Feuille d'information

Garantie de la fluidité du trafic sur les routes nationales

18.1.2012

Le réseau suisse des routes nationales est fortement sollicité : le nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes a doublé depuis 1990. De plus, aujourd'hui, 40 % du trafic motorisé et 65 % du trafic lourd de marchandises survient sur ces voies.

Cette utilisation massive du réseau entraîne une augmentation des embouteillages : 15 910 heures de bouchon ont été comptabilisées en 2010, ce qui équivaut à une augmentation de 34 % par rapport à 2009.
D'ici 2030, ce sont près de 400 kilomètres du réseau qui seront surchargés régulièrement, et 263 kilomètres devraient même l'être fortement d'après les dernières estimations.

Parmi les possibilités d'accroître la fluidité du trafic, l'OFROU mise sur les mesures suivantes :

Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence

Un an après son lancement, le projet pilote réalisé sur le tronçon Morges – Ecublens (A1) a permis :

- une amélioration considérable de la **fluidité du trafic** : l'ouverture à la circulation des bandes d'arrêt d'urgence empêche la formation des embouteillages
- une baisse générale de 15 % et une baisse locale jusqu'à 80 % du **taux d'accidents**
- une réduction d'environ 20 % des **émissions polluantes** (CO, CO_2 et NO_x) aux abords des routes

Mesure :

D'ici 2020, la bande d'arrêt d'urgence sera réaffectée sur près de 125 kilomètres[1] supplémentaires de routes nationales, pour l'essentiel (env. 90 km) aux heures de pointe.

La sécurité routière sera garantie par la surveillance permanente de la bande d'arrêt d'urgence réaffectée, par la réduction de la vitesse maximale autorisée et par la construction de places d'arrêt d'urgence sur les tronçons particulièrement longs.

[1] Longueur totale des tronçons de route nationale concernés. Il faut noter que la bande d'arrêt d'urgence n'est réaffectée que dans un seul sens de circulation.

A court terme, une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence est prévue :

- sur certains tronçons de l'A1 et de l'A6 dans la région de Berne, entre les jonctions de Muri et de Kirchberg
- sur certains tronçons du contournement de Winterthour (A1)

A moyen et long termes, la bande d'arrêt d'urgence devra également être réaffectée dans les régions suivantes :

- Genève
- Lausanne
- Argovie – Soleure
- Lac de Zurich
- Bâle

Les éléments ci-après peuvent entraver la mise en œuvre de cette mesure :

- l'absence de bandes d'arrêt d'urgence sur les ouvrages d'art (par ex. ponts, tunnels) ou largeur insuffisante de celles-ci ;
- le manque d'espace aux abords des jonctions ;
- une utilisation trop brève avant l'aménagement ordinaire des tronçons dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement
- la réduction de la sécurité routière
- la création de conditions inadaptées aux futurs travaux d'entretien

---

Interdiction ponctuelle de dépasser pour les poids lourds

Les manœuvres de dépassement effectuées par les poids lourds entraînent divers problèmes :

- réduction significative de la vitesse de circulation sur la voie de gauche
- perturbation importante de la fluidité du trafic
- non-respect de la distance prescrite entre les véhicules
- masquage de la signalisation (avant tout dans les tunnels)

Mesure :

Une interdiction de dépasser est imposée aux poids lourds sur les tronçons où la densité du trafic et le nombre de poids lourds sont particulièrement élevés ainsi que sur les tronçons avec des déclivités et des tunnels spécialement longs.

Quelque 290 kilomètres[2] du réseau des routes nationales sont concernés. En règle générale, la mise en œuvre de la mesure dépend du volume de trafic et elle est donc limitée dans le temps.

[2] Longueur totale des tronçons de route nationale concernés. Il faut noter que l'interdiction de dépasser n'est parfois imposée que dans un sens de circulation (par ex. dans les zones de déclivité).

Son application sur quelque 230 kilomètres supplémentaires présentant des caractéristiques particulières (comme des tunnels rapprochés les uns des autres) doit être examinée de façon approfondie.

--> Au total, l'interdiction de dépasser imposée aux poids lourds concerne entre 20 et 40 % des routes nationales à quatre voies.

Ces prochaines années, une interdiction de dépasser pourra être imposée si nécessaire aux poids lourds sur les tronçons ci-après :

A1 :

- échangeur d'Essert-Pittet – La Sarraz (déjà concerné en partie)
- échangeur de Schönbühl – Kirchberg
- Kriegstetten – échangeur du Wiggertal
- échangeur du Wiggertal – Aarau ouest (déjà concerné en partie)
- Aarau est – échangeur de Birrfeld
- Limmattalerkreuz – échangeur de Zurich nord (déjà concerné en partie)
- Winterthour-Töss – Winterthour Wülflingen
- Rheineck – échangeur de Meggenhuus

A2 :

- frontière avec l'Allemagne – échangeur de Hagnau (déjà concerné en partie)
- échangeur d'Augst – Dietgen

A3 :

- échangeur du Limmattal – Zurich sud

Par ailleurs, une interdiction permanente de dépasser sera prescrite pour les poids lourds dans quelque 100 tunnels à deux voies de plus de 300 m de long.

Enfin, la mise en œuvre de la mesure sur 20 tronçons supplémentaires sera étudiée dans le cadre d'un examen approfondi.

L'interdiction de dépasser imposée aux poids lourds engendre deux désavantages :

- aux jonctions, les colonnes de poids lourds entravent l'entrée et la sortie des véhicules
- avant et après les tronçons concernés par l'interdiction, les manœuvres de dépassement augmentent

---

Abaissement progressif de la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons autoroutiers, limité dans le temps

D'après les recherches les plus récentes, un tronçon autoroutier atteint sa capacité maximale lorsque les véhicules y circulent à environ 85 km/h.

Sur un tronçon autoroutier donné, la fluidité du trafic peut être améliorée grâce à l'abaissement progressif de la vitesse maximale autorisée de 120 à 100 ou 80 km/h. L'augmentation de capacité ainsi obtenue suffit bien souvent à différer les embouteillages et à en réduire l'ampleur.

Aujourd'hui, 85 kilomètres de routes au total sont équipés de systèmes permettant une réduction temporaire de la vitesse maximale autorisée. La plupart des installations sont placées sur l'axe est-ouest entre St. Margrethen et Genève, très surchargé.

Sur quelque 30 kilomètres, la vitesse autorisée est adaptée automatiquement en fonction des volumes de circulation mesurés ; sur les autres tronçons, notamment dans les tunnels, elle est définie manuellement au sein des centrales de gestion du trafic.

Mesure :

Ces prochaines années, les installations existantes d'abaissement progressif de la vitesse seront peu à peu automatisées et étendues pour couvrir près de 400 kilomètres. Elles seront exploitées sur les tronçons autoroutiers régulièrement surchargés entre Genève et Lausanne ainsi qu'entre Luterbach et Härkingen, et des agglomérations de Berne, Bâle, Lucerne, St-Gall, et Zurich.

--> Au total, la mesure sera mise en œuvre sur quelque 30 % des routes nationales à quatre et six voies.

Information optimale des usagers de la route sur les embouteillages et sur les itinéraires recommandés

S'ils disposent d'informations fiables et complètes sur le trafic, les automobilistes peuvent décider de retarder leur voyage, choisir un itinéraire différent ou opter pour un autre mode de transport.

Une fois sur la route, ils seront informés des embouteillages et des itinéraires à emprunter de préférence via la radio ou les panneaux à messages variables.

Pour ces raisons, l'Office fédéral des routes a peu à peu conçu un système de détection rapide des embouteillages au moyen de caméras vidéo et de compteurs en ligne. Le réseau des routes nationales a déjà été équipé à cette fin de 500 caméras et 287 compteurs. D'autres sources d'information sont actuellement mises en place. Les renseignements ainsi obtenus sont fournis aux conducteurs par radio, par Internet et par d'autres canaux (comme les systèmes de navigation).

Les situations pour lesquelles un autre itinéraire doit être conseillé sont prévues dans des « plans de gestion du trafic ». Si un embouteillage d'une certaine durée est enregistré sur un tronçon et qu'un itinéraire bis est disponible de manière suffisante, des recommandations sont diffusées via la radio et les panneaux à messages

variables présents sur les autoroutes. L'itinéraire bis est calculé de manière à ce que la durée nécessaire pour le parcourir soit inférieure au temps d'attente dans le bouchon.

Gestion des jonctions d'autoroute

L'accès de véhicules nombreux aux autoroutes à fort trafic entraîne fréquemment des embouteillages ou aggrave les problèmes de capacité existants. La gestion des rampes aux heures de pointe permet de remédier à cette situation en ne faisant entrer les véhicules sur l'autoroute qu'au compte-gouttes.

L'utilisation de ce dispositif convient avant tout aux jonctions autoroutières des agglomérations où le volume de trafic est très élevé. En outre, elle requiert des espaces d'attente suffisants à proximité des jonctions.

Diverses installations de gestion des rampes sont déjà exploitées avec succès aujourd'hui, avant tout dans la région de Zurich. Des installations supplémentaires seront progressivement mises en place à l'avenir parallèlement à d'autres mesures de gestion du trafic (par ex. réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence [aux abords des jonctions], etc.). Une nouvelle fois, ce sont les tronçons autoroutiers régulièrement surchargés entre Genève et Lausanne ainsi qu'entre Luterbach et Härkingen, et des agglomérations de Berne, Bâle, Lucerne, St-Gall, et Zurich qui sont concernés.

Suppression des goulets d'étranglement

Le bon fonctionnement du réseau des routes nationales, en particulier dans les grandes agglomérations, joue un rôle essentiel pour l'économie du pays. Dans ce contexte, le Parlement a approuvé en 2010 le premier message relatif au **programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**. Il prévoit ainsi d'allouer environ 1,36 milliard de francs à la réalisation de nouvelles voies de circulation entre Härkingen et Wiggertal, Blegi et Rütihof, sur le contournement nord de Zurich et dans la région de Crissier.

Dans son projet d'adaptation de l'arrêté sur le réseau, le Conseil fédéral demande quant à lui que deux compléments de réseau soient intégrés dans le réseau des routes nationales : l'autoroute du Glattal et le contournement de Morges. Cette mesure doit permettre de supprimer les goulets les plus sérieux dans les régions du Glattal et de Lausanne/Morges.

Enfin, un deuxième message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement est élaboré actuellement. Il sera présenté au Parlement en 2014 et traitera notamment des goulets d'étranglement suivants :

- Le Vengeron-Coppet
- goulet d'étranglement de Crissier (phase 2)

- Berne nord
- Berne est
- Luterbach-Härkingen
- tangente de Bâle
- contournement de Winterthour
- Andelfingen – Winterthour
- contournement de Genève
- Schönbühl – Kilchberg
- contournement de St-Gall
- contournement de Lucerne
- Lugano – Melide Bissone
- contournement de Schaffhouse

La somme de 5,5 milliards de francs accordée par le Parlement ne suffira de loin pas à financer la suppression de ces goulets d'étranglement. Le deuxième message sur le sujet devra par conséquent définir quels projets devront être réalisés en priorité au moyen des quelque 4 milliards de francs restants.

De plus amples informations sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales sont disponibles sur Internet : http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=fr&msg-id=30041