



Fiche d'information relative au rapport 2019 sur la fluidité du trafic

Date

02.07.2020

Amélioration de la fluidité du trafic sur les routes nationales

La stratégie de l'Office fédéral des routes (OFROU) visant à réduire le nombre d'heures d'embouteillages repose sur plusieurs approches :

1. meilleure utilisation des infrastructures existantes ;
2. aménagements ponctuels ;
3. comportement au volant ;
4. covoiturage et tarification de la mobilité.

1. Meilleure utilisation des infrastructures existantes

L'Office fédéral des routes (OFROU) a établi une feuille de route couvrant les quatre prochaines années, dans laquelle il a défini des mesures pratiques visant à utiliser plus efficacement les capacités disponibles.

1.1 Extension des installations d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (GHGW)

Afin de réguler les flux de trafic sur les routes nationales, l'OFROU mettra en place aussi rapidement que possible de nouvelles installations d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (HV-AD). Ces installations gèrent le trafic selon une logique de régulation et de commande dépendant de l'intensité du trafic, de manière à maintenir la fluidité de ce dernier aussi longtemps que possible.

La mise en place des installations supplémentaires s'effectuera en trois étapes.

En première priorité, les installations HV-AD existantes seront étendues et mises à la disposition des opérateurs de la centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) dans les régions suivantes :

- Bâle : 23 km
- Berne / Plateau : 80 km
- Genève / Lausanne : 130 km

- Lucerne : 40 km
- Saint-Gall : 26 km
- Tessin : 28 km
- Zurich / Winterthour : 100 km

En deuxième priorité, les installations HV-AD seront complétées dans les agglomérations, en fonction des besoins, puis, en troisième priorité, dans les autres espaces (**délai : 2020 -2026**).

1.2 Installations supplémentaires de gestion des rampes

L'OFROU réalisera également des installations supplémentaires de gestion des rampes (compte-gouttes aux entrées des routes nationales). Il analyse actuellement la faisabilité et les effets sur le trafic de plus de 100 nouvelles installations de ce type dans les agglomérations suivantes :

- Bâle : 15 installations
- Berne / Plateau : 10 installations
- Genève / Lausanne : 23 installations
- Lucerne : 6 installations
- Saint-Gall : 4 installations
- Tessin : 6 installations
- Zurich / Winterthour : 46 installations

Les installations jugées utiles seront réalisées progressivement et réglées selon une logique de commande uniforme (**délais : 2020 - 2023 pour l'analyse ; 2024 - 2026 pour la réalisation**).

2. Aménagements ponctuels

2.1 Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales

Les étapes d'aménagement nécessaires sont définies dans le PRODES des routes nationales. Il appartient au Parlement de décider des projets, de leur degré de priorité et de leur financement. Il détermine en principe tous les quatre ans les nouveaux projets à réaliser.

D'ici à 2030, des projets d'extension sur le réseau des routes nationales seront entrepris pour un montant total d'environ 14,8 milliards de francs.

Pour en savoir plus : <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/developpement.html>

2.2 Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU)

La réaffectation locale et temporaire de la bande d'arrêt d'urgence contribue à améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière. En 2010, un projet pilote de réaffectation temporaire de la BAU a été lancé sur un tronçon de l'A1 situé le long du lac Léman, entre Morges et Ecublens. L'expérience a donné de bons résultats : la fluidité du trafic s'est considérablement améliorée et l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence a permis d'éviter les bouchons. De plus, depuis la mise en service de la R-BAU, le taux d'accidents annuel a reculé de plus de 25 %. Dans le même temps, le bruit a diminué de 2,4 décibels, tandis que la pollution atmosphérique a baissé de 20 % aux abords immédiats de l'autoroute.

Depuis janvier 2020, la R-BAU est également en service entre Villars-Ste-Croix et Cossonay et, depuis fin avril 2020, entre Winterthour-Ohringen et Oberwinterthur.

Au cours des prochaines années, il est prévu d'examiner la faisabilité technique et les effets sur le trafic de projets de R-BAU dans des agglomérations, sur 250 kilomètres supplémentaires.

Pour en savoir plus : <https://www.astra.admin.ch/pun>

3 Influencer le comportement au volant

3.1 Conseils pour une conduite courtoise

Les usagers de la route peuvent eux-mêmes contribuer dans une large mesure à la fluidité du trafic et à la sécurité routière. Le « Guide des bonnes pratiques sur autoroute » livre des conseils et des suggestions pour un comportement au volant correct et courtois sur l'autoroute, illustrés par des exemples concrets. La brochure est régulièrement mise à jour (**délai : publiée en 2019**).

Pour en savoir plus : <https://www.astra.admin.ch/knigge>

4 Nouvelles règles de circulation visant à améliorer la fluidité du trafic à compter du 1^{er} janvier 2021

4.1 Principe de la fermeture Éclair en cas de suppression de voie

Lorsqu'une voie devra être fermée sur une autoroute, c'est le principe de la fermeture Éclair qui s'appliquera. Les automobilistes seront tenus de laisser les véhicules roulant sur la voie coupée se rabattre sur la voie ouverte. L'objectif est d'éviter que les conducteurs se placent trop tôt sur la voie restante lors de suppressions de voies, comme c'est souvent le cas aujourd'hui. Le trafic pourra alors mieux s'écouler.

4.2 Obligation de former un couloir de secours

En cas d'embouteillages, les automobilistes devront laisser suffisamment de place pour les véhicules de secours entre la voie de gauche et la voie de droite ou, sur les routes à trois voies, entre la voie de gauche et les deux voies de droite, sans empiéter sur la bande d'arrêt d'urgence.

4.3 Devancement par la droite autorisé

Il n'est actuellement autorisé de devancer par la droite sur l'autoroute qu'en présence de deux files de véhicules parallèles. À l'avenir il sera également permis de le faire si une file de véhicules s'est formée uniquement sur la voie de gauche ou, sur les autoroutes à trois voies, sur la voie du milieu. Le trafic pourra ainsi s'écouler plus longtemps sur les deux voies. Par contre, le dépassement par la droite (déboîter sur la voie de droite et revenir sur celle de gauche juste après) restera interdit.

5 Perspectives : autres mesures à l'étude

5.1 Encouragement du covoiturage

L'OFROU examine actuellement l'effet de délestage du trafic résultant de la création, près des entrées d'autoroute, de places de stationnement destinées à encourager le covoiturage. Un meilleur taux d'occupation des véhicules pourrait en effet contribuer à délester les routes nationales. L'OFROU entend aussi examiner s'il serait possible de créer des voies réservées au covoiturage sur le réseau des routes nationales et, le cas échéant, de quelle manière.

5.2 Projets pilotes de tarification de la mobilité

Le Conseil fédéral a l'intention d'autoriser la réalisation de projets pilotes de tarification de la mobilité. Plusieurs cantons et communes ont manifesté leur intérêt. Des idées de projet ont été présentées et sont en cours de concrétisation. L'OFROU dirige les travaux en tant qu'office responsable, en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

L'OFROU va préparer un projet à mettre en consultation portant sur la création de la base légale nécessaire pour réaliser les projets pilotes.

Contact / Renseignements : Service de presse de l'OFROU, tél. 058 464 14 91 ;
media@astra.admin.ch