



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

*U V E K
E T E C
A T E C*

Groupe de pilotage "Optimisation du trafic lourd sur l'A2"

Optimisation du trafic lourd sur l'A2

Rapport final du groupe de pilotage Optimisation du trafic lourd sur l'A2

Résumé

30 septembre 2002

30.09.02
Rapport n° 23.055-008 / MR

Résumé

Les conditions-cadres de la politique des transports se sont modifiées le 1er janvier 2001 (relèvement de la limite nationale dans le trafic marchandises à 34 tonnes, régime de contingent des courses de camions de 40 tonnes et introduction de la RPLP). Le trafic lourd traversant les Alpes suisses sur la route a continué de croître, même si la conjoncture a quelque peu tempéré cette tendance. Avant l'introduction des mesures de régulation du trafic lourd décidée à la suite du tragique incendie survenu le 24 octobre 2001 dans le tunnel routier du Gothard, les principaux goulets d'étranglement se trouvaient aux passages de la frontière sur l'autoroute Bâle/Weil et à Chiasso, où des embouteillages se formaient régulièrement, bloquant aussi des camions qui auraient pu sinon franchir la frontière sans s'arrêter longtemps à la douane.

Afin de résoudre les problèmes sur l'A2, qui s'aggravaient depuis le début 2001, le DETEC a, dans une première étape, institué une task force pour le transit des camions sur l'A2. Elle a concentré ses activités, qui ont pris fin en mai 2001, sur l'exploitation et les mesures à prendre dans ce domaine.

Le 20 juin 2001, le DETEC a décidé de remplacer cette task force par un nouveau groupe de pilotage "Optimisation du trafic lourd sur l'A2" pour qu'il aborde de manière fondamentale et aux différents échelons politiques (Confédération/cantons) le problème du trafic des poids lourds. Ce groupe a donc procédé à une analyse approfondie du problème jusqu'à la fin août 2001 avant de proposer diverses mesures. Ces travaux ont révélé que toutes les autorités s'efforçaient d'améliorer la partie du système dont elles étaient directement responsables. A défaut d'une vue d'ensemble, l'optimisation sectorielle n'a toutefois pas permis d'aboutir à une optimisation globale du système. On pouvait donc bien s'attendre à ce que les nombreuses mesures isolées contribuent à améliorer la situation du moment. Mais il faudra une gestion globale du trafic et des opérations de dédouanement, impliquant les cantons, les autorités et les pays concernés, pour que la situation s'améliore véritablement.

Il s'en est suivi d'intenses travaux en vue de préparer des mesures d'urgence avant que l'incendie du 24 octobre 2001 au Saint-Gothard ne crée une situation entièrement nouvelle du fait de la fermeture totale du tunnel, rendue nécessaire pendant plusieurs semaines par sa rénovation. L'analyse des problèmes de l'A2 prit alors une nouvelle dimension, les travaux se concentrant sur la gestion du trafic durant la fermeture du tunnel et sur les aspects liés à la sécurité en vue de sa réouverture. Les milieux les plus divers ayant ensuite exigé le contingentement ou la régulation du trafic routier des marchandises à travers les Alpes, le groupe de pilotage s'est penché sur ces revendications. En principe, les mesures de régulation sont possibles à la frontière ou aux passages alpins. Un examen plus approfondi a toutefois révélé qu'elles ne sont pas réalisables aux postes-frontières ou qu'elles présentent tout au moins de graves inconvénients.

Après l'incendie du tunnel du Gothard, une nouvelle organisation de projet, consacrée à *la gestion du trafic lourd en Suisse*, a été créée en parallèle au groupe de pilotage "Optimisation du trafic lourd sur l'A2". Elle a inclus dans ses réflexions les itinéraires d'évitement par le San Bernardino et par les cols valaisans ainsi que les solutions ferroviaires, qui permettraient de remédier aux conséquences immédiates de la fermeture du tunnel. Pour parer au plus pressé, on a mis en place un système de gestion du trafic lourd nord-sud, mis en service une mini chaussée roulante entre Brunnen (SZ) et Lugano et un système de régulation avec trafic unidirectionnel alterné des camions au San Bernardino. Durant la rénovation du tunnel du Gothard jusqu'au 21 décembre 2001, le trafic lourd s'est essentiellement reporté sur l'itinéraire du San Bernardino, la route du col du Gothard ainsi que sur les chaussées roulantes. Le trafic sur la route du San Bernardino a alors pris des proportions telles que la situation est devenue extrêmement pénible pour les transporteurs et les autres usagers de la route, les habitants de la vallée et les autorités.

Afin d'améliorer la sécurité dans les tunnels routiers bidirectionnels, des mesures ont été envisagées avant la réouverture du tunnel non seulement en matière d'infrastructure, mais aussi de gestion du trafic. Le groupe de pilotage "Optimisation du trafic lourd sur l'A2" a examiné plusieurs propositions concernant le contingentement ou la régulation du trafic lourd.

Lors de la réouverture du tunnel du Gothard, le régime de circulation unidirectionnelle alternée pour le trafic lourd a été introduit aussi sur cet axe. Appliqué depuis le 21 décembre 2001, il a d'abord été conçu au Gothard comme au San Bernardino sur la base d'une alternance du trafic tous les deux heures, puis il a été optimisé au fur et à mesure, notamment en faisant passer la cadence alternée à 3 et à 4 heures. Ce régime adopté pour des raisons de sécurité a provoqué d'importants embouteillages et de longues périodes d'immobilisation sur les aires d'attente. A défaut de place disponible à l'écart des autoroutes, ces aires d'attente ont dû être aménagées sur les bandes d'arrêt d'urgence ou sur la voie de droite des tronçons concernés. La régulation des poids lourds au Gothard et au San Bernardino a permis de réduire le trafic lourd par rapport à ce qu'il était avant la fermeture du tunnel du Gothard (4500 camions par jour en moyenne). Durant l'horaire d'hiver (appliqué jusqu'au 4 mai 2002) et grâce à la durée des phases de circulation de 4 ou de 3 heures au Gothard, le nombre des camions autorisés à franchir le tunnel s'élevait à 2900 camions par jour en moyenne avec des pointes de 3700 camions. Ce nombre diminua après l'introduction de la circulation alternée toutes les deux heures et avec l'augmentation du nombre de voitures de tourisme, passant à 2700 camions par jour en moyenne avec des pointes de 3100 camions. Au San Bernardino, le trafic a toujours été alterné toutes les deux heures; le nombre de camions s'y élevait à 850 unités par jour en moyenne (avec des pointes de 1220 véhicules) durant la période hivernale et à 830 unités (avec des pointes de 1140 véhicules) pendant la période estivale. Pour les cols valaisans, les valeurs journalières moyennes s'établissaient à 390 camions au Grand-Saint-Bernard (avec des pointes de 480 camions) et à 420 camions au Simplon (avec des pointes de 640 camions).

A titre de mesure d'accompagnement, il est possible, depuis le 4 mars 2002, de décréter la "phase rouge" à la frontière. Dès que le trafic lourd menace de dépasser les capacités du système de régulation mis en place sur les axes du Gothard et du San Bernardino, il peut être contraint pour un certain temps à emprunter d'autres itinéraires à partir de la frontière. Jusqu'à fin août, la phase rouge a été en vigueur durant 13 jours en tout.

Les répercussions du système de régulation au Gothard et au San Bernardino et la demande de supprimer purement et simplement ce système, de même que les nombreuses mesures proposées pour réduire le trafic lourd à travers les Alpes ont fait l'objet de débats animés. Deux "tables rondes" réunissant les responsables des cantons concernés et des organisations intéressées ont ensuite été organisées sous la responsabilité du chef du DETEC. Sans mesures de régulation, la croissance du trafic lourd se serait poursuivie comme avant l'incendie et le chaos aurait continué de régner sur les autoroutes. De plus, malgré les nouveaux dispositifs au tunnel du Gothard, le niveau de sécurité aurait risqué de ne pas être meilleur qu'avant l'accident du 24 octobre 2001, voire d'être moins bon.

Suite à ces discussions, il a été décidé de réintroduire à la fin septembre 2002 le trafic bidirectionnel à travers le tunnel routier du Gothard tout en le régulant selon un dispositif de « compte-gouttes » (les poids lourds pouvant passer au rythme de 1 à 2,5 unités par minute). Par rapport à la situation initiale, ce procédé a l'avantage de réduire sensiblement le risque d'incendie dû à la collision entre deux ou plusieurs camions. S'il diminue les temps d'attente, ce système de régulation permanente requiert néanmoins des aires d'attente faisant office de « zones tampon » à l'écart de l'autoroute, afin de compenser les fluctuations de trafic en fonction de l'heure de la journée et pour faire face à un afflux considérable de véhicules. Compte tenu desdites fluctuations, on table sur une gestion de la quantité de véhicules au moins aussi importante que jusqu'à présent sur l'axe du Gothard et sur un désengorgement de l'itinéraire du San Bernardino et des passages alpins valaisans. Les jours où le flux de véhicules dépassera la capacité journalière des tunnels du Gothard et du San Bernardino, il sera nécessaire de déclencher la « phase rouge ».

Pour éviter que la régulation aux passages alpins ne coupe une région du reste du territoire helvétique et lui fasse ainsi subir des préjudices économiques, il convient de raccourcir les temps d'attente pour les véhicules concernés. Le trafic « S », qui garantit le fonctionnement économique de la Suisse méridionale, doit donc être autorisé à contourner les aires d'attente.

La préparation et la mise en œuvre du changement de système précité ainsi que le suivi des mesures proposées ci-après ont été confiés à une nouvelle organisation appelée « *Route nord-sud Suisse* » (*SNS-CH*), dont le projet est divisé en plusieurs parties: contrôles du trafic lourd, gestion des passages alpins (régulation du trafic), système de réservation et aires de stationnement. Cet organe prendra le relais du groupe de pilotage « *Optimisation du trafic lourd sur l'A2* ».

En plus de la coordination et du suivi des mesures de régulation aux passages alpins, le groupe de pilotage a examiné nombre de propositions qui avaient été formulées par les milieux les plus divers pour résoudre les problèmes du trafic lourd. Il a recommandé et entamé la mise en œuvre ou la poursuite de l'examen des mesures suivantes:

Mesures à prendre à la frontière:

- Gestion de l'aire d'attente S-N à la douane « Bâle-Weil-Autoroute » (BWA)
- Redistribution des voies de circulation sur le pont frontalier de Bâle-Weil S-N
- Extension provisoire de l'installation douanière BWA sur le périmètre de la gare de triage DB de Bâle
- Gestion de l'aire d'attente de Bâle-St-Louis-Autoroute direction France
- Installation douanière de Bâle-St-Louis-Autoroute permettant au chauffeurs de rester dans leur véhicule pour les formalités RPLP
- Voie réservée aux courses effectuées à vide N-S douane de Bâle-St-Louis, côté entrée
- Interdiction/limitation des utilisations non douanières à la douane de Chiasso
- Contrôle par sondages des camions circulant à vide, à Chiasso, côté italien, en cas de file d'attente
- Maintien de trois voies de circulation dans le sens N-S avant la douane Chiasso Autostrada durant la mise en place des ouvrages antibruit.
- Intégration au réseau des routes nationales et réalisation de la route Mendrisio-Stabio Est-Gaggiolo
- Encouragement du règlement des formalités douanières à l'intérieur du pays d'origine
- Nouveau système informatisé de transit (NCTS)
- Mesures à prendre du côté italien de la frontière

Mesures à prendre en Suisse

- Aire de stationnement d'urgence sur des parties libres du périmètre de l'aérodrome de Buochs
- Aires de stationnement sur l'aérodrome d'Alpnach
- Aire de stationnement d'urgence sur l'aérodrome d'Ambri
- Aires de stationnement, poste douanier avancé et centre de services à Monteforno
- Aires provisoires de stationnement d'urgence sur l'A2 à Bellinzzone ou sur la rampe nord du Monte Ceneri

- Centre de compétence de Sigirino
- Schéma d'intervention intercantonal pour la gestion des embouteillages de poids lourds
- Distance minimale imposée entre les camions dans le tunnel du Gothard
- Postes de contrôle de la RPLP sur les itinéraires du Gothard et du San Bernardino pour fournir des données en temps réel sur le trafic lourd
- Système de guidage du trafic sur la rampe nord du Gothard
- Interdiction faite aux poids lourds de dépasser sur certains tronçons de l'A2
- Augmentation de la capacité d'absorption du trafic lourd par le biais de services offerts sur les aires de ravitaillement et les aires de repos
- Soutien fédéral apporté à des centres de services privés situés à l'écart des autoroutes
- Système de gestion du stationnement des poids lourds sur les aires de ravitaillement et les aires de repos
- Prise en charge par la Confédération des coûts de surveillance et de régulation policière sur les routes nationales
- Mise en place d'une centrale des données du trafic lourd pour l'A2
- Préparation d'un projet « Gestion du trafic lourd sur l'A2 »
- Portail Internet d'information sur le trafic lourd
- Information routière spécifique et ciblée la veille des jours fériés et des jours d'intense trafic touristique

Cela dit, les mesures prises dans le domaine routier sont actuellement axées sur l'optimisation du système de régulation mis en place au Gothard, dont les deux volets sont le compte-gouttes et le trafic « S ».

Dans une deuxième phase, il est prévu d'instaurer, sur les axes de transit, un système de réservation fonctionnant selon les mêmes principes que les bacs, les avions, les trains à grande vitesse, etc. Il a pour but de réduire les files d'attente sur ces axes, d'améliorer la fluidité ainsi que la prévisibilité et la fiabilité du trafic. Ce système permettra d'atténuer les effets négatifs du régime de régulation.

A plus long terme, il conviendra en outre d'introduire si possible les redevances sur le trafic lourd dans toute l'Europe. Dans ce contexte, il faudra envisager la perception de taxes spéciales pour le passage des Alpes (taxe sur le transit alpin, tunnels à péage, bourse des courses de transit alpin, etc.).

La collaboration internationale ferroviaire et routière est d'une importance capitale pour une grande partie des mesures énumérées. Elle se déroulera à plusieurs niveaux: réunion des ministres des transports des pays alpins (actuellement présidée par la Suisse); Conférence européenne des ministres des transports (CEMT); collaboration en cours avec la Commission de l'UE (comité mixte prévu par l'accord sur les transports terrestres); entretiens directs avec les autorités nationales et parfois régionales d'Allemagne et d'Italie (avec la participation des acteurs concernés tels que les compagnies ferroviaires, les entreprises de transport et les transitaires).