



## Feuille d'information

# Garantie de la fluidité du trafic sur les routes nationales

10.6.2013

Le réseau suisse des routes nationales est fortement sollicité : le nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes a doublé depuis 1990. Aujourd'hui, les autoroutes absorbent près de 43 % de l'ensemble du trafic motorisé et 67 % du trafic lourd. En 2012, sur l'ensemble du territoire, les véhicules sont restés bloqués dans les bouchons durant 19 921 heures au total, ce qui équivaut à une augmentation de 4 % par rapport à 2011.

Parmi les diverses options qui s'offrent à lui, l'OFROU mise sur les mesures suivantes pour améliorer la fluidité du trafic.

Mesure	Objectif	Situation actuelle	Remarques
<b>1. Réaffectation temporaire et locale de la bande d'arrêt d'urgence (mesure transitoire)</b>	<p>Réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence sur près de 125 kilomètres d'ici 2020 (dont environ 90 km uniquement aux heures de pointe)</p> <p>L'objectif consiste à uniformiser au niveau national les critères pour les études de projet et l'exploitation.</p> <p><b>Mesures de sécurité</b> Surveillance permanente de la bande d'arrêt d'urgence réaffectée, réduction de la vitesse maximale autorisée et construction de places d'arrêt d'urgence sur les tronçons particulièrement</p>	<p>La première réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence sera opérée début 2015 dans la région de Berne entre les jonctions de Wankdorf et de Muri.</p> <p>D'autres réaffectations sont prévues dans les régions suivantes : Argovie, Bâle, Genève, Lausanne, Winterthour, Zurich</p>	<p>Bilan du projet pilote sur le tronçon Morges – Ecublens (A1) depuis 2010 :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Fluidité du trafic</b> améliorée ; aucun bouchon lorsque la bande d'arrêt d'urgence est ouverte à la circulation.</li><li>• Baisse générale de 15 % du <b>taux d'accidents</b> et localement jusqu'à 80 %.</li><li>• Réduction d'environ 20 % des <b>émissions polluantes</b> aux abords des</li></ul>

	longs.		routes.
<b>2. Amélioration de l'équipement des tronçons pour la gestion du trafic et l'information routière</b>	<p>Divers équipements sont nécessaires sur les tronçons pour assurer la régulation du trafic et l'information routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Des panneaux à messages variables et des panneaux de direction à indications variables</b> pour informer les automobilistes des perturbations du trafic et leur recommander des itinéraires bis en cas d'événement.</li> <li>• <b>Des indications dynamiques des limitations de vitesse et des dangers ainsi que des moyens de signalisation des voies de circulation</b> pour une gestion active du trafic dans les tunnels, au niveau des jonctions et en cas de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence.</li> <li>• <b>Des mesures de gestion</b> en particulier pour le trafic lourd sur l'axe nord-sud.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur les 75 panneaux à messages variables demandés (dont 44 nouveaux et 31 en remplacement d'anciens), 16 ont été ou seront installés en 2013 et 24 s'y ajouteront en 2014.</li> <li>• Sur les 56 panneaux de direction à indications variables demandés (dont 36 nouveaux et 20 en remplacement d'anciens), 17 ont été ou seront installés en 2013 et 8 s'y ajouteront en 2014.</li> <li>• En 2013 et 2014, 18 tronçons autoroutiers (situés entre des jonctions) se verront équiper de nouveaux systèmes de gestion d'axe et les systèmes actuels seront remplacés ou complétés.</li> <li>• Dans le même temps, 11 systèmes de gestion du trafic dans les tunnels seront remplacés ou complétés.</li> </ul>	
<b>3. Interdictions ponctuelles de dépasser pour les poids lourds</b>	<p>Sur les tronçons à ciel ouvert, les interdictions de dépasser pour les poids lourds sont décidées en fonction de la densité du trafic, de la charge de trafic lourd et des montées. Dans les tunnels comportant deux voies de circulation, une interdiction générale de dépasser pour les poids lourds sera prescrite.</p> <p>Une interdiction de dépasser pour les poids lourds sera imposée sur environ 265<sup>1</sup> km du réseau des routes nationales.</p> <p><b>Avec une telle mesure, la Confédération répond également à une demande formulée par le Parlement : en 2011, le Conseil national</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toutes les interdictions de dépasser décidées à l'issue des analyses effectuées seront édictées d'ici fin 2013. La plupart des signaux commenceront à être installés au second semestre 2013.</li> <li>• La plupart des interdictions de dépasser sur les tronçons à ciel ouvert peuvent être prescrites ponctuellement. Dans ce cas, l'interdiction s'applique uniquement pendant les créneaux horaires affichés, le matin et l'après-midi.</li> </ul>	<p><b>Problèmes causés par les manœuvres de dépassement effectuées par les poids lourds :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction significative de la vitesse de circulation sur la voie de gauche</li> <li>• Perturbation importante de la fluidité du trafic</li> <li>• Non-respect de la distance de sécurité entre les véhicules</li> <li>• Masquage de la signalisation (avant tout dans les tunnels)</li> <li>• Risque d'accidents</li> </ul>

<sup>1</sup> 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).

	<p><b>et le Conseil des Etats avaient déposé une motion visant à interdire les « courses d'éléphants ».</b></p>		
<p><b>4. Chantiers entraînant le moins de perturbations possibles</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimiser les perturbations du trafic aux abords des chantiers</li> <li>• Assurer une sécurité maximale pour le personnel présent sur le chantier</li> <li>• Déranger le moins possible les riverains</li> <li>• Réaliser rapidement l'ensemble des travaux</li> <li>• Mettre en service le tronçon le plus rapidement possible</li> </ul>	<p>Depuis qu'il a repris les routes nationales en 2008, l'OFROU conçoit ses projets de maintenance sans interruption du trafic selon le modèle suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constitution de grands tronçons d'entretien où la longueur du chantier et le temps de parcours ne dépassent pas en général respectivement 5 km ou environ 4 mn.</li> <li>• Sur ces tronçons, toutes les mesures nécessaires à la réfection et à l'amélioration des infrastructures existantes sont mises en œuvre, de sorte qu'aucun travail de construction ne soit nécessaire à cet endroit pendant quinze ans.</li> <li>• En principe, aucune voie de circulation n'est coupée. Si de telles fermetures de voies sont inévitables pour des raisons techniques, elles n'interviennent que la nuit ou le week-end.</li> <li>• Au moins deux équipes se relaient sur le chantier.</li> <li>• Les contrats conclus avec les entrepreneurs comportent des clauses incitant à accélérer les travaux.</li> <li>• Les automobilistes et les riverains sont informés de manière ciblée.</li> </ul>	<p><b>Aujourd'hui, les travaux effectués sur les routes nationales sont toujours guidés par deux principes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la réfection effective des infrastructures existantes,</li> <li>• l'adaptation des infrastructures existantes aux nouvelles normes, qui visent essentiellement à améliorer la sécurité ou la compatibilité (par ex. protection contre le bruit, sécurité dans les tunnels, évacuation des eaux).</li> </ul>

<p><b>5. Voies de circulation supplémentaires</b></p>	<p>Pour la population et pour la bonne marche de l'économie suisse, il est important que le réseau des routes nationales soit performant. Dans ce contexte, le Parlement a approuvé en 2010 le premier <b>message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (PEG)</b>. Ce sont ainsi environ 1,4 milliard de francs qui ont été débloqués pour les travaux d'élargissement à six voies des tronçons Härkingen – Wiggertal, Blegi – Rütihof ainsi que du contournement nord de Zurich, et pour l'élimination du goulet de Crissier. Ces travaux sont en cours ou ont été achevés entre-temps.</p>	<p>En avril 2013, le Conseil fédéral a approuvé le <b>deuxième message relatif au PEG</b>. Dans celui-ci, il propose d'approuver définitivement trois autres projets et de leur allouer les moyens financiers nécessaires. Il s'agit des travaux d'élargissement des tronçons Meyrin/Vernier – Le Vengeron, Luterbach – Härkingen et Andelfingen – Winterthour. Leur coût s'élève à 995 millions de francs. La planification d'autres projets se poursuit, notamment des élargissements de voies dans les régions de Bâle, Berne, Genève, Lugano, Lucerne, Schaffhouse, St-Gall, Winterthour/Zurich.</p> <p>Dans leur projet d'<b>adaptation de l'arrêté sur le réseau (NAR)</b>, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé en outre d'intégrer les deux compléments de réseau que sont l'autoroute du Glattal et le contournement de Morges dans le réseau des routes nationales. Cette mesure permettra d'éliminer les goulets d'étranglement les plus sérieux.</p>
---	--	---