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	64 100	63 000	63 400
Nb moy de km parcourus par jour	897 100	882 400	888 300
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 1 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 1,5 %		

* Bd périphérique nord en travaux en 2024 et 2023, les données sont donc estimées.

RN814 – Bd périph. Sud (13km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	67 000	64 400	64 800
Nb moy de km parcourus par jour	845 900	813 100	818 600
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 3,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 4 %		

RN158 – arrivée sur Caen (8km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	32 100	31 400	31 700
Nb moy de km parcourus par jour	271 600	265 300	267 900
Evolution 2024 par rapport à 2019	+ 1,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 2,5 %		

Sur le secteur de Caen la Mer, le trafic est en augmentation depuis 2019 (+2,5%) et a également augmenté depuis 2023 (+2,5%). En 2024, la barre des 2,5 millions de km parcourus tous les jours en moyenne sur le réseau routier national a été franchie. Ces tendances pourraient s'expliquer par la création d'un nouvel échangeur (les Pépinières), à l'ouest, mis en service en 2023 ainsi que les différents projets de développement réalisés ou en cours autour du boulevard périphérique et des pénétrantes. Les parties Nord et Sud du boulevard périphérique (BP) connaissent en moyenne des niveaux de trafic au km similaires (le trafic étant surtout concentré sur la partie Nord-Est et Sud-Est du BP. Le BP Sud a néanmoins connu des augmentations de trafic plus marquées qu'au Nord. le trafic est également en augmentation, plus fortement sur la RN13.

Secteur Normandie Centre : Trafics 2024 et évolutions par rapport à 2023 et 2019

RN12 : Alençon – Dreux - Houdan (145km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	13 500	13 600	13 600
Nb moy de km parcourus par jour	1 966 000	1 968 000	1 969 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	Stable		
Evolution 2024 par rapport à 2023	Stable		

RN154 Nord : A13 - N12 (47km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	20 400	20 400	20 900
Nb moy de km parcourus par jour	954 000	954 000	978 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 2,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	Stable		

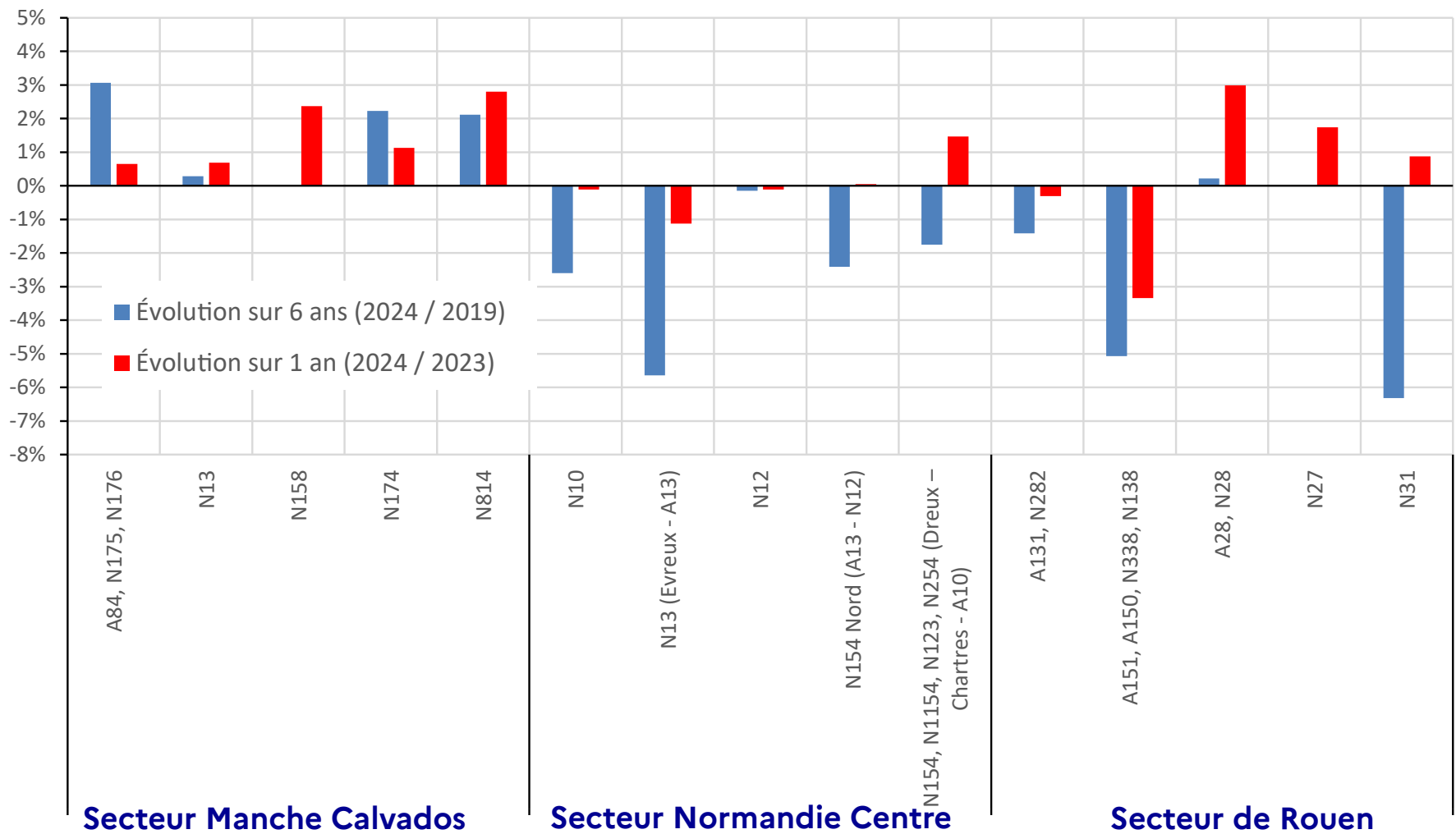
RN13/RN1013 : Evreux - A13 (30km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	15 900	16 100	16 900
Nb moy de km parcourus par jour	477 000	482 000	505 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 5,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	- 1,0 %		

RN154 Sud / RN1154 / RN123 / RN2254 Dreux – Chartres - A10 (83km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	15 700	15 500	16 000
Nb moy de km parcourus par jour	1 308 000	1 289 000	1 322 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 2 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	+ 1,5 %		

RN10 : Chartres - A10 (111km)	2024	2023	2019
TMJA moyen par km	9 400	9 400	9 600
Nb moy de km parcourus par jour	1 041 000	1 042 000	1 069 000
Evolution 2024 par rapport à 2019	- 2,5 %		
Evolution 2024 par rapport à 2023	Stable		

Sur le secteur Normandie-Centre, la RN12, axe le plus long du réseau avec 145 km, est celui qui représente le plus grand nombre de km parcourus (un peu moins de 2 000 000). Son trafic est stable sur les deux périodes étudiées. Sur les autres axes, la tendance depuis 2019 est à la baisse, de manière un peu plus marquée sur l'axe RN13/1013. Cette tendance pourrait s'expliquer par des dynamiques démographiques plus mesurées sur certains départements de ce secteur. Les trafics moyens journaliers les plus faibles sont observés sur la RN10 (un peu moins de 10 000 veh/jour). Sur les autres axes, les trafics sont de l'ordre de 15 000 véh/jour, jusqu'à 20 000 pour la RN154 Nord (A13 – N12).

Evolution des trafics : synthèse



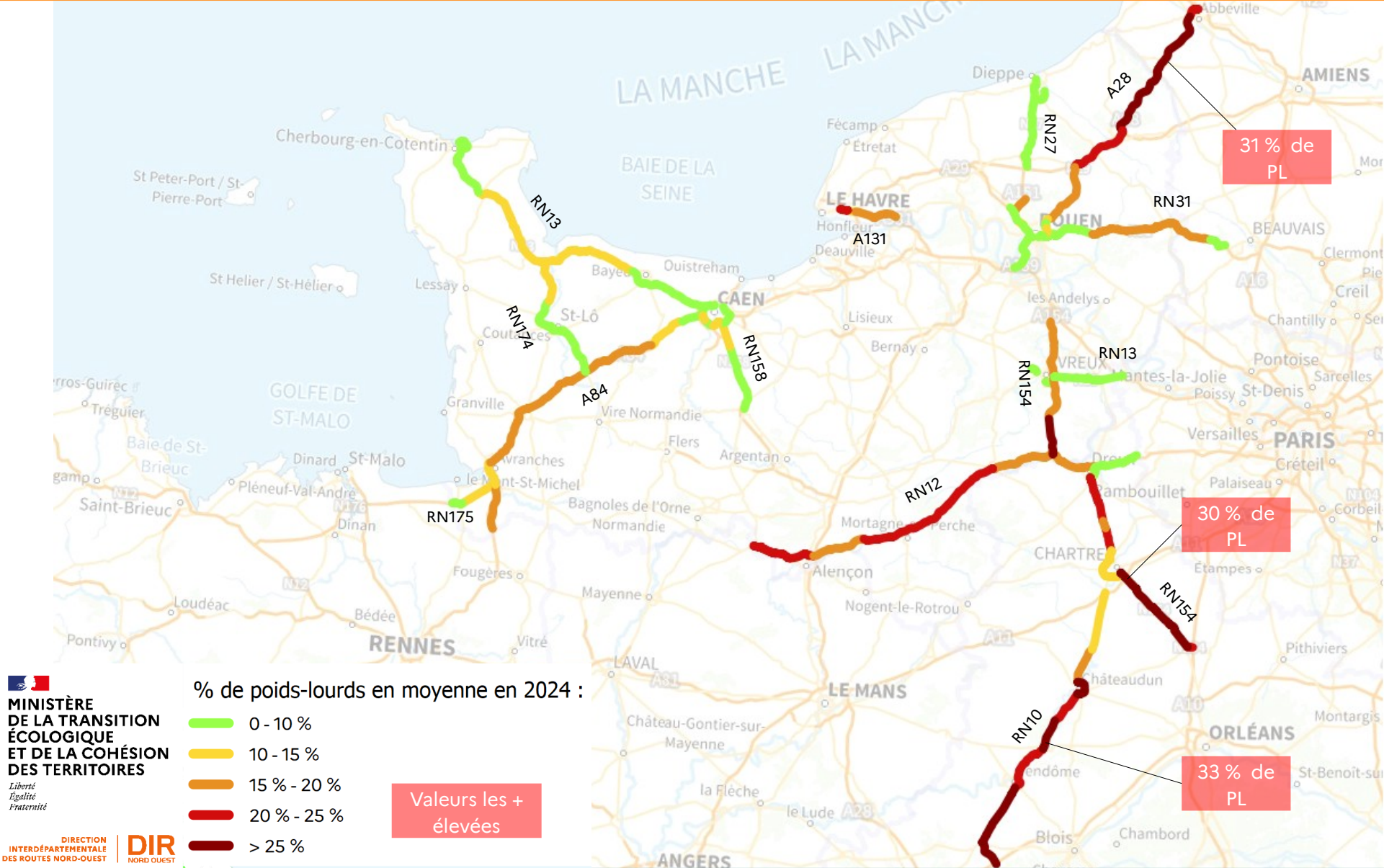
A l'échelle des 3 secteurs, seul le secteur Manche Calvados observe une hausse mesurée des trafics depuis 2019. La tendance est inversement plutôt à la baisse sur les secteurs de Rouen et Normandie Centre depuis 2019 avec des baisses plus marquées sur la RN13, sur l'axe A151/A150/N338/N138 et sur la RN31 (-5 à -6%). Sur ces axes, les niveaux de trafic pré-covid n'ont pas été réatteints. En revanche, entre 2023 et 2024, les niveaux de trafics sont plutôt à la stabilité ou à la hausse, sauf ponctuellement sur l'axe A151/A150/N338/N138, toujours impacté par les travaux des accès sud du Pont Flaubert. Au global sur les 3 secteurs, le trafic est très stable depuis 2019 (-0,2%). Les disparités locales, pourraient en partie s'expliquer par l'attractivité touristique du secteur Manche Calvados et la dynamique démographique du département du Calvados (+0,37 % d'évolution annuelle moyenne de la population – plus forte croissante de la région Normandie). Sur les autres secteurs, les disparités peuvent s'expliquer par la persistance des changements de comportement depuis le covid, ainsi que des dynamiques démographiques plus faibles.

Trafic poids-lourds sur l'ensemble du réseau en 2024



Les axes autoroutiers du réseau permettant le grand transit (A84, A28), l'accès aux infrastructures portuaires (A131), le contournement de la région parisienne (axe Evreux-Dreux-Chartres), ainsi que la desserte structurante des grandes agglomérations sont logiquement les plus fréquentés par les poids-lourds.

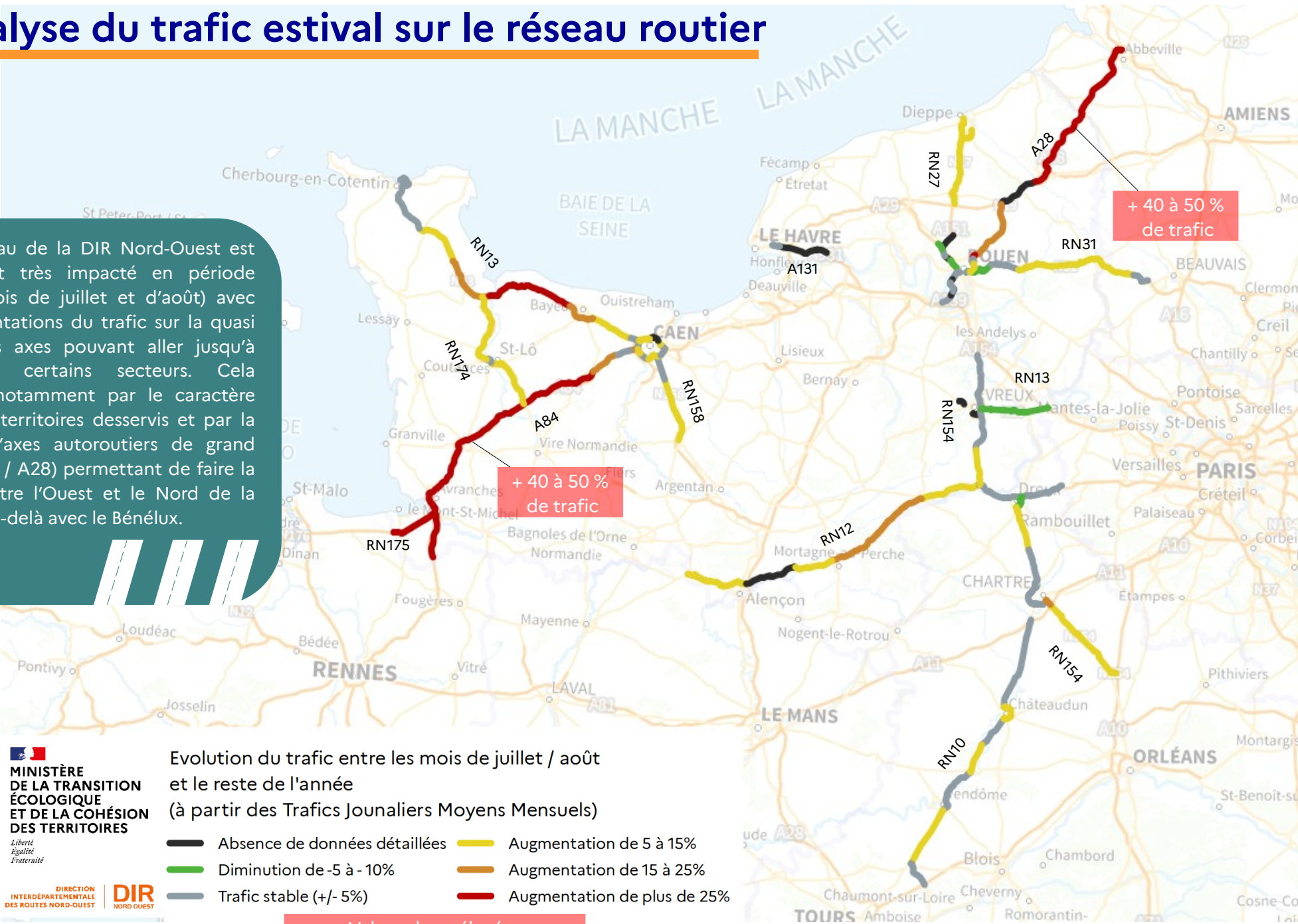
Taux de trafic poids-lourds moyen sur l'ensemble du réseau en 2024



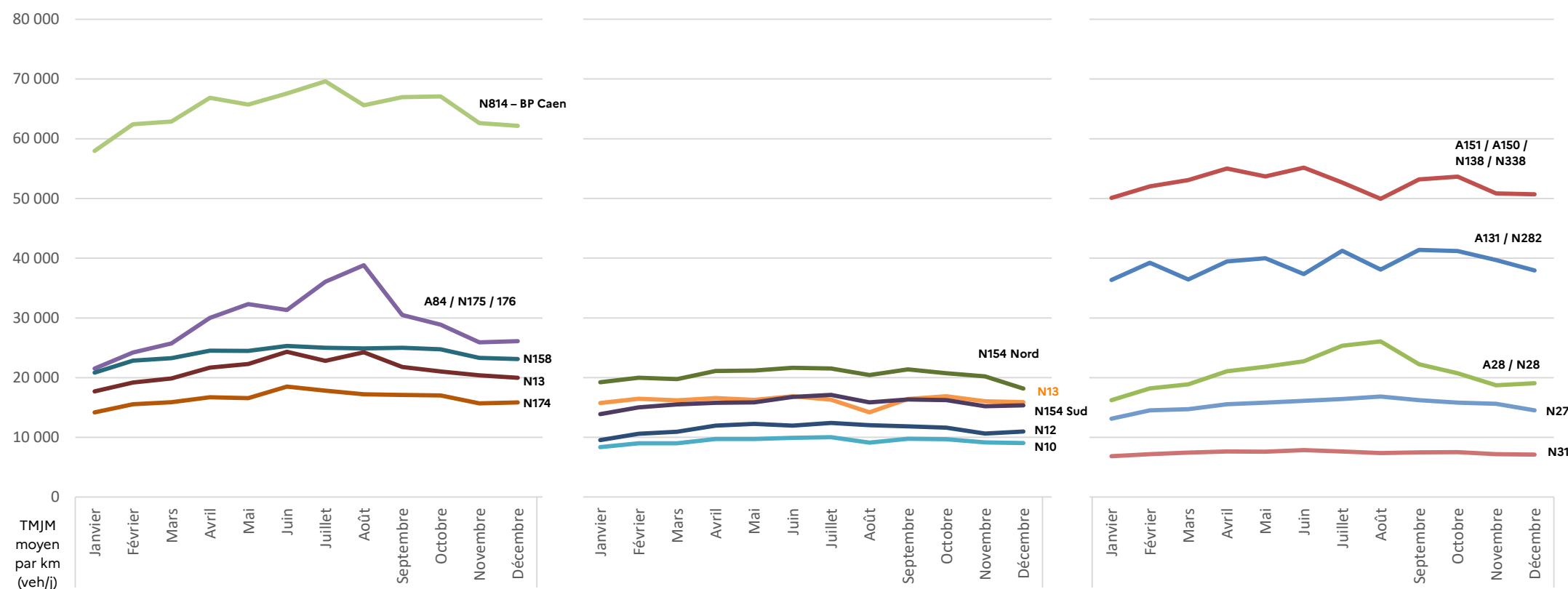
En part du trafic total, la situation est assez différente. L'A28 et dans une moindre mesure l'A84 restent concernées avec des % de PL pouvant aller jusqu'à 25 %. Ce sont ici les Routes Nationales à plus faible trafic (RN10, 12, 154) qui sont fortement impactées par le trafic poids-lourds avec des niveaux de trafic dépassant souvent les 25 % du trafic total et pouvant aller jusqu'à près d'un véhicule sur trois sur certains secteurs.

Analyse du trafic estival sur le réseau routier

Le réseau de la DIR Nord-Ouest est globalement très impacté en période estivale (mois de juillet et d'août) avec des augmentations du trafic sur la quasi totalité des axes pouvant aller jusqu'à +50 % sur certains secteurs. Cela s'explique notamment par le caractère littoral des territoires desservis et par la présence d'axes autoroutiers de grand transit (A84 / A28) permettant de faire la jonction entre l'Ouest et le Nord de la France et au-delà avec le Bénélux.



Evolution mensuelle du trafic par axe et par secteurs en 2024



Secteur Manche Calvados

Secteur Normandie Centre

Secteur de Rouen

On peut observer sur ces graphiques la tendance globale à la hausse sur les mois de juillet-août notamment pour les secteurs Manche-Calvados, et les axes A28/N28 et N27 pour le secteur de Rouen. Seule la N13 dans le secteur Normandie Centre et l'axe A151/A150/N138/N338 sur Rouen, à dominante urbaine, observent des baisses sur la période estivale. Par ailleurs, on constate que la plupart des axes présentent des courbes « en cloche », caractéristiques des grands axes routiers. Cela s'explique par la saisonnalité des déplacements : en début d'année, l'activité est réduite après les fêtes et la météo est défavorable aux déplacements. Au printemps, entre mars et juin, cette période correspond à la reprise de l'activité économique et au retour d'une météo plus favorable. En juillet et août, les migrations estivales entraînent des pics de circulation importants. Enfin, en septembre-octobre, la dynamique de trafic de l'été se poursuit avec la rentrée scolaire et la pleine activité économique. En automne, puis en hiver, le trafic reflue, du fait de la météo, du raccourcissement des jours et des pics qui restent localisés pour les fêtes de fin d'année.

Méthodologie :



Dans cette partie, ont été analysés les niveaux de trafic moyens exprimés en véhicules par heure (débit) pour :

→ La Période de Pointe du Matin (PPM) de 7h à 10h

→ La Période de Pointe du Soir (PPS) de 16h à 19h

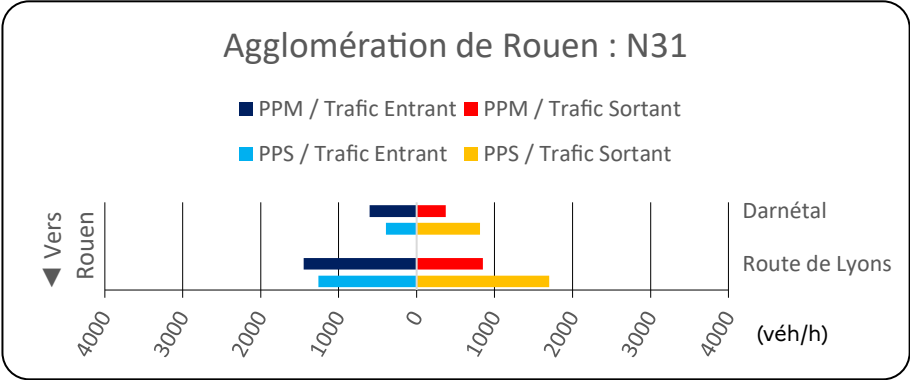
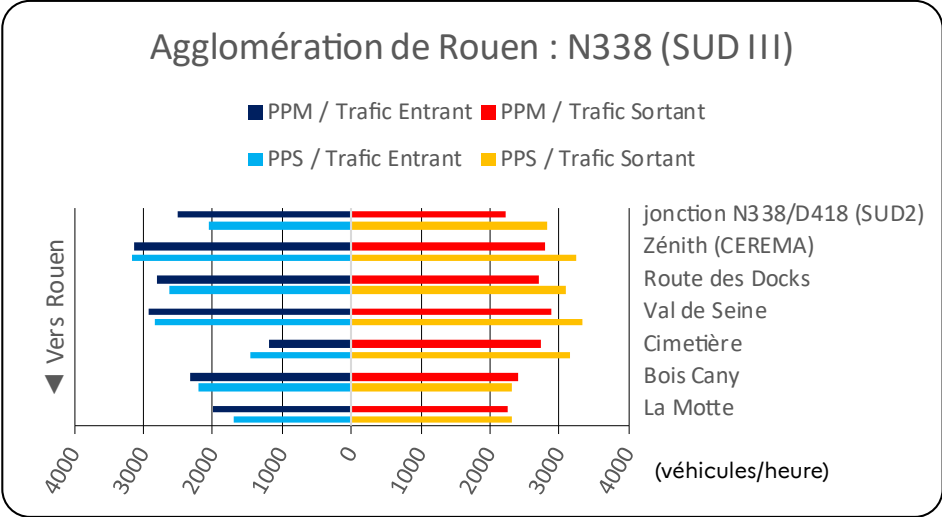
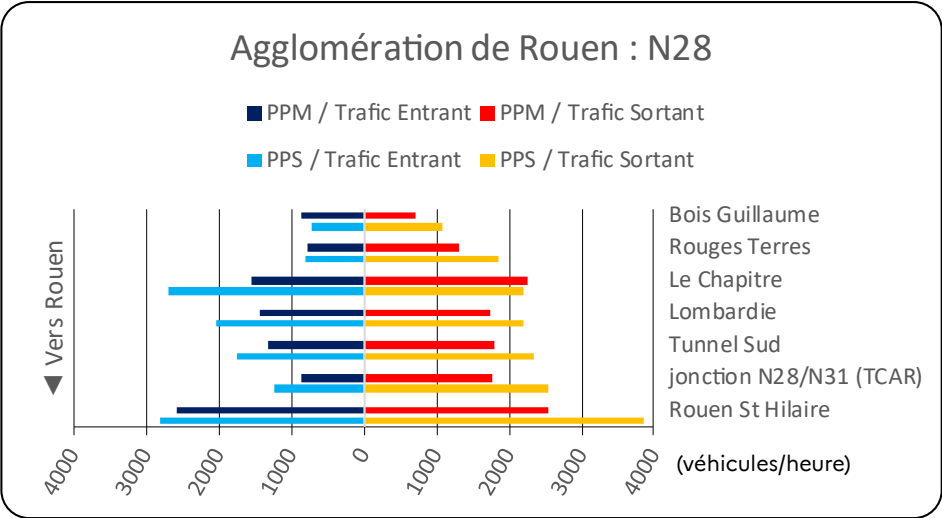
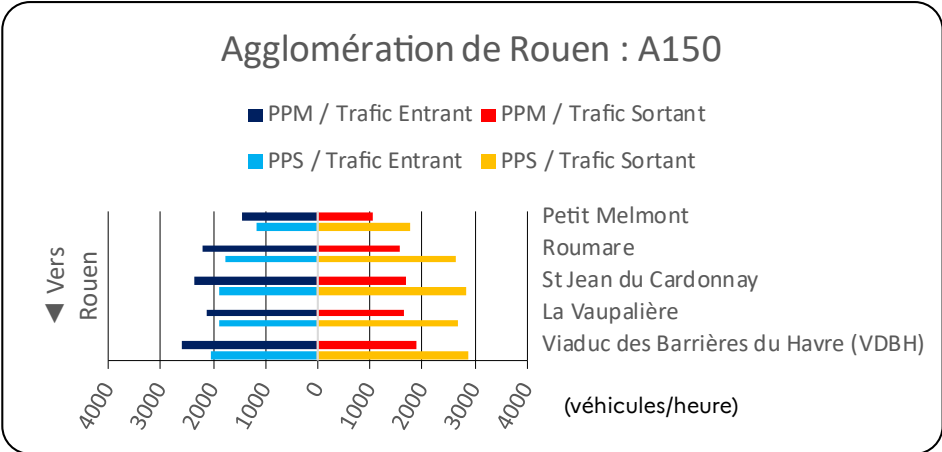
Les trafics ont été calculés pour chaque agglomération dans le sens :

→ Entrant et sortant dans la configuration où les axes routiers pénètrent dans l'agglomération (cas de Rouen)

→ Intérieur et extérieur pour les rocade et boulevards périphériques (cas de Caen) correspondant pour le sens intérieur au sens le plus proche de la ville-centre et pour le sens extérieur au sens le plus éloigné, tourné vers la périphérie.

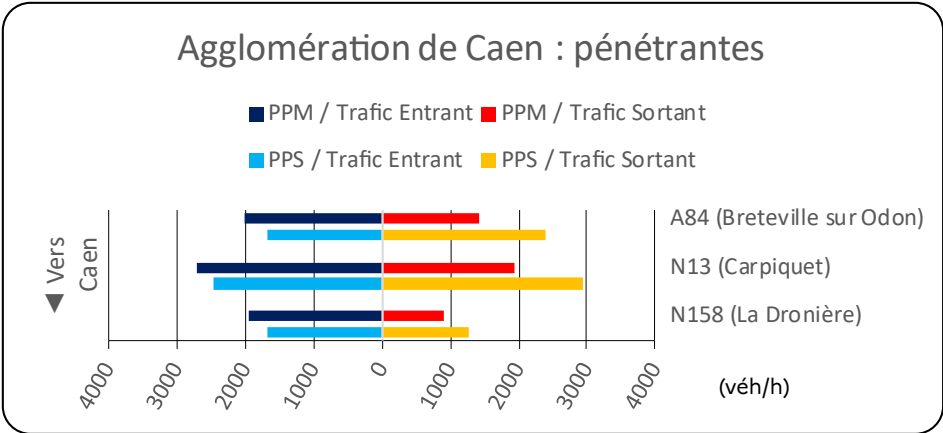
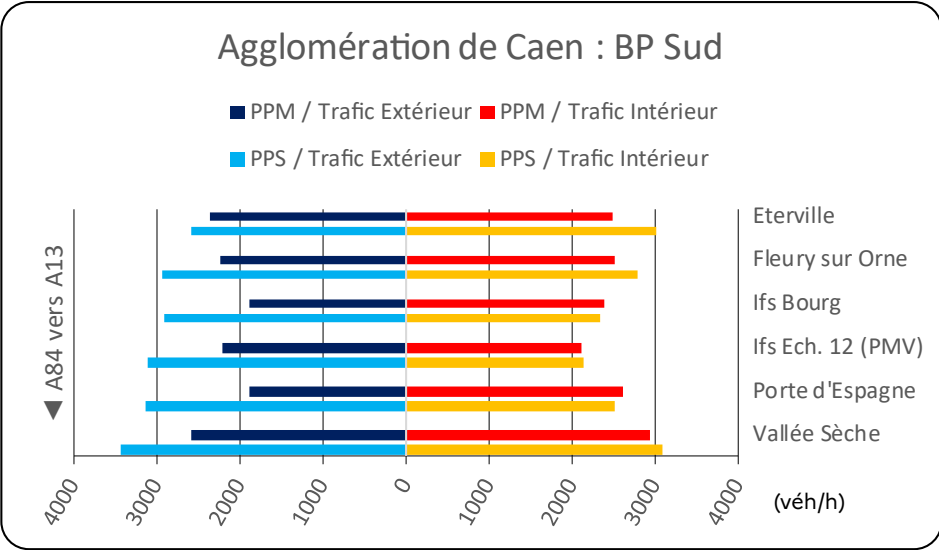
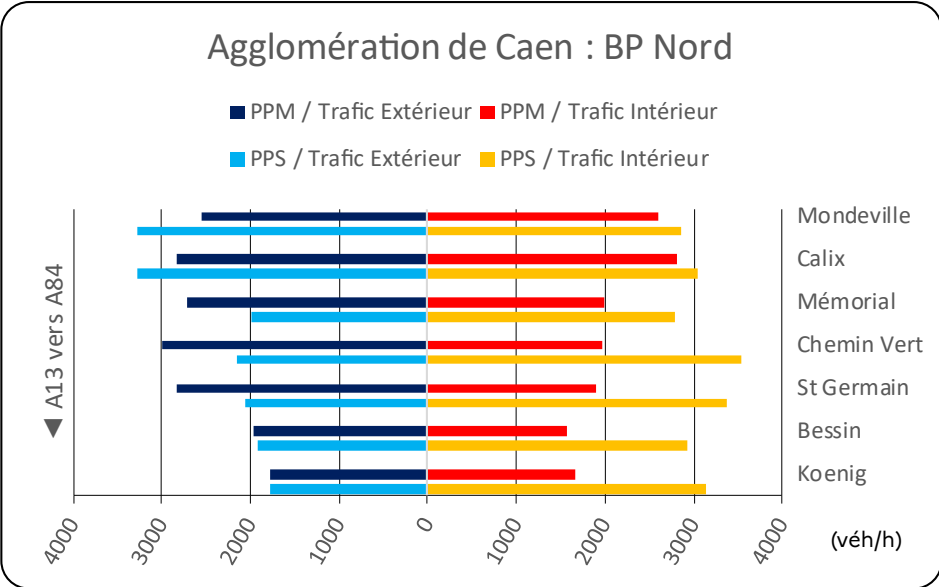
Ces approches plus fines permettent d'observer les dynamiques journalières de trafic et de mieux comprendre les approches pendulaires des déplacements.

Analyse des trafics moyens en périodes de pointe pour Rouen



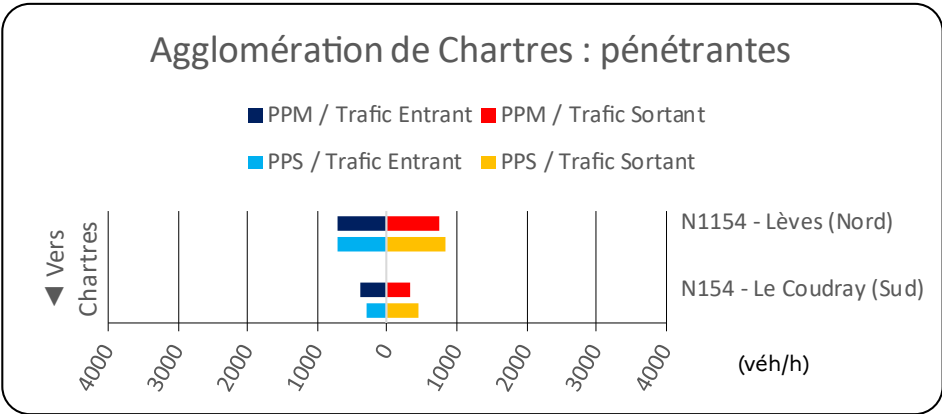
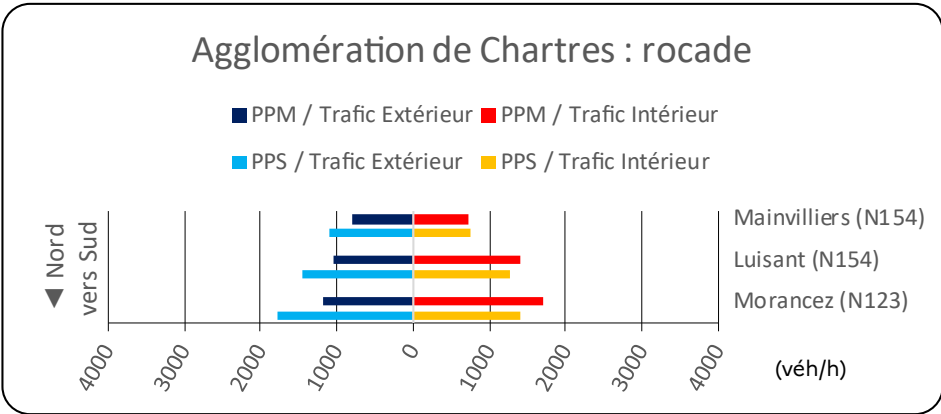
Sur l'agglomération de Rouen, sur l'A150 et la N28, le trafic sortant sur la période de pointe du soir (16h-19h) est plus important que le trafic entrant à l'heure de pointe du matin (7h-10h), pour autant c'est bien le matin que les congestions sont les plus importantes. Cela s'explique par l'absence de contrainte des flux en sortie de Rouen, ce qui permet au trafic de mieux s'écouler. Sur la RN28, les trafics entrants et sortants sont à des niveaux très proches alors que les congestions sont plutôt orientées le matin sur cet axe. Cela peut être lié à la tendance des stations à sous-compter les véhicules lorsqu'il y a des congestions (véhicules à l'arrêt dont le passage est difficile à enregistrer, distance inter-véhiculaires faible). Sur l'A150 et la RN31, le trafic se charge progressivement en arrivant sur Rouen. Sur N338 (SUDIII) et N28, la configuration est différente avec des points d'entrée/sortie intermédiaires structurants que sont le Chapitre (connexion avec le plateau Nord / Isneauville) et Val de Seine (zone portuaire, Petit-Couronne et Grand Quevilly)

Analyse des trafics moyens en périodes de pointe pour Caen

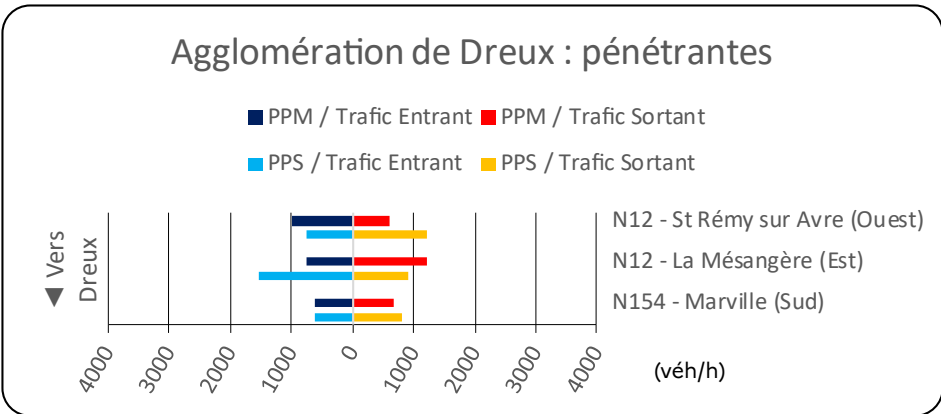


Sur le boulevard périphérique de Caen, les trafics sont globalement plus soutenus sur la période de pointe du soir que celle du matin. Sur les pénétrantes (A84, N158, N13), on observe un phénomène marqué de déplacement pendulaire avec des niveaux de trafics comparables entre le matin et le soir. Pour le boulevard périphérique Nord, la période avec les trafics les plus forts enregistrés est celle du soir dans le sens intérieur, et au Sud, le trafic est plus marqué le soir dans le sens extérieur. Globalement, les écarts entre matin et soir sont plus marqués sur ces deux sections à ces deux périodes. Sur les pénétrantes, les trafics sont logiquement polarisés sens entrant le matin et sens sortant le soir avec une symétrie assez marquée.

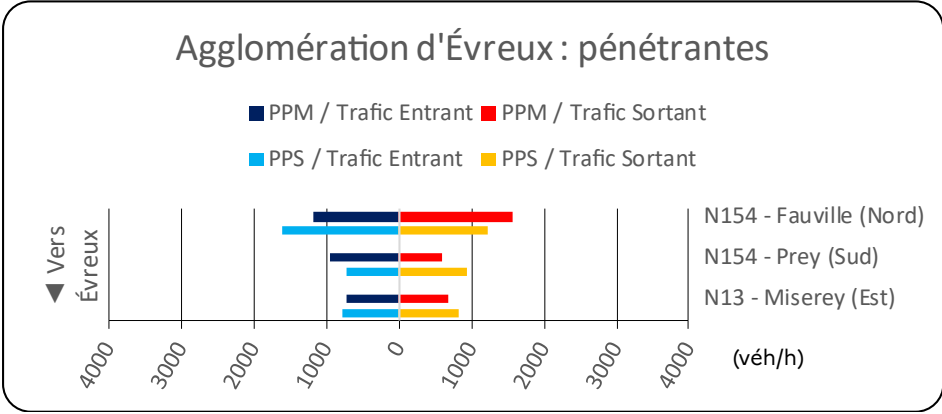
Analyse des trafics moyens en périodes de pointe pour Chartres, Dreux et Evreux



Sur Chartres, le trafic est globalement plus chargé sur la partie Sud de la Rcade (Luisant et Morancez). Le trafic est également plus marqué en sens intérieur le matin et extérieur le soir avec une symétrie assez marquée (sens probablement privilégié pour les déplacements domicile-travail). Pour les pénétrantes, la RN1154 présente un trafic équilibré dans les différents sens et périodes horaires, alors qu'au niveau de la RN154 au Sud, le trafic est plutôt orienté sens entrant vers Chartres le matin et sens sortant le soir.



Sur Dreux, au niveau des pénétrantes, le trafic est le plus marqué le soir en sens entrant depuis l'Est (RN12) ainsi qu'en sens sortant le matin vers l'Est, probablement du fait de l'influence de la région parisienne. Les trafics les plus faibles sont observés au Sud au niveau de Marville.



Sur Evreux, le trafic est le plus important en provenance et à destination de la RN154 au Nord. Sur cet axe, le trafic est également plutôt marqué sens sortant le matin et entrant le soir, sous l'influence probable de l'agglomération Rouennaise. Au sud, le trafic est marqué de manière plus classique en sens entrant le matin et sortant le soir.



----- **150 stations de comptages** réparties sur l'ensemble du réseau

Plus de **21 000 000 de kilomètres** parcourus en moyenne tous les jours sur le réseau de la DIR Nord-Ouest : -----
un chiffre stable sur ces 6 dernières années.



----- Jusqu'à **30 à 33 % (1/3) de trafic Poids-Lourds** sur certaines sections comme la RN10, l'A28 ou la RN154 au Sud de Chartres

Jusqu'à **88 000 véhicules par jour** au niveau de la **porte de Paris à Caen**, **78 000 sur le Viaduc de Calix**, et plus de **70 000 sur la N28 et la SUD III** en arrivée sur **Rouen**



----- Un trafic estival qui augmente de près de **50 %** sur certaines portions d'axes comme l'A84 ou l'A28 par rapport au reste de l'année