

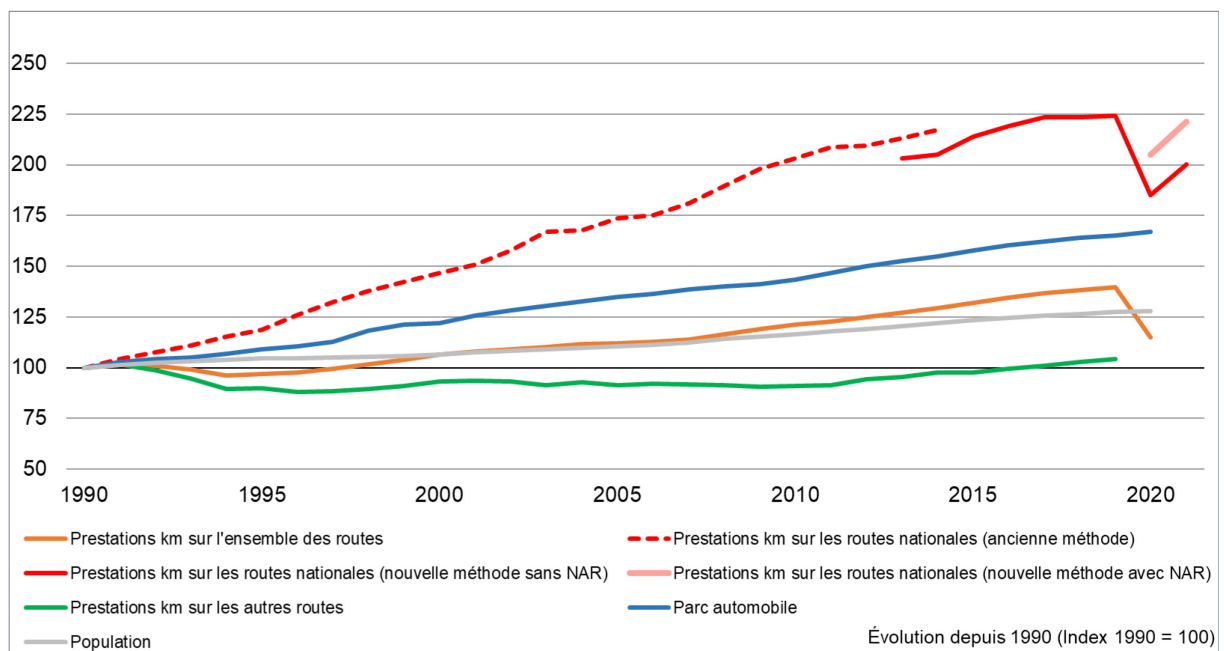


Évolution du trafic sur les routes nationales et les goulets d'étranglement

Fiche d'information – 22 février 2022

Le nombre de kilomètres parcourus sur les routes nationales a plus que doublé depuis 1990. La lutte contre le risque de goulets d'étranglement passe avant tout par une utilisation plus efficace de l'infrastructure en place et se voit complétée par des extensions ponctuelles sur les tronçons les plus surchargés.

Évolution des kilomètres parcourus jusqu'en 2021



Le réseau des routes nationales revêt une grande importance sous l'angle du trafic et de l'économie : en 2019, il a absorbé environ 40 % des prestations kilométriques du trafic routier privé et 74 % du trafic routier de marchandises, alors que les routes nationales occupent à peine 3 % de l'ensemble du réseau routier en termes de kilomètres. L'évolution des kilomètres parcourus souligne également l'importance capitale des routes nationales : alors qu'ils ont augmenté de 38 % sur l'ensemble du réseau routier entre 1990 et 2019, ils ont plus que doublé (+ 137 %) sur les routes nationales sur la même période. En 2020, à la suite des restrictions liées à la pandémie de coronavirus, le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau des routes nationales (réseau existant, hors tronçons NAR) a tout juste baissé de 18 % et atteint 22,9 milliards de véhicules-kilomètres. En 2021, le trafic a de nouveau augmenté, plus vigoureusement sur le réseau routier que dans les transports publics, et se retrouve quasiment au même niveau qu'en 2019.

Depuis 2015, l'augmentation des kilomètres parcourus a été plus lente sur les routes nationales que sur les autres routes. Cette évolution laisse supposer que depuis cette date, les routes nationales n'ont plus été en mesure d'absorber la croissance du trafic à l'échelle nationale comme précédemment, et que l'augmentation des goulets d'étranglement a entraîné par endroits un report du trafic sur le réseau routier secondaire.¹ Les extensions ciblées du réseau des routes nationales visent à reporter de nouveau le

¹ [Rapport annuel "Trafic sur les routes nationales" \(admin.ch\)](#)

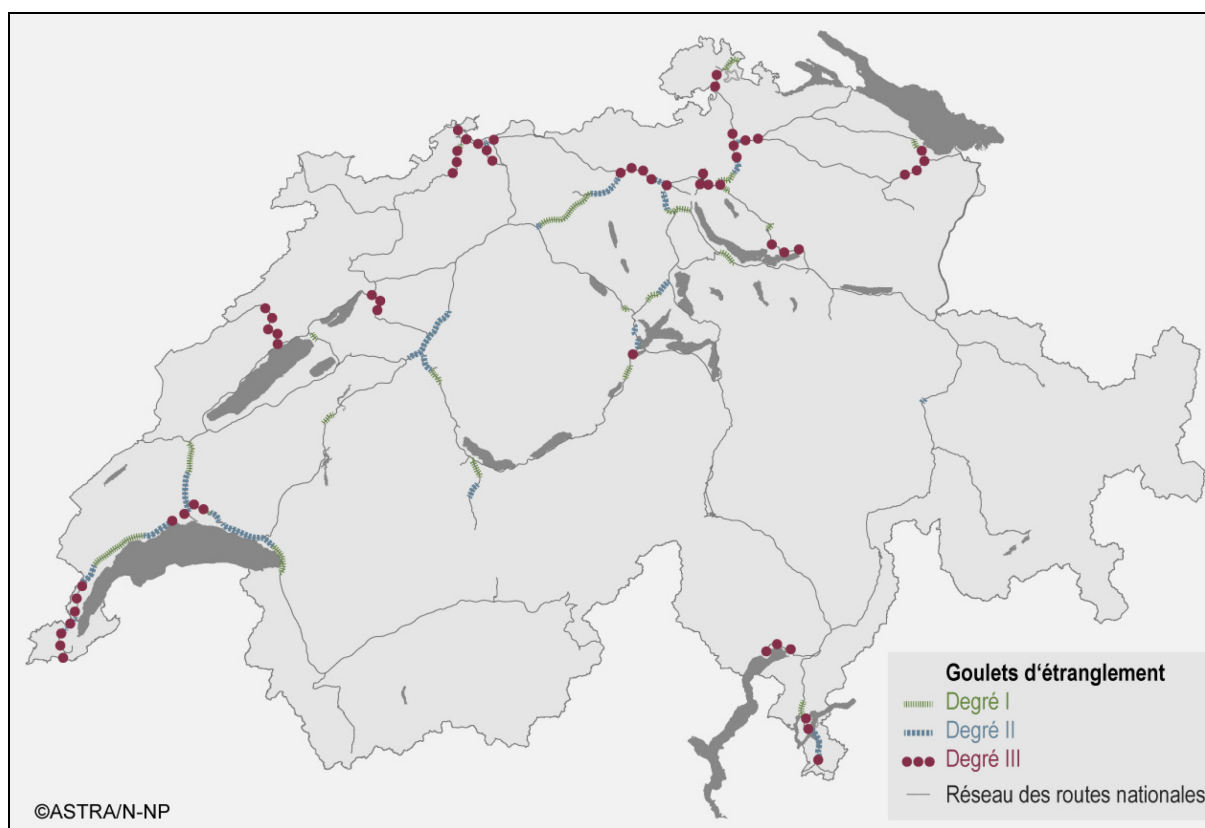
trafic sur les routes nationales, ce qui permettra de délester les villes et les communes du trafic de transit, créant ainsi un espace qui favorise aussi bien les transports publics que le trafic cycliste, et concourt à l'amélioration de la sécurité routière.

Répercussions sur le réseau des routes nationales

En l'absence de contre-mesures, les surcharges de trafic sur les axes autoroutiers poursuivront leur progression jusqu'en 2040. Les spécialistes distinguent les degrés de surcharge suivants :

- **Degré de surcharge I** : le volume du trafic dépasse la capacité de 10 % au plus. Sur les tronçons concernés, la moindre perturbation provoque déjà des ralentissements et des embouteillages. En moyenne, le tronçon touché est surchargé pendant une à sept heures par semaine.
- **Degré de surcharge II** : le volume du trafic dépasse la capacité de 10 à 20 %. Les tronçons concernés subissent tous les jours des ralentissements et des embouteillages pendant une à deux heures.
- **Degré de surcharge III** : le volume du trafic dépasse la capacité d'au moins 20 %. Les tronçons concernés subissent tous les jours des ralentissements et des embouteillages pendant deux à quatre heures.

Goulets d'étranglement (degrés I, II et III) sur les routes nationales de 1^{re} et 2^e classe



Par rapport à la dernière analyse dans le cadre du PRODES 2018, la longueur des tronçons surchargés aura diminué de 385 à 367 km sur les routes nationales de 1^{re} et 2^e classes, essentiellement grâce aux projets d'extension approuvés par les Chambres fédérales dans le cadre de la dernière étape d'aménagement 2019. D'ici 2040, en l'absence de contre-mesures supplémentaires, la surcharge de trafic affectera régulièrement quelque 453 km du réseau des routes nationales des autoroutes et semi-autoroutes (routes nationales de 1^{re} et 2^e classes, tronçons NAR inclus) ; 145 km connaîtront des surcharges de degré I, 141 km des surcharges de degré II et 167 km des surcharges de degré III.

On peut s'attendre à trouver les goulets d'étranglement les plus critiques dans les grandes villes et les agglomérations. Ils sont principalement imputables à la superposition du trafic interrégional et du trafic intérieur en provenance et à destination des grandes villes et des agglomérations.