



Mühlestrasse 2, 3063 Itigen Standortadresse: Mühlestrasse 2, 3063 Itigen Postadresse:

10 novembre 2010

---

# Augmentation du nombre d'aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales et dans les zones urbaines

## Rapport en réponse au postulat 09.3102 (Büttiker Rolf, 12 mars 2009)

---

K051-0728

### 1. Contexte

#### Texte du postulat, 12 mars 2009

#### **09.3102 : Augmentation du nombre d'aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales et dans les zones urbaines**

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet visant à améliorer, le long des routes nationales et dans les zones urbaines, l'affectation et l'aménagement des aires de repos actuelles et futures pour poids lourds. Lors de la planification de nouvelles infrastructures ou du développement d'infrastructures déjà existantes, il est notamment prié d'augmenter le nombre d'aires de repos pour poids lourds, et de présenter à ce propos un projet qui privilégie l'axe est-ouest. Pour étudier les possibilités qu'offre le réseau des routes nationales à proximité des autoroutes, le Conseil fédéral devra également intégrer les cantons dans son projet.

#### **Cosignataires**

Brändli, Freitag, Germann, Jenny, Kuprecht, Lombardi, Luginbühl, Schweiger (8)

#### **Développement**

Pour les conducteurs de poids lourds, il n'existe pas encore assez d'aires de repos le long des routes nationales. La Confédération, certes, inaugure au printemps 2009 la première aire de repos de grande envergure (centre de contrôle du trafic des poids lourds) sur l'A2 dans le canton d'Uri. Les aires de repos continuent cependant à manquer sur l'axe est-ouest de l'A1, où le trafic est encore plus dense, ainsi que dans les zones urbaines (agglomérations). Cette insuffisance de l'offre en aires de repos rend considérablement plus difficile la gestion des transports routiers : d'une part, les chauffeurs doivent observer les prescriptions en matière de conduite et de repos ; d'autre part, les entrepreneurs doivent livrer dans les délais prescrits les marchandises à leurs clients.

Dans d'autres pays, le manque en aires de repos est activement combattu. En Allemagne par exemple, on peut réserver à l'avance une aire de repos dans de nombreux relais routiers. Les chauffeurs n'ont ainsi pas besoin de chercher pendant des heures des aires de repos, ni de devoir, de guerre lasse et pour respecter les prescriptions de pauses et de repos, gagner les quartiers d'habitation ou les zones industrielles situées à proximité des autoroutes.

Les limitations irréalistes du temps de stationnement doivent également être réexaminées. Car s'il n'est pas permis de parquer plus longtemps que 15 heures sur les aires de repos, le chauffeur qui est à l'arrêt pour le week-end à cause de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, entre fatalement en conflit avec le droit de la circulation routière.

Des mesures appropriées augmentent aussi la sécurité du trafic. En effet, des transporteurs et des chauffeurs qui ont l'assurance de toujours trouver des aires de repos s'organisent de manière plus fiable et plus efficace, et conduisent plus calmement et plus sûrement.

### **Déclaration du Conseil fédéral**

Le Conseil fédéral propose d'accepter le postulat.

### **Extrait du compte-rendu intégral des délibérations parlementaires du 11 juin 2009**

[...]

Leuenberger Moritz, conseiller fédéral : nous proposons d'accepter le postulat. Cela signifie que nous sommes d'avis qu'une problématique existe. Un problème peut également se poser en termes de sécurité routière, selon l'endroit où un poids lourd est stationné. La question de base pourrait être formulée plus ou moins comme suit : incombe-t-il automatiquement à l'Etat, parce qu'il met l'infrastructure autoroutière à disposition, de mettre aussi à la disposition des chauffeurs de poids lourds des possibilités de passer la nuit en des lieux aussi nombreux que possible pour qu'ils puissent épuiser la durée de conduite qui leur est impartie ? Ou n'est-ce pas aussi le devoir de la branche des transports de concevoir la logistique en tenant compte des tronçons, des durées et des risques d'embouteillage, de manière à ce que les chauffeurs parviennent à temps en un endroit où ils puissent passer la durée de repos prescrite ?

Quoi qu'il en soit, les deux parties coopèrent et doivent trouver une solution ensemble. Nous sommes prêts et nous employons déjà à constituer un groupe de travail conjoint en vue de trouver des solutions en commun, comme nous l'avons fait autrefois pour régler la traversée des tunnels. Je sais qu'il ne s'agit pas en l'occurrence de contourner subrepticement l'objectif du transfert de la route au rail, mais de rechercher une solution correcte pour les chauffeurs tout en garantissant la sécurité routière.

## 2. Tâches assignées

Le postulat demande au Conseil fédéral de prendre des mesures contre le manque d'aires de repos pour les poids lourds le long des routes nationales et dans les zones urbaines.

Il apparaît indiqué, tant sous l'angle de l'intérêt de la population concernée et des chauffeurs que pour diverses autres raisons abordées ci-après (cf. point 3.1), de satisfaire à la demande d'augmentation du nombre d'aires de repos. Il est assez logique ou conséquent que la Confédération mette suffisamment d'aires de repos à la disposition des poids lourds, puisqu'elle édicte les prescriptions relatives au respect des durées de conduite et de repos. En outre, compte tenu des spécificités des routes nationales, ou des autoroutes, qui doivent notamment garantir le transit du trafic international selon les explications du Conseil fédéral (cf. projet de révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales mis en consultation en 2008), et vu les possibilités restreintes d'entrée et de sortie, le propriétaire de la route est dans une certaine mesure tenu de mettre les aires de repos nécessaires à la disposition des transporteurs de marchandises.

Il faut donc examiner où il serait judicieux d'aménager des aires de repos supplémentaires pour les poids lourds sur le réseau des routes nationales suisses, afin de favoriser le respect des durées de conduite et de repos.

L'expérience des cantons l'a montré (cf. point 3.2) : les aires de repos sont d'une part recherchées et utilisées pour y passer la nuit (respect des durées de repos) ou prendre la pause de midi par exemple. D'autre part, la situation des cantons est telle qu'elles servent aussi à des fins logistiques, par exemple pour le stationnement d'une remorque tandis que le véhicule tracteur transporte son chargement à son lieu de destination. Rien ne s'oppose à cette utilisation d'une place de stationnement jusqu'à un certain point. Toutefois, les places ont clairement pour but premier de permettre le respect des prescriptions juridiques (durées de conduite et de repos), et il ne saurait incomber à la Confédération de faciliter la logistique des entreprises de transport. En outre, le stationnement d'une remorque entraîne une certaine perte pour la Confédération sur les recettes de la RPLP. Inversement, il peut avoir des effets tout à fait positifs en termes d'environnement (diminution de la consommation de carburant). De même, il peut décharger le trafic dans les centres et les zones fortement urbanisées, puisque seul le véhicule tracteur sans remorque y circule.

## 3. Analyse de la situation

### 3.1 Généralités

Nous pouvons en principe affirmer que les prescriptions relatives aux durées de repos et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche induisent des situations insatisfaisantes à maints égards face aux contraintes horaires et à la pression des coûts de la branche des transports routiers. Les problèmes qui se posent sont les suivants :

- **Sécurité du trafic** : les camions stationnés de manière non conforme aux prescriptions empiètent parfois sur la surface réservée au trafic. De plus, le risque d'accidents augmente lorsque les chauffeurs ne sont pas suffisamment reposés.
- **Conflit avec l'interdiction de circuler la nuit et les prescriptions relatives aux durées de repos** : en raison de la recherche d'une place de stationnement, souvent à l'écart de la route nationale (zones industrielles et quartiers résidentiels proches de l'autoroute), les durées de conduite autorisées sont dépassées et les durées de repos ne sont pas respectées.
- **Economie** : le trafic imputable à la recherche de places de stationnement engendre en particulier des coûts supplémentaires pour les entreprises.
- **Environnement** : le trafic imputable à la recherche de places de stationnement a aussi des effets dommageables sur l'environnement. Les émissions de polluants qu'il provoque pourraient en principe être évitées. Par ailleurs, lorsque la recherche d'une place s'étend à un quartier d'habitation, les résidents sont incommodés par le bruit. Il faut noter que l'environnement est moins pollué si les remorques vides peuvent stationner sur des places.

L'augmentation attendue des transports de marchandises par la route ces prochaines années pourrait encore aggraver la situation. Selon une étude de l'Office fédéral du développement territorial<sup>1</sup>, le transport routier des marchandises augmentera, entre 1997 et 2020, de 27 % (véhicules-kilomètres) et de 84 % (tonnes-kilomètres). L'évolution différente des véhicules-kilomètres et des tonnes-kilomètres s'explique par l'amélioration enregistrée en matière de chargement des véhicules.

### 3.2 Situation dans les cantons

Une enquête a été menée auprès de tous les cantons quant aux aires de repos et aux aires de ravitaillement. La situation peut se résumer comme suit :

- En principe, les aires de repos et les aires de ravitaillement sont pleines, voire saturées selon le moment de la journée. Le problème est particulièrement sérieux sur l'axe de transit nord-sud.
- Les chauffeurs rencontrent des problèmes lorsqu'ils sont à la recherche d'une place de stationnement pour :
  - respecter la durée de repos prescrite ;
  - prendre leur pause de midi ;
  - passer la nuit ;
  - assurer la logistique/transborder un chargement.
- Si les aires de repos et les aires de ravitaillement sont occupées, les conducteurs recherchent des possibilités de stationnement à l'écart de l'autoroute (souvent en violation des prescriptions).
- Des remorques restent des journées entières sur les aires de repos et les aires de ravitaillement.
- Les chauffeurs en provenance de pays d'Europe de l'Est, en particulier, attendent parfois plusieurs jours avant d'obtenir un nouveau mandat de transport.
- Les aires de ravitaillement, mais aussi les aires de repos sont utilisées par les entreprises d'autocar pour transborder leurs passagers.

L'intensité de ces situations varie d'un canton à l'autre. Nous pouvons en principe faire les observations ci-après à cet égard :

- Les cantons comportant de longs tronçons autoroutiers (par ex. Soleure, Argovie, Berne, Lucerne, Zurich) sont nettement plus touchés que les cantons qui possèdent moins de kilomètres de route nationale (par ex. Glaris, Schwyz).
- Les cantons à proximité des axes de transit « classiques » (nord-sud et est-ouest ; par ex. Uri, Tessin, Lucerne, Berne, Zurich) sont plus fortement touchés que les cantons qui se trouvent à l'écart de ces axes.
- Les cantons frontaliers ou proches des frontières nationales sont moins concernés que les cantons centraux de la Suisse.

L'enquête menée auprès des cantons fait en outre apparaître que les chauffeurs se ravitaillent eux-mêmes dans une large mesure, si bien que les exploitants des aires de ravitaillement ne sont pas toujours ravis de les voir arriver. Généralement, les chauffeurs dont les véhicules sont parqués, pour une raison ou une autre, sur les aires de ravitaillement à court ou à long terme ne génèrent pas de chiffre d'affaires notable pour les exploitants concernés.

---

<sup>1</sup> Office fédéral du développement territorial (2002), *Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU, Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020* (en allemand, avec résumé en français).

### 3.3 Centre de compétence pour le trafic lourd de Ripshausen, Erstfeld

Le centre de compétence pour le trafic lourd de Ripshausen, inauguré en 2009 à Erstfeld, dans le canton d'Uri, pourrait servir de cas modèle selon l'enquête conduite auprès des cantons. Depuis la mise en service du centre, les problèmes du canton d'Uri sont largement résolus et les effets positifs ci-après se sont produits :

- fin du trafic d'évitement dans les villages ;
- utilisation considérable de l'offre en places de stationnement ;
- provenance étrangère d'env. 95 % des chauffeurs qui passent la nuit sur les aires prévues ;
- renvoi des chauffeurs en attente d'un mandat ;
- grand succès des installations sanitaires (toilettes, douches) mises gratuitement à disposition ;
- résolution locale des problèmes (les cantons limitrophes de Lucerne et du Tessin n'ont pas observé d'amélioration de la situation sur leur territoire depuis l'inauguration du centre de Ripshausen).

Il faut également noter que le restaurant situé à proximité du centre, exploité par un gérant privé, réalise un mauvais chiffre d'affaires.

La mise en place d'un centre de contrôle du trafic lourd similaire à celui de Ripshausen est actuellement planifiée pour Bodio/Monteforno (TI).

### 3.4 Tour d'horizon de la situation dans les pays voisins de la Suisse

Voici un aperçu de la situation au delà de nos frontières.

- **Allemagne** : ces dernières années, le problème de la saturation nocturne des places de stationnement destinées aux poids lourds le long des autoroutes a progressivement occupé le cœur de la politique des transports. Un relevé a permis d'établir qu'il manque environ 14 000 places de stationnement pour poids lourds à l'échelon fédéral. Compte tenu du caractère explosif du sujet, un groupe de projet ad hoc a été mis sur pied en 2007. D'ici à 2012, 11 000 places de stationnement supplémentaires doivent être créées pour les poids lourds.
- **Autriche** : en Autriche également, les besoins des transporteurs en places de stationnement le long des autoroutes augmentent. Divers projets de construction et d'aménagement d'aires de repos permettent actuellement de combler les lacunes constatées à l'échelle nationale. En 2010, 1000 nouvelles places de stationnement pour poids lourds ont été créées.
- **France** : la France déplore également un manque général de places de stationnement pour les poids lourds le long des autoroutes. Selon un relevé de l'association française de la branche des transporteurs, il manque actuellement 4000 places de stationnement. D'ici à 2020, la pénurie devrait atteindre 15 000 places de stationnement.
- **Italie** : l'Italie connaît aussi le problème. Si les exploitants privés des autoroutes ne disposent pas de chiffres précis, le manque de places de stationnement pour les poids lourds le long des autoroutes est estimé à plusieurs milliers. Depuis des années, les transporteurs demandent davantage de places de stationnement aux exploitants des autoroutes. Ces derniers ont l'intention de répondre à cette demande et d'accroître leur offre ces prochaines années.

Au niveau de l'UE également, on cherche actuellement à décrire la situation en matière de places de stationnement pour les poids lourds. A l'été 2010, une directive visant à améliorer la gestion du trafic, la sécurité du trafic et la protection de l'environnement (efficacité, durabilité, sécurité) a été adoptée dans le cadre du programme STI (système de transport intelligent). Il s'agit notamment d'introduire un système de réservation des places de stationnement pour les poids lourds, sur la base du STI. Ce dispositif doit permettre, dans les pays membres, de se renseigner sur la disponibilité des places de stationnement en temps réel, de réserver une place et, par conséquent, de garantir un stationnement sans danger.

### **3.5. Bilan**

La situation peut être résumée comme suit :

- Pour que les durées de repos et l'interdiction de circuler de nuit soient respectées, de nombreuses places de stationnement sont nécessaires. Il existe aujourd'hui une lacune en la matière, en particulier le long de l'axe nord-sud.
- Il faut répondre aux besoins d'ordre logistique (stationnement des remorques), tant sur l'axe nord-sud que sur l'axe est-ouest.
- Le besoin en places pour y passer la nuit ou respecter les durées de conduite et de repos est plus marqué sur l'axe nord-sud que sur l'axe est-ouest ; la situation est inversée s'agissant des difficultés d'ordre logistique.
- Le problème posé par le transbordement de passagers (entreprises d'autocar) ou de marchandises sur les aires de repos doit être résolu. Il y a toutefois lieu de penser que la situation s'améliorera si une solution est développée pour les poids lourds à l'écart des aires de repos.
- Le problème constitué par les chauffeurs en attente d'un mandat doit être résolu.

## **4. Démarche**

### **4.1. Groupe de travail**

En vue de résoudre ces diverses difficultés, le DETEC a institué un groupe de travail, placé sous la responsabilité de l'OFROU. Ce groupe de travail se compose de représentants des cantons (police cantonale, ingénieur cantonal) et de l'OFROU. Un courrier relatif à la situation dans les cantons a été envoyé à tous les ingénieurs cantonaux et à tous les commandants des corps de police cantonale. Le taux de retour de 100 % obtenu a permis au groupe de travail de se faire une bonne idée de la situation globale en Suisse. De plus, il indique que le thème des places de stationnement pour poids lourds constitue manifestement un sujet d'actualité (brûlant) dans la plupart des cantons et que des problèmes sont irrésolus en maints endroits. Par ailleurs, l'ASTAG a été consultée et informée de manière informelle sur l'état des réflexions au cours des travaux.

### **4.2 Régions concernées**

Les travaux d'évaluation des besoins en places de stationnement et, le cas échéant, de construction de places supplémentaires pour les poids lourds ont couvert l'ensemble du réseau des routes nationales suisses. La situation aux postes-frontière et dans les régions étrangères limitrophes de la Suisse a aussi été prise en compte. Les mesures doivent contribuer à améliorer la sécurité routière, à optimiser l'utilisation des voies de communication, à éviter le trafic non nécessaire, à organiser le trafic de manière plus respectueuse de l'environnement et à améliorer les conditions de travail des chauffeurs.

## **5. Résultats**

### **5.1. Sites**

Un réseau de places de stationnement pour les poids lourds a été établi à l'échelon suisse. Outre la situation géographique, la taille, la fonction et les infrastructures de chaque aire ont été définies. Le chauffeur est ainsi mieux à même de planifier son déplacement : il sait quelles infrastructures il trouvera en quel endroit et peut s'organiser en conséquence. On garantit ainsi qu'il puisse respecter les durées de repos et l'interdiction de circuler la nuit.

Partout où cela s'avère possible, les aires sont aménagées à l'intérieur du périmètre de la route nationale, comme c'est le cas avec les aires de repos. Si ce n'est pas possible, on délimite une aire à proximité immédiate de la route nationale.

Les éléments ci-après ont joué un rôle dans la détermination des places de stationnement :

- la situation, qui doit si possible être stratégique (croisement autoroutier) ;
- la distance entre les places (60 à 90 minutes de conduite au maximum) ;
- le volume du trafic des poids lourds (cf. annexe 5) ;
- les sites existants ou dont la planification est très avancée, comme ceux de Ripshausen ou de Chavornay, et les synergies qui en résultent ;
- les véhicules étrangers sont sensiblement plus nombreux sur l'axe de transit nord-sud que sur l'axe est-ouest ;
- la problématique des nuitées est plus marquée sur l'axe nord-sud que sur l'axe est-ouest, tandis que la situation est inversée s'agissant des difficultés d'ordre logistique ;
- la proximité ou l'éloignement de la frontière.

En principe, les places de stationnement peuvent remplir plusieurs fonctions. Si leur but premier est de permettre le respect des durées de conduite et de repos (nuitée, pause de midi, repos), leur utilisation à des fins logistiques n'est pas exclue, comme nous l'avons noté au point 2 (par ex. stationnement d'une remorque pour une courte durée).

Les places de stationnement apparaissent en jaune sur la carte des places de stationnement (annexe 1).

Si possible, des synergies sont créées avec les aires existantes lorsque c'est judicieux. C'est le cas avec :

- les places destinées à la gestion du trafic des poids lourds : rouge
- les centres de contrôle du trafic lourd : bleu

Il faut encore examiner si des synergies sont également possibles avec les aires de ravitaillement existantes et définir où le cas échéant. Autrement dit, les possibilités de chaque place de stationnement doivent encore être considérées au cas par cas.

Les aires de stationnement sont classées en deux catégories :

- les petites aires, qui disposent de 20 à 50 places de stationnement individuelles ;
- les grandes aires, qui disposent de 50 à 100 places de stationnement individuelles.

La taille des divers sites n'a pas été déterminée par modélisation, mais sur la base d'une estimation fondée sur les éléments suivants : données et indications de tous les cantons, carte de la charge de trafic lourd en Suisse (cf. annexe 5), situation et données empiriques relatives aux places existantes. Par ailleurs, des efforts ont été fournis pour limiter la surface (m<sup>2</sup>) de terrain construit. La réalisation de places de stationnement impliquera le goudronnage d'une surface considérable. Selon les estimations :

- une petite aire nécessite en moyenne 4000 m<sup>2</sup> ;
- une grande aire nécessite en moyenne 9000 m<sup>2</sup>.

C'est l'une des raisons pour lesquelles on s'efforce d'utiliser les synergies qui se présentent en intégrant si possible les sites et les surfaces existants dans la planification.

Les grandes aires ont surtout été prévues le long de l'axe de transit nord-sud, afin de tenir compte du volume de trafic des poids lourds et du fait que nombre de chauffeurs étrangers cherchent à passer la nuit sur une place de stationnement. Sur l'axe est-ouest, où circulent principalement les poids lourds de transporteurs suisses, ce sont surtout des petites aires qui ont été planifiées. En effet, le besoin de passer la nuit sur cet axe est moindre compte tenu de la brièveté des trajets nationaux et il faut s'attendre à ce que les places soient davantage utilisées à des fins logistiques, durant des arrêts plus brefs.

Le tableau 1 ci-dessous indique quels lieux du réseau des routes nationales comportent des places de stationnement pour les poids lourds ainsi que la taille de l'aire. Dans la mesure du possible, des

synergies ont été créées entre les places existantes et celles à réaliser. Les possibilités de synergies sont représentées tant dans le tableau 1 que sur la carte des aires de stationnement (annexe 1).

Lieu	Catégorie	Fonctions
Chavornay	petite	jaune, bleu
Région Bulle	petite	jaune
Grauholz	petite	jaune
Kreuz Härkingen	petite	jaune
Région Birrfeld	petite	jaune
Forrenberg	petite	jaune
Knonau	grande	jaune, rouge
Neuenkirch	grande	jaune, rouge, bleu
Région Glaris	petite	jaune, rouge
Ripshausen	grande	jaune, rouge, bleu
Realta	petite	jaune, bleu, rouge
Misox	petite	jaune, bleu
Bodio/Monteforno	grande	jaune, rouge, bleu
Stalvedro/Faido	grande	jaune, rouge
Raron	pas encore définie	jaune, rouge
St-Maurice	petite	jaune, rouge, bleu

Tableau 1 Liste des installations prévues pour les poids lourds

## 5.2 Représentation cartographique (annexes 1 à 5)

Les annexes 1 à 3 présentent la planification actuelle sous forme de cartes. L'annexe 1 reprend le tableau 1 ci-dessus en indiquant les possibles utilisations conjointes sur les aires de stationnement prévues pour permettre le respect des durées de conduite et de repos, soit les synergies actuelles ou potentielles. Les annexes 2 et 3 présentent la conception envisagée du réseau, selon la fonction de l'aire. Elles sont plus englobantes que l'annexe 1, puisque les aires de gestion et de contrôle du trafic lourd n'ont pas toutes pour fonction de permettre le respect des durées de conduite et de repos. L'annexe 4 indique les places de stationnement pour poids lourds se trouvant dans les régions étrangères limitrophes de la Suisse et intégrées dans la conception nationale. L'annexe 5, enfin, renseigne sur les flux du transport routier des marchandises en Suisse.



## **6. Infrastructures des sites (aménagement des places)**

Les places de stationnement constituent des offres. Autrement dit, les chauffeurs ne sont pas dans l'obligation de chercher une place de stationnement où passer la nuit ou laisser leur remorque. Par contre, les véhicules ou les remorques parkés de manière non conforme aux prescriptions ne seront plus tolérés et les mesures d'exécution seront renforcées.

### **6.1 Personnel**

Les sites où des personnes sont déjà engagées actuellement continueront d'être exploités par du personnel (par ex. Ripshausen). Les autres emplacements fonctionneront sans personnel permanent.

L'exploitation des places de stationnement aux fins de permettre le respect des durées de conduite et de repos (entretien courant) sera assurée par les organismes responsables de l'entretien courant des autres parties intégrantes des routes nationales (cf. art. 49a de la loi sur les routes nationales [RS 725.11]). Le mandat de prestations des unités territoriales sera étendu en conséquence. Le catalogue des prestations sera identique à celui appliqué aux aires de repos des routes nationales, la tâche principale étant le nettoyage et l'entretien des places de stationnement.

### **6.2 Installations sanitaires, alimentation en électricité, enceinte**

Les aires de stationnement disposent d'une surface à revêtement dur et de toilettes équipées d'eau courante (froide). Celles qui ont aussi pour fonction de permettre le contrôle et la gestion du trafic lourd peuvent disposer d'infrastructures supplémentaires. Ainsi, le futur centre de contrôle du trafic lourd de Bodio/Monteforno et l'aire planifiée à Neuenkirch (axe de transit nord-sud) seront dotés de douches pour les chauffeurs, comme celui de Ripshausen.

Il n'est pas nécessaire de prévoir une alimentation en électricité pour les poids lourds : l'expérience acquise au centre de contrôle du trafic lourd de Ripshausen a montré que les chauffeurs ne font pas usage des prises électriques. Les chauffeurs ne semblent pas être dérangés par le bruit des groupes électrogènes. On renonce à fermer ou à cloisonner les places de stationnement des poids lourds. L'enceinte des places de stationnement (protection de la faune) sera aménagée comme pour les aires de ravitaillement et les aires de repos. Aucune barrière ne sera installée.

### **6.3 Repas**

Il est apparu que la plupart des chauffeurs pourvoient eux-mêmes à leur alimentation. Les possibilités de se sustenter (stands de vente mobile ou installations permanentes) ne sont que très peu utilisées par les chauffeurs. Il est donc très difficile pour les exploitants concernés d'être rentables.

On renonce donc à proposer des possibilités de prendre des repas, que ce soit sur place ou à l'emporter. De même, on ne prévoit pas d'aménager des distributeurs automatiques de nourriture et de boissons sur les places (généralement non surveillées), en raison du risque de vandalisme.

### **6.4 Taxes, durée de stationnement**

Il n'est pas prévu de percevoir une taxe pour le stationnement des poids lourds ou des remorques sur les places de stationnement. Du reste, il en va de même sur les aires de repos le long des routes nationales.

Par contre, il est en principe prévu de limiter la durée de stationnement sur les places. A cet égard, il faudra trouver une voie praticable avec les organisations de transport, d'une part pour tenir compte de la problématique visée dans le développement du postulat Büttiker, d'autre part pour éviter que les places ne soient occupées pendant des semaines, par exemple par des remorques parkées pendant toute la durée d'un transport en lien avec l'étranger.

## **6.5 Système de gestion du stationnement**

On ne prévoit pas à ce stade de mettre en place un système d'information sur les aires de stationnement (semblable à un système de guidage du stationnement), tel qu'il est prévu dans le plan de l'UE (cf. point 3.4, dernier paragraphe), essentiellement en raison :

- de l'exiguïté du territoire suisse ;
- de la densité du réseau des places de stationnement (les distances et, donc, les durées des trajets entre deux places de stationnement sont brèves) ;
- des coûts d'un tel système, qui seraient disproportionnés par rapport à son utilité.

S'il devait s'avérer à l'avenir qu'un système d'information est indispensable à l'exploitation des places, il serait toujours possible d'en développer un ultérieurement.

## **7. Coûts, financement**

Il est en principe difficile d'estimer de façon fiable les coûts de réalisation des places de stationnement. Compte tenu du nombre relativement élevé de places et du besoin considérable de terrain, les coûts ne seront pas négligeables. Toutefois, on prévoit de ne construire qu'un nombre restreint de petites infrastructures. En outre, l'utilisation conjointe des aires, qui devront de toute manière remplir plusieurs fonctions, atténuera les coûts. Les facteurs ci-après influenceront en particulier les coûts de réalisation :

- le prix du terrain pouvant être acquis ;
- le temps nécessaire pour pouvoir disposer des moyens requis ;
- la coordination de la réalisation des aires avec les travaux d'entretien prévus, afin de construire à un coût avantageux.

Une estimation très approximative de l'Office fédéral des routes table sur un montant de quelques centaines de millions de francs, une partie de ces dépenses pouvant être imputée aux fonctions conjointes dans le plan comptable. Si les coûts de réalisation sont considérables, ceux occasionnés en plus par l'entretien courant sont nettement plus faibles. Les places de stationnement faisant partie des routes nationales, la Confédération les finance donc à 100 % par le compte des routes nationales (cf. point 9).

## 8. Planification de la mise en œuvre

La réalisation de places de stationnement supplémentaires, intégrée dans la rubrique de l'aménagement, est en concurrence directe quant aux ressources avec les mesures en lien avec la sécurité dans les tunnels, la protection contre le bruit, les passages à faune et avec les autres projets d'aménagement. De ce fait, vu la pénurie des ressources dans le domaine des infrastructures routières, on ne peut pas définir précisément quels moyens pourront être libérés pour cette tâche ni quand ils le seront. Pour l'heure, il est indiqué de saisir les possibilités qui se présentent aux endroits appropriés, particulièrement en ce qui concerne l'acquisition de terrains. Dans cette perspective, c'est une réalisation par étapes qui se dessine, fondée pour l'essentiel sur des offres avantageuses. Compte tenu de la situation financière, il est clair que tous les sites ne pourront pas être réalisés simultanément.

Site	Etat actuel
Ripshausen Erstfeld, centre de contrôle du trafic lourd (maxi)	En service
St-Maurice, centre de contrôle du trafic lourd (midi)	En construction
Bodio/Monteforno, centre de compétence pour le trafic lourd (maxi)	En phase de planification ; le terrain appartient à la Confédération
Chavornay, centre de contrôle du trafic lourd (midi)	En phase de planification ; le terrain appartient à la Confédération
Neuenkirch, centre de contrôle du trafic lourd (mini)	Les négociations pour l'acquisition du terrain sont en cours
Forrenberg, extension de l'aire de ravitaillement	Les négociations pour l'acquisition du terrain sont en cours
Realta, centre de contrôle du trafic lourd	Les négociations pour l'acquisition du terrain sont en cours
Région Bulle, extension de l'aire de repos	
Misox, centre de contrôle du trafic lourd (mini)	En phase de planification

Tableau 2 Mise en œuvre (état en août 2010)

Pour les autres sites prévus, on a une conception plus ou moins précise de l'endroit et du mode de la réalisation qui seraient possibles et opportuns. Dans certains cas (par ex. dans le secteur de Fribourg), plusieurs idées concrètes sont envisagées.

### 8.1 Consommation énergétique

Dans le cadre de chacun des projets, il conviendra d'étudier dans quelle mesure la mise en œuvre du concept, c'est-à-dire la réalisation des places de stationnement, entraînera un accroissement ou une réduction des charges énergétiques, l'objectif global visé étant de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 8.2 Surfaces d'assolement

Si la mise en œuvre du concept touche des surfaces d'assolement, il convient de veiller à la préservation de celles-ci lors de l'élaboration des projets.

## 9. Bases juridiques

L'art. 6 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11) ne délimite pas les routes nationales de manière exhaustive. La loi énumère, à titre d'exemples, des installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes. Les voies et les aires de stationnement peuvent être qualifiées d'installations (cf. art. 2, let. n, de l'ordonnance sur les routes nationales [ORN ; RS 725.111]), étant nécessaires à un aménagement rationnel des routes. Il n'est donc pas indispensable d'étendre, de modifier ou d'adapter l'ORN. De ce fait, la question du financement est réglée par les art. 7 ss de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin ; RS 725.116.2), en particulier l'art. 8, al. 2, let. e.

### Annexes

- N° 1 : Carte des aires de stationnement sur le territoire suisse
- N° 2 : Carte des aires de stationnement sur le territoire suisse : gestion du trafic des poids lourds
- N° 3 : Carte des aires de stationnement sur le territoire suisse : contrôle du trafic lourd
- N° 4 : Carte des aires de stationnement dans les régions étrangères limitrophes de la Suisse
- N° 5 : Carte de la charge du trafic lourd en Suisse (trafic journalier moyen des poids lourds sur le réseau suisse des routes nationales)