



Fluidité du trafic sur les routes nationales

Rapport annuel 2004

Table des matières

1.	Définitions.....	3
2.	Objectif, but et bases.....	4
3.	Evolution du trafic.....	5
4.	Embouteillages.....	9
5.	Gestion des capacités Transit des marchandises par la route.....	15
6.	Perspectives.....	16
	Annexe I: Trafic journalier moyen sur les routes nationales en 2004	17
	Annexe II: Gestion du transit des marchandises par la route au Gothard et au San Bernardino	18
	Annexe III: Méthodologie et qualité de la saisie des embouteillages.....	20

Version	Date	Description	Auteurs
1.0	24 mars 2005	Base de données et descriptif technique	Marc Bogli (Viasuisse)
2.0	23 mai 2005	Préparation avec données de circulation et graphiques	Thomas Mahrer, Christoph Käser, Roger Siegrist, Mario Rubin, Patric Jegge
3.0	24 mai 2005	Rapport à l'intention de la Direction de l'OFROU	Thomas Mahrer, Christoph Käser, Roger Siegrist, Mario Rubin, Patric Jegge
4.0	1er juin 2005	Rapport à l'intention du SG DETEC	Dir. OFROU ,Thomas Mahrer, Christoph Käser, Mario Rubin
5.0	09 juin 2005	Version définitive	Christoph Käser, Mario Rubin

1. Définitions

Il y a **embouteillage** au sens de l'information routière

- lorsque, en dehors des localités, la vitesse fortement réduite des véhicules sur les routes à grand débit ou sur les routes principales reste inférieure à 10 km/h pendant au moins une minute et que la circulation est fréquemment bloquée
- lorsque, à l'intérieur des localités, la perte de temps totalise plus de 5 minutes sur les routes principales au niveau des carrefours ou des goulets d'étranglement.

Il y a **ralentissement de la circulation** au sens de l'information routière

- lorsque la vitesse fortement réduite des véhicules en dehors des localités s'abaisse au-dessous de 30 km/h pendant au moins une minute et/ou que la circulation est occasionnellement bloquée pendant un court instant.

Lors de la saisie des embouteillages, la norme VSS SN 671 921 distingue entre les situations de trafic présentant un „embouteillage“ et celles présentant un „ralentissement de la circulation“. En revanche, le rapport sur les embouteillages parle toujours d'„embouteillage“, puisque l'on ne dispose pas encore à l'heure actuelle, sur l'ensemble du réseau, des données de circulation et de vitesse dynamiques nécessaires pour faire une distinction précise entre ces deux situations.

Le nombre d'**heures d'embouteillage** désigne la durée des embouteillages depuis leur apparition jusqu'à leur dissipation, exprimée en heures.

Surcharge de trafic: il y a surcharge lorsque la limite de capacité d'une installation routière est dépassée.

Transport de marchandises par poids lourds: inclut les catégories de véhicules suivantes : poids lourds, semi-remorques, trains articulés.

Gestion des capacités Gothard / San Bernardino: voir annexe II

La phase rouge est déclenchée lors de situations où la demande de trafic dépasse la capacité journalière disponible fixée pour des raisons de sécurité routière dans le tunnel du Gothard et au San Bernardino. La « phase rouge » signifie que sur instructions de la police cantonale d'Uri ou de celle du Tessin, les autorités douanières interdisent aux chauffeurs entrant au nord et au sud, pendant une durée déterminée, de circuler sur les rampes et les tronçons de tunnels du Gothard et du San Bernardino.

2. Objectif, but et bases

Le présent rapport annuel 2004 relatif à la fluidité du trafic sur les routes nationales offre une base d'information afin d'évaluer l'évolution du trafic et des embouteillages observée sur les routes nationales suisses. Il remplace ainsi l'ancien rapport sur les embouteillages qui était publié annuellement par l'Office fédéral des routes jusqu'en 2003. Il doit être reconduit chaque année en raison du large intérêt manifesté par le public, et être progressivement amélioré sur le plan qualitatif comme sur le plan quantitatif. Le but est de présenter, selon une approche aussi uniforme que possible, les tendances à long terme de la fluidité du trafic et en particulier de la situation des embouteillages sur le réseau des routes nationales. Par ailleurs, il s'agit de présenter les causes des perturbations de la circulation survenues, afin d'en tirer des conséquences pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales. En ce sens, le présent rapport sert également de base pour s'attaquer aux répercussions indésirables des perturbations du trafic sur l'économie publique d'une façon aussi ciblée que possible sur les plans politique, conceptuel et opérationnel.

Les informations routières sur lesquelles s'appuie ce rapport sont actuellement rassemblées et préparées, sur mandat de l'OFROU, par la centrale d'information routière Viasuisse en collaboration avec les polices cantonales, les services cantonaux des ponts et chaussées et les particuliers (voir Annexe III). Les recensements d'embouteillages pertinents pour le présent rapport sont vérifiés après avoir été extraits de ces informations routières, en faisant également appel à d'autres enquêtes (notamment des comptages automatiques de la circulation routière de l'OFROU). Grâce à diverses mesures prises en vue de relever les données sur les embouteillages, la qualité de ces dernières a été globalement améliorée en 2004 avec le nouveau rapport. Malgré tout, il convient de signaler que les méthodes et instruments disponibles pour saisir les données relatives aux embouteillages ne sont pas encore d'une qualité satisfaisante à tous égards. C'est pourquoi le chapitre 6 ainsi que l'Annexe III, notamment, énumèrent également des mesures d'optimisation correspondantes. Des évaluations plus détaillées sur les embouteillages et sur les mesures à prendre (par ex. gestion des chantiers) ne seraient pas encore suffisamment solides sur le plan statistique et méthodologique si l'on se fondait sur les données actuelles. En outre, l'évaluation de la situation d'ensemble du trafic et les solutions à mettre en œuvre feront l'objet d'autres documents. Pour améliorer le monitoring du trafic, des efforts doivent être faits sur les plans de la technique, de l'organisation et de l'exploitation. Ainsi, on vise notamment à saisir de manière plus précise le début et la fin des embouteillages en termes de localisation et de durée, afin de pouvoir mieux calculer de façon qualitative et quantitative le temps de trajet total perdu.

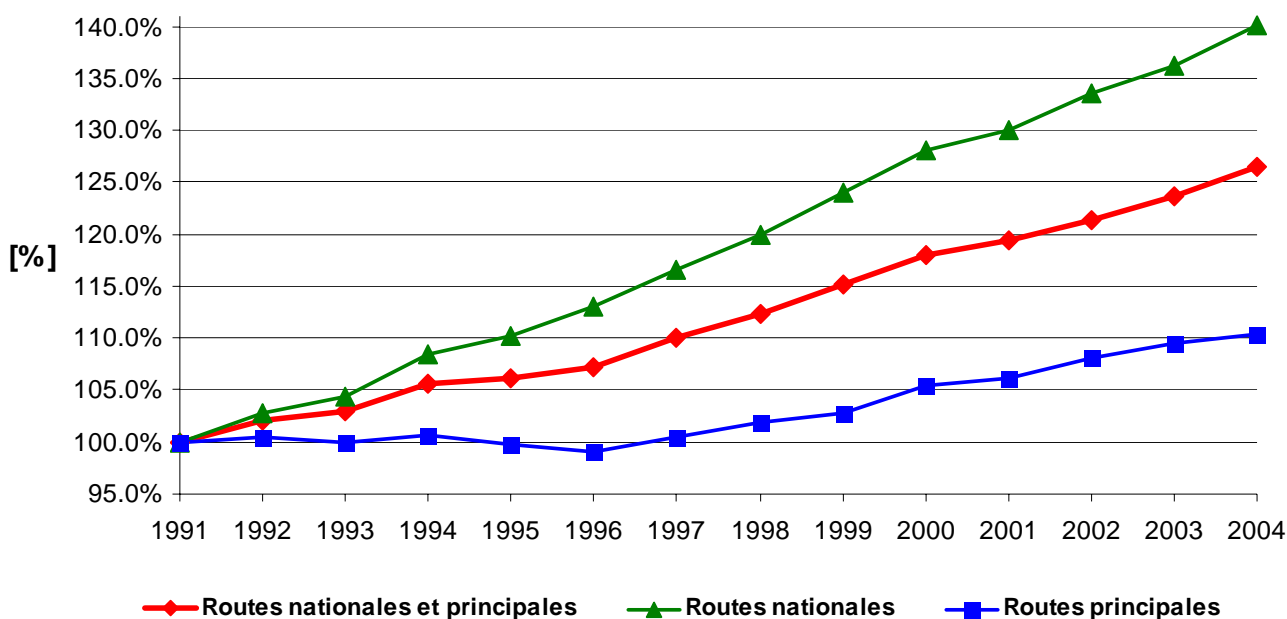
En revanche, toutes les données du chapitre 3 (Evolution du trafic) et du chapitre 5 (Gestion des capacités Transit de marchandises par la route) présentent une qualité nettement plus élevée. La saisie de ces données est assurée dans une large mesure par les installations de comptage de la circulation routière de l'OFROU. La section MISTRA et monitoring du trafic (MVM) valide ces données de manière automatique (contrôle de qualité) et les met régulièrement à disposition des offices intéressés (notamment ARE, OFT, OFEFP, OFS) ainsi que des tiers.

Par ailleurs, le présent rapport effectue des analyses approfondies en observant les conditions cadres particulières de la circulation sur les routes nationales (affluence, phase rouge au Gothard, etc.) et en estimant leurs répercussions sur la fluidité du trafic et les embouteillages.

3. Evolution du trafic

Ensemble de la Suisse

En 2004, les 250 postes de comptage automatiques installés sur le réseau routier suisse de première importance ont relevé une moyenne de 6.027.992 véhicules par jour. Cette valeur correspond à une augmentation de 2,4% par rapport à l'année précédente. Si l'on ne considère que les routes nationales, l'augmentation s'élève à 2,9%, ce qui correspond à l'augmentation moyenne enregistrée depuis de nombreuses années. L'annexe I présente sous forme de graphique le trafic journalier moyen des routes nationales aux postes de comptage automatiques de l'OFROU. Pour de plus amples renseignements concernant l'évolution du trafic, voir: www.verkehrsmonitoring.ch (Rubrique « évolution du trafic »).

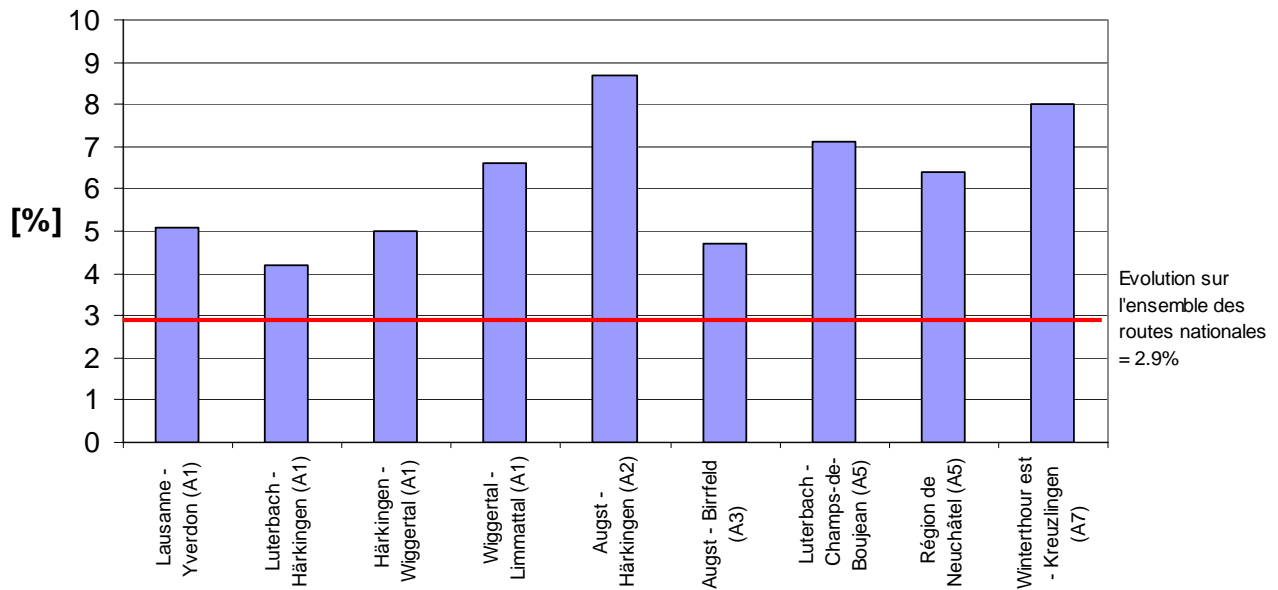


III. 1: Evolution du trafic observé par les compteurs automatiques de l'OFROU, avec indexation (base 1991 = 100%)

Augmentations prononcées sur certains tronçons des routes nationales

Des augmentations du trafic particulièrement prononcées ont été enregistrées en 2004 sur les sections des routes nationales présentées sur le graphique ci-après:

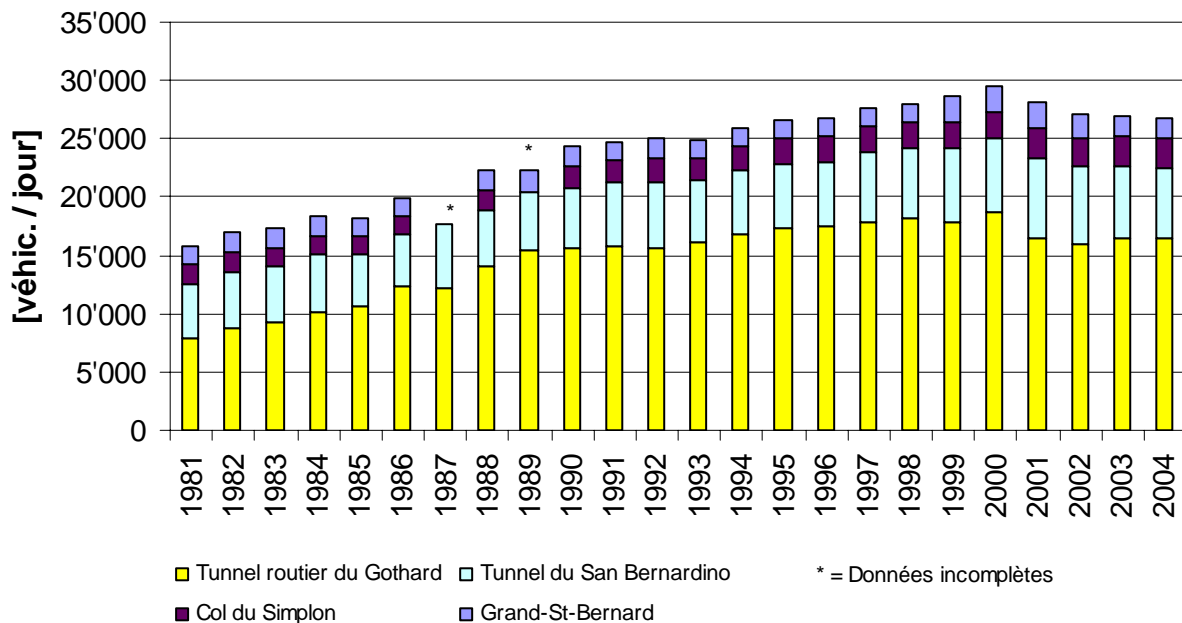
Evolution du trafic 2003 - 2004



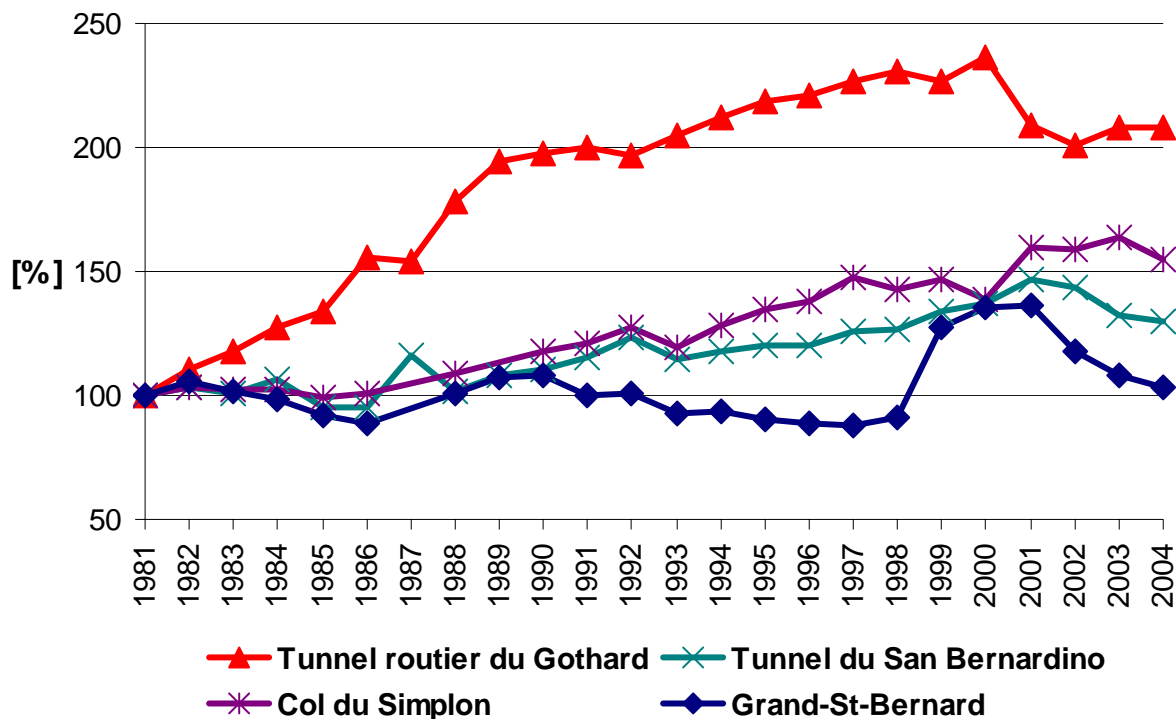
III. 2: Augmentations particulièrement fortes du trafic en 2003-2004 sur certaines sections des routes nationales

Trafic sur les axes de transit nord-sud

Sur les axes de transit A2 (Lucerne - Bellinzona) et A13 (Coire - Bellinzona), le trafic observé est resté pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente. Les deux traversées des Alpes pour le transit que sont le Simplon et le Grand St. Bernard revêtent à cet égard une importance secondaire.

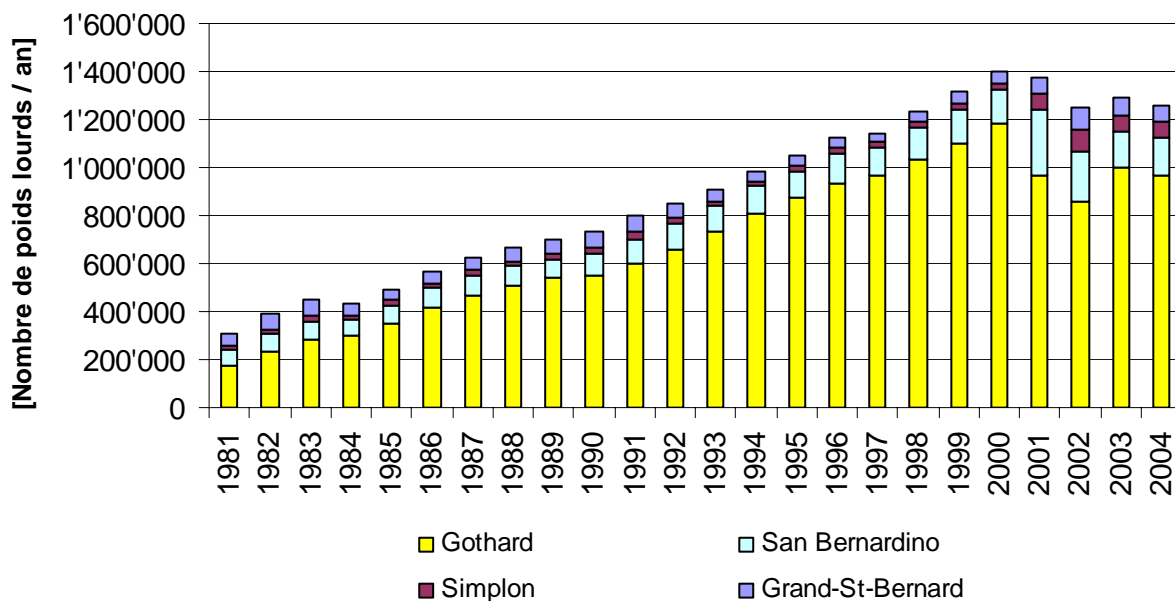


III. 3: Evolution du trafic journalier moyen (TJM) sur l'année sur les principaux axes de transit alpin de Suisse

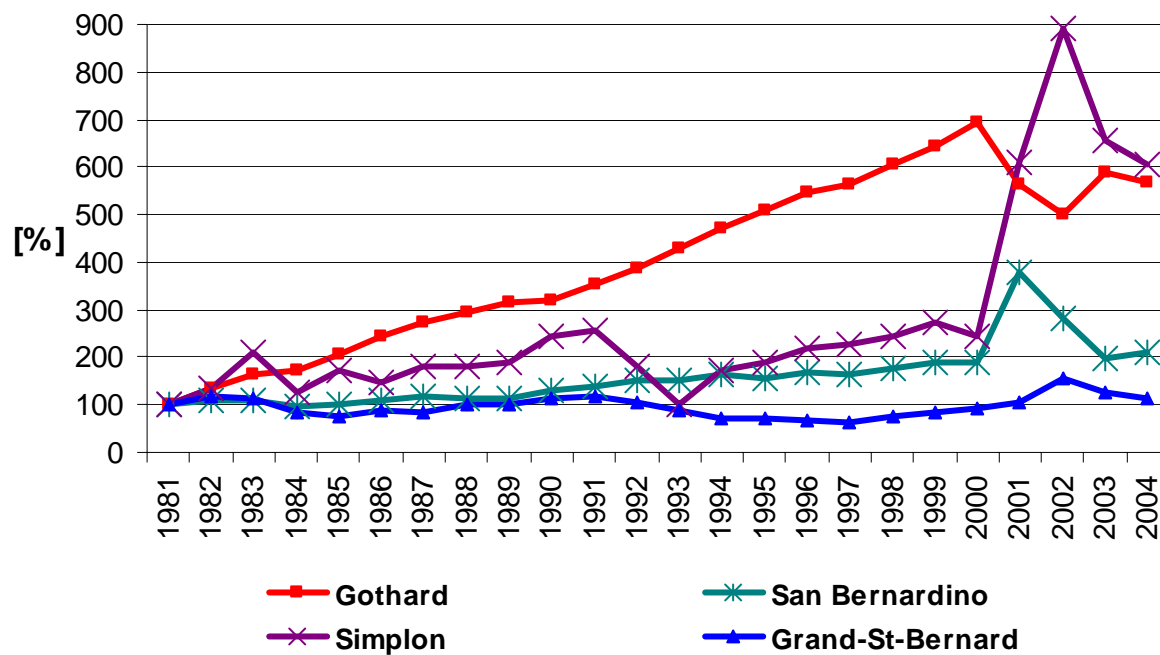


III. 4: Evolution du trafic annuel moyen sur les principaux axes de transit alpin de Suisse, avec indexation (base 1981 = 100%)

Si l'on ne considère que le transport de marchandises par poids lourds, un total de 1.255.364 poids lourds ont traversé les Alpes suisses en 2004. Cela correspond à une diminution de tout juste 3% par rapport à l'année précédente.



III. 5: Transport de marchandises à travers les Alpes 1981–2004: nombre de poids lourds traversant les Alpes par an (Source: Office fédéral de l'aménagement du territoire)



III. 6: Transport de marchandises à travers les Alpes 1981–2004: poids lourds traversant les Alpes par la route, avec indexation (base 1981 = 100%)

4. Embouteillages

Ensemble de la Suisse

En 2004, sur l'ensemble de la Suisse, on a pu enregistrer une amélioration de la fluidité du trafic sur les routes nationales. Malgré l'augmentation continue du trafic, les heures d'embouteillage recensées pour toute la Suisse ont diminué de 5,8% et sont passées de 11.400 à 10.755. Globalement, les constats particulièrement intéressants relatifs aux **causes des embouteillages** sont les suivants:

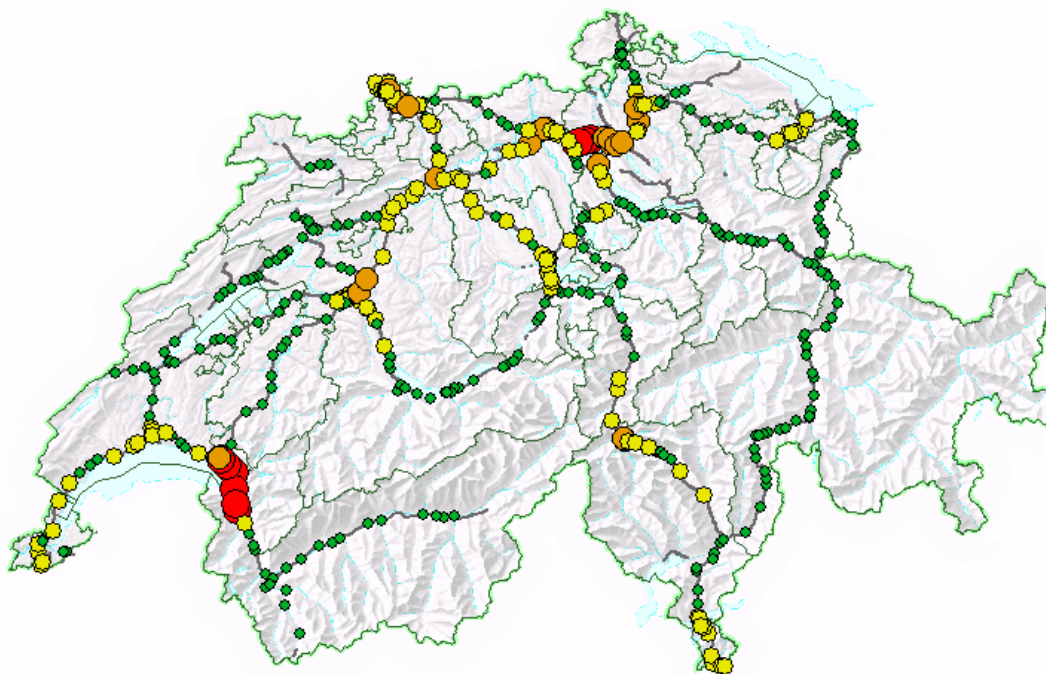
La cause principale des embouteillages a toujours été, avec 7151 heures, la **surcharge du trafic**, bien que celle-ci se soit réduite de près de 7% par rapport à l'année précédente (2003: 7669 heures d'embouteillage) malgré la croissance importante de la circulation.

Les heures d'embouteillage dues à des **chantiers** ont sensiblement augmenté, dans l'année sous rapport comme l'année précédente. Le total enregistré a été de 1943 heures, soit 16% de plus. Ce résultat est notamment dû à la réfection du tunnel de Glion.





En revanche, le nombre d'heures d'embouteillage par suite d'**accidents** a connu une diminution marquée de 17% (de 1897 à 1574).

Les intempéries et les fortes chutes de neige n'ont pratiquement pas eu d'influence sur les situations d'embouteillage. Ce dernier résultat, en particulier, est dû à l'efficacité du service d'hiver.

La carte ci-après présente la fréquence des embouteillages recensés (source: Viasuisse)



Légende:

-  jusqu'à 5% de la valeur maximale
-  de 5 à 20% de la valeur maximale
-  de 20 à 50% de la valeur maximale
-  de 50 à 100% de la valeur maximale

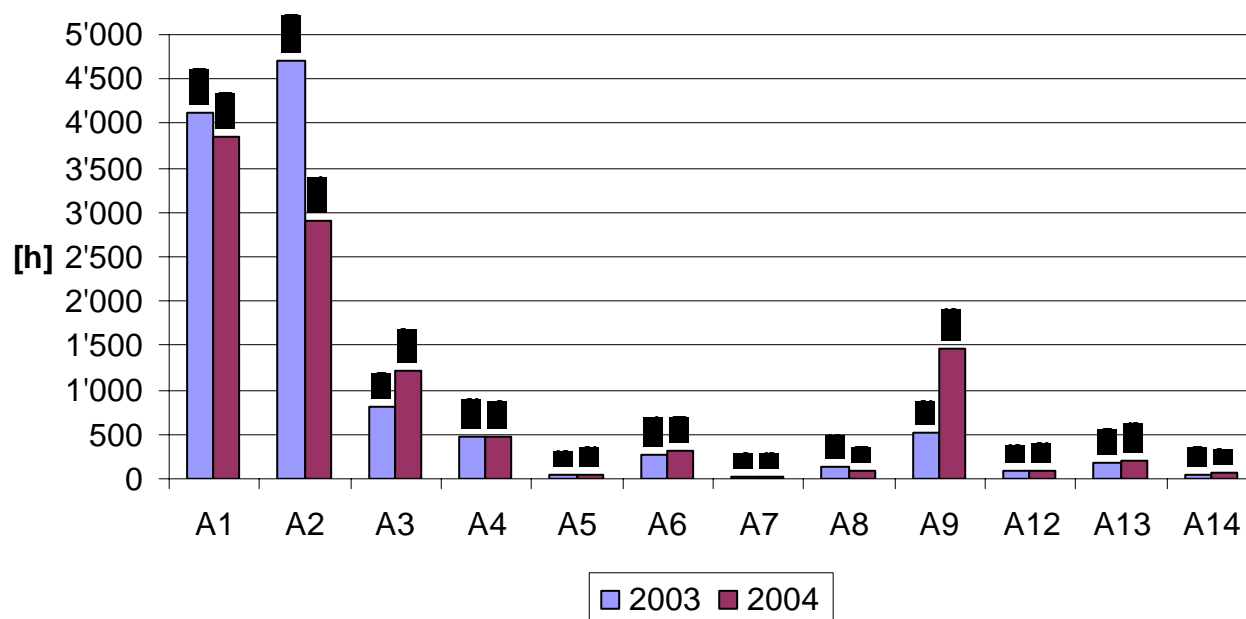
III. 7: Fréquence des embouteillages recensés 2004

Heures d’embouteillage, en fonction du numéro de la route nationale

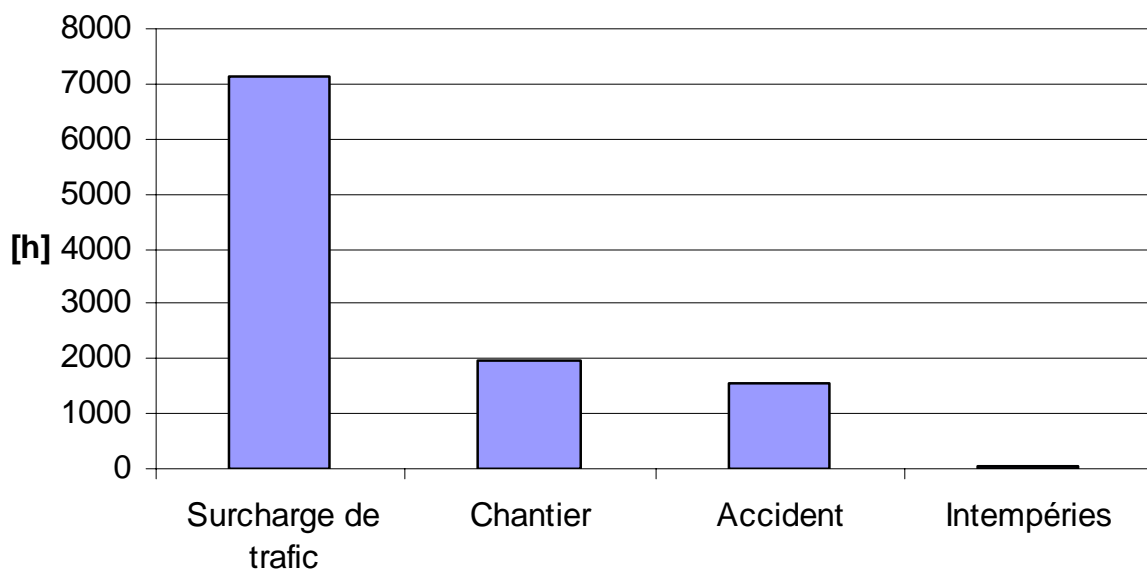
Total des embouteillages et des ralentissements

RNB	Chantier	Incendie	Surcharge de trafic	Panne	Accident	Intempéries	Total
A1	450	15	2576	0	809	11	3861
A2	159	6	2380	0	346	23	2914
A3	208	2	919	0	96	2	1227
A4	48	6	386	0	36	0	476
A5	12	0	25	0	5	0	42
A6	60	0	197	0	64	0	321
A7	0	0	10	0	2	1	13
A8	1	0	74	0	6	0	81
A9	946	5	399	0	103	2	1455
A12	18	0	47	0	19	8	92
A13	37	0	105	0	59	2	203
A14	4	0	28	0	24	1	57
A16	0	1	5	0	5	2	13
A21	0	0	0	0	0	0	0
A28	*	*	*	*	*	*	*
Total	1943	35	7151	0	1574	52	10755

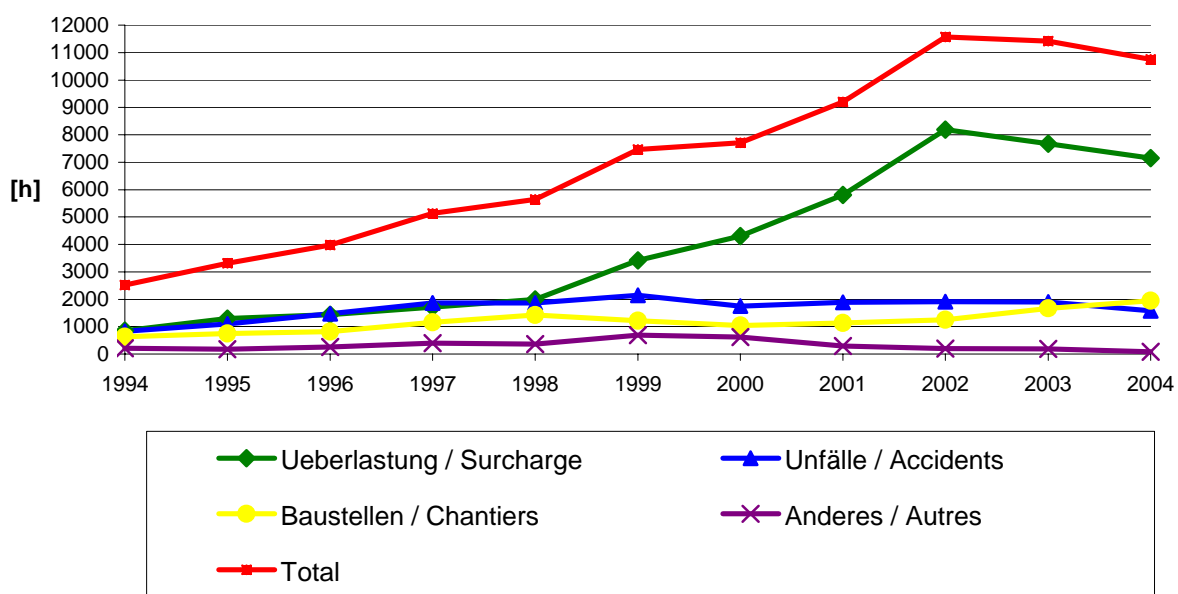
Tableau 1: Heures d’embouteillage en 2004 par routes nationales et par causes (* pas de données disponibles)



III. 8: Evolution 2003 – 2004 du nombre d’heures d’embouteillage et de ralentissement pour les routes nationales



III. 9: Heures d'embouteillage en 2004, classées selon les causes

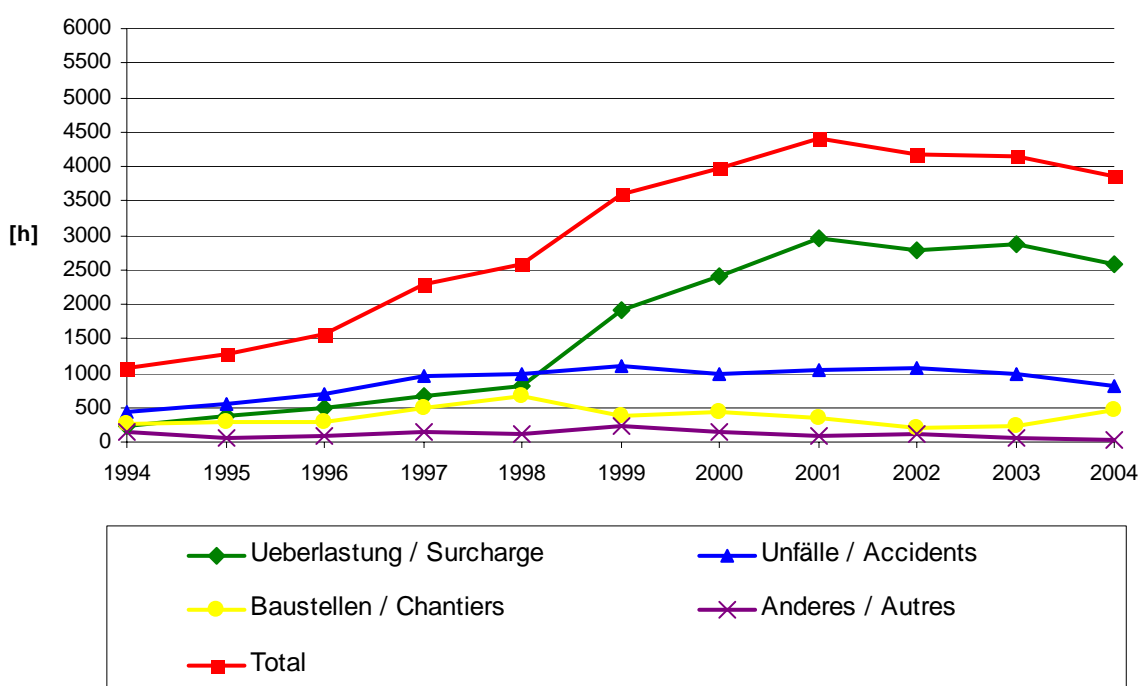


III. 10: Evolution des embouteillages 1994 - 2004 sur l'ensemble du réseau des routes nationales

Evolution des embouteillages sur certains axes sélectionnés

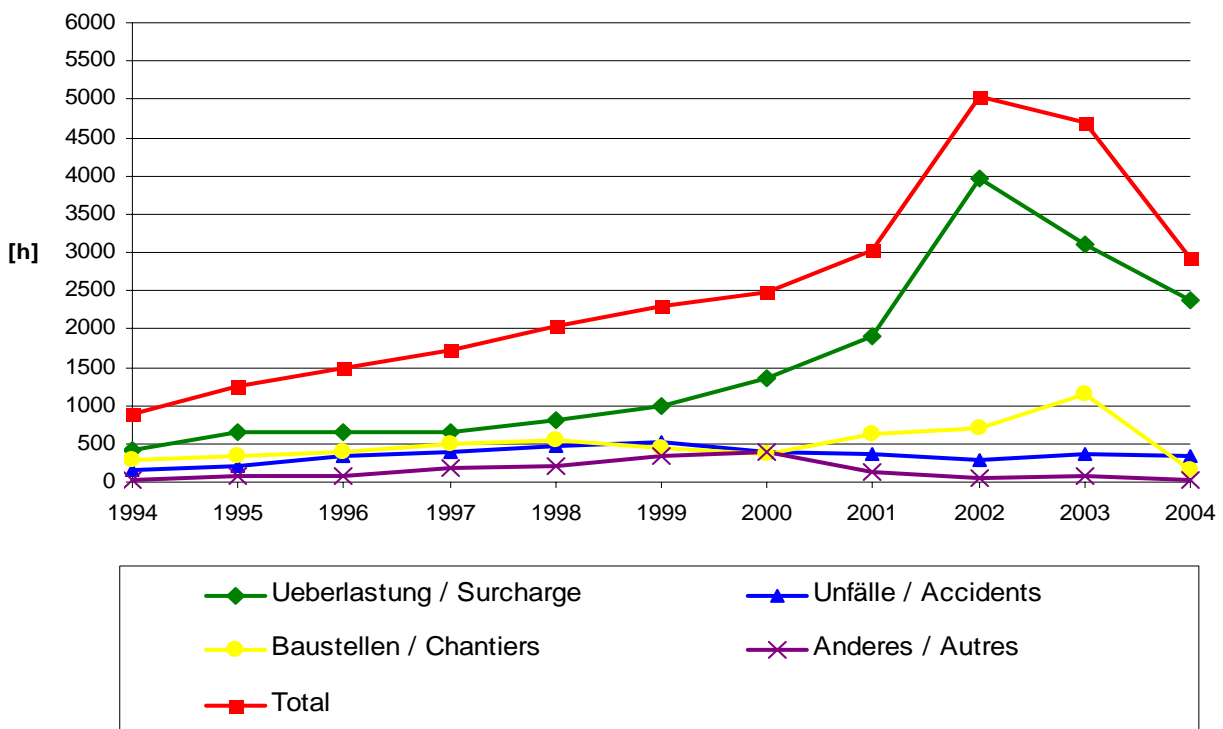
La plus forte augmentation des heures d'embouteillage par rapport à l'année précédente a été enregistrée sur l'**A9**, où leur nombre est passé de 512 à 1455, soit une hausse de 284%. Cette situation était due à la réfection du tunnel de Glion, travaux qui ont concerné le tube côté montagne pendant les semestres d'été.

Sur l'**A1**, le total des heures d'embouteillage a diminué de 6,6% par rapport à l'année précédente. L'installation totale du tunnel de Baregg (ensemble des trois tubes), entrée en service le 3 août 2004, a eu un effet particulièrement prononcé sur la réduction des heures d'embouteillage.



III. 11: Evolution des embouteillages 1994 - 2004 sur l'A1

Sur l'A2, les heures d'embouteillage ont fortement diminué, de 38 pour cent, par rapport à l'année précédente. Celles qui sont dues à des chantiers ont même reculé de 86% et sont passées de 1147 à 159 heures. Ici aussi, l'achèvement des travaux de réfection du tunnel de Belchen, mais aussi les améliorations de la fluidité du trafic dans la zone des chantiers autour de Lucerne se sont fait sentir de manière particulièrement positive.



III. 12: Evolution des embouteillages 1994 - 2004 sur l'A2

Points noirs en matière d'embouteillages

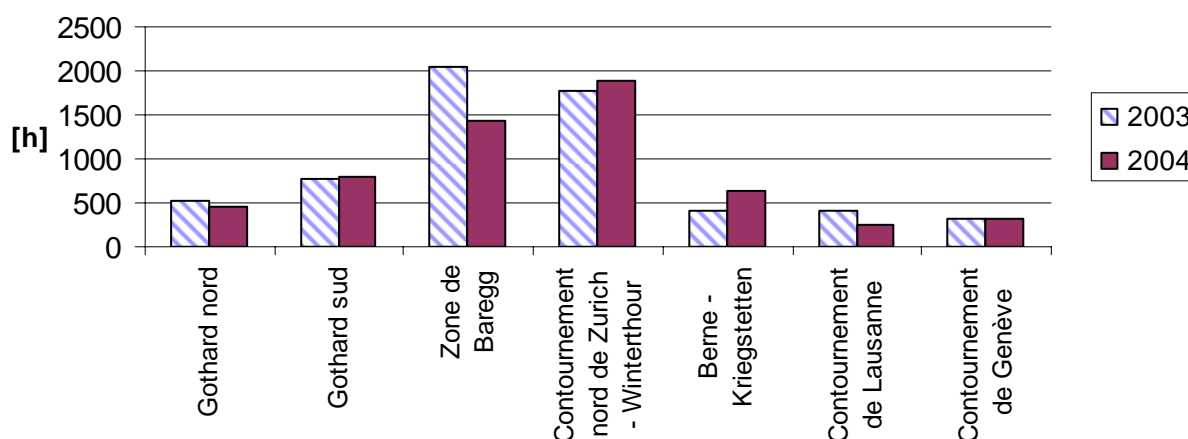
Par rapport à l'année précédente, on observe globalement une diminution de 7,9% des bouchons aux points noirs où des embouteillages sont observés depuis de longues années. Si l'on examine l'évolution par rapport à l'année précédente des embouteillages aux foyers d'embouteillage connus, on peut constater par ex. que les heures d'embouteillage dans la zone de Baregg ont diminué de 30,4% de 2043 à 1421 (depuis la mise en service des trois tubes / la fin de la réfection du 1^{er} et du 2^e tunnel), mais que dans le même temps, les heures d'embouteillage près de Kriegstetten ont augmenté de 51,8%, de 415 à 630, et celles du contournement nord de Zurich-Winterthour de 6,0%, de 1774 à 1880 heures. On voit nettement se dessiner ici un déplacement des bouchons, même si les heures d'embouteillage de ces trois points noirs ont diminué au total de 4232 à 3931 heures (-7,1%). Une baisse marquée de 42,3%, de 416 à 240 heures, est également observée pour le contournement de Lausanne. Là aussi, cette situation est sans doute due, au moins en partie, au déplacement de l'embouteillage par suite des travaux dans le tunnel de Glion.

Evolution des embouteillages 2003 - 2004, points noirs [heures]

	2003	2004	Evolution
Gothard nord	520	463	-11.0%
Gothard sud	775	804	3.7%
Zone de Baregg	2043	1421	-30.4%
Contournement nord de Zurich - Winterthour	1774	1880	6.0%
Berne - Kriegstetten	415	630	51.8%
Contournement de Lausanne	416	240	-42.3%
Contournement de Genève	313	321	2.6%
Total	6256	5759	-7.9%

Tableau 2: Evolution des embouteillages 2003 – 2004 aux points noirs, en heures

Evolution des embouteillages 2003-2004 points noirs



III. 13: Evolution des embouteillages 2003 - 2004 aux points noirs, en heures

5. Gestion des capacités Transit des marchandises par la route

Des limites de capacités pour le transit des marchandises sur la route ont été fixées au Gothard et au San Bernardino pour des raisons de sécurité routière. Afin d'appliquer cette mesure, la Confédération entreprend une gestion correspondante des capacités routières en liaison avec les cantons concernés (voir annexe II). En 2004, la phase rouge a dû être déclenchée au total pendant 9 jours au tunnel du Gothard. Mais bien souvent, les raisons du déclenchement de cette phase rouge ne tenaient pas à la gestion du trafic par suite d'un manque de capacités, mais à la situation météorologique ou à des problèmes de dédouanement à la frontière sud. Dans le sens nord-sud, la phase rouge n'a jamais dû être déclenchée par suite de manque de capacités, du fait qu'en cas de surcharge à Airolo, le trafic a pu être dévié sur la route du San Bernardino.

Le tableau ci-après énumère les événements de la « phase rouge » et indique les causes qui les ont déclenchés:

Date	Durée		Raison de la « phase rouge »
	Sens nord-sud	Sens sud-nord	
Jeudi 15.01.04	6.9 h	---	Surcharge au passage de la frontière à Chiasso
Mardi 20.01.04	7.7 h	---	Intempéries (chutes de neige)
Jeudi 11.03.04	7.8 h	---	Intempéries (chutes de neige)
Jeudi 08.04.04	9 h	---	Bouchon de Pâques avec surcharge au passage de la frontière à Chiasso
Jeudi 03.06.04	7.5 h	---	Surcharge du trafic sur l'axe du Gothard
Mardi 30.11.04	7.7 h	---	Blocage de la frontière sud
Mercredi 01.12.04	17 h	---	Blocage de la frontière sud
Mercredi 08.12.04	7 h	---	Pas de dédouanement pour cause de jour férié
Jeudi 09.12.04	10.5 h	---	Surcharge au passage de la frontière à Chiasso
Total	81.0 h	---	
Sous-total 1	7.5 h	---	Gestion du transit des marchandises par suite de manque de capacités routières
Sous-total 2	73.5 h	---	Autres raisons

Tableau 3: « Phase rouge »

La gestion du transit de marchandises au Gothard a provoqué des délais d'attente pour le trafic des poids lourds pendant 44 heures à Knutwil (0,8% de la durée d'exploitation totale de janvier à décembre, lundi à vendredi, 17h/jour) et pendant 99 heures à Stans (1,9%). Les autres délais d'attente auraient été imposés même sans la gestion du trafic, pour cause d'intempéries ou de surcharge à la frontière. L'embouteillage se serait alors formé non pas dans la région de Knutwil/Stans, mais ailleurs sur l'axe nord-sud du Gothard.

6. Perspectives

L'Office fédéral des routes milite pour que la circulation sur le réseau des routes nationales se déroule autant que possible de manière sûre, écologique et exempte de perturbations, et soit donc aussi efficace que rentable sur le plan macro-économique. Pour atteindre cet objectif général, il convient de disposer d'un monitoring du trafic routier qui soit de grande qualité et largement répandu. En matière de fluidité du trafic et de perturbations sur le réseau des routes nationales et leurs voies d'accès, il convient d'élaborer des statistiques de premier ordre et plus étoffées. Le présent rapport indique, en ce sens, des possibilités d'évolution dans trois directions:

Plan quantitatif: extension et utilisation intégrée des détecteurs

Intensification du réseau des postes de comptage couvrant l'ensemble de la Suisse (comptage automatique de la circulation routière, installations dynamiques de pesage des poids lourds) et utilisation accrue des détecteurs de gestion du trafic, compte tenu des progrès technologiques.

Plan qualitatif: amélioration des recensements

Amélioration de l'information routière, en particulier concernant la survenue des embouteillages (voir annexe III) et les chantiers sur les routes nationales; mise en place d'une norme pour la saisie et la validation des données de la circulation; détermination des recensements supplémentaires et des possibilités d'utiliser les données des appareils RPLP.

Plan intégratif: monétarisation des événements

Evaluation de la force évocatrice des conséquences financières macro-économiques des entraves à la circulation, par la monétarisation générale des événements provoquant des embouteillages (nature et nombre des véhicules concernés par les perturbations du trafic; coût des entraves au trafic par tronçon du réseau; frais marginaux d'une gestion optimisée des chantiers); évaluations de base spécifiques concernant le transport des marchandises (efficacité du système du compte-gouttes, effet économique du régime des poids lourds, causes et coût des embouteillages sur les routes nationales par rapport au transit des marchandises à travers les Alpes, etc.).

Annexe I: Trafic journalier moyen sur les routes nationales en 2004

Mesuré aux postes de comptage automatiques de l'OFROU

Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales

Automatische Strassenverkehrszählung (AVZ) 2004
Comptage automatique de la circulation routière (CACR) 2004

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2004 und Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2003/2004

Trafic journalier moyen (TJM) 2004 et évolution du trafic des véhicules à moteur entre 2003/2004

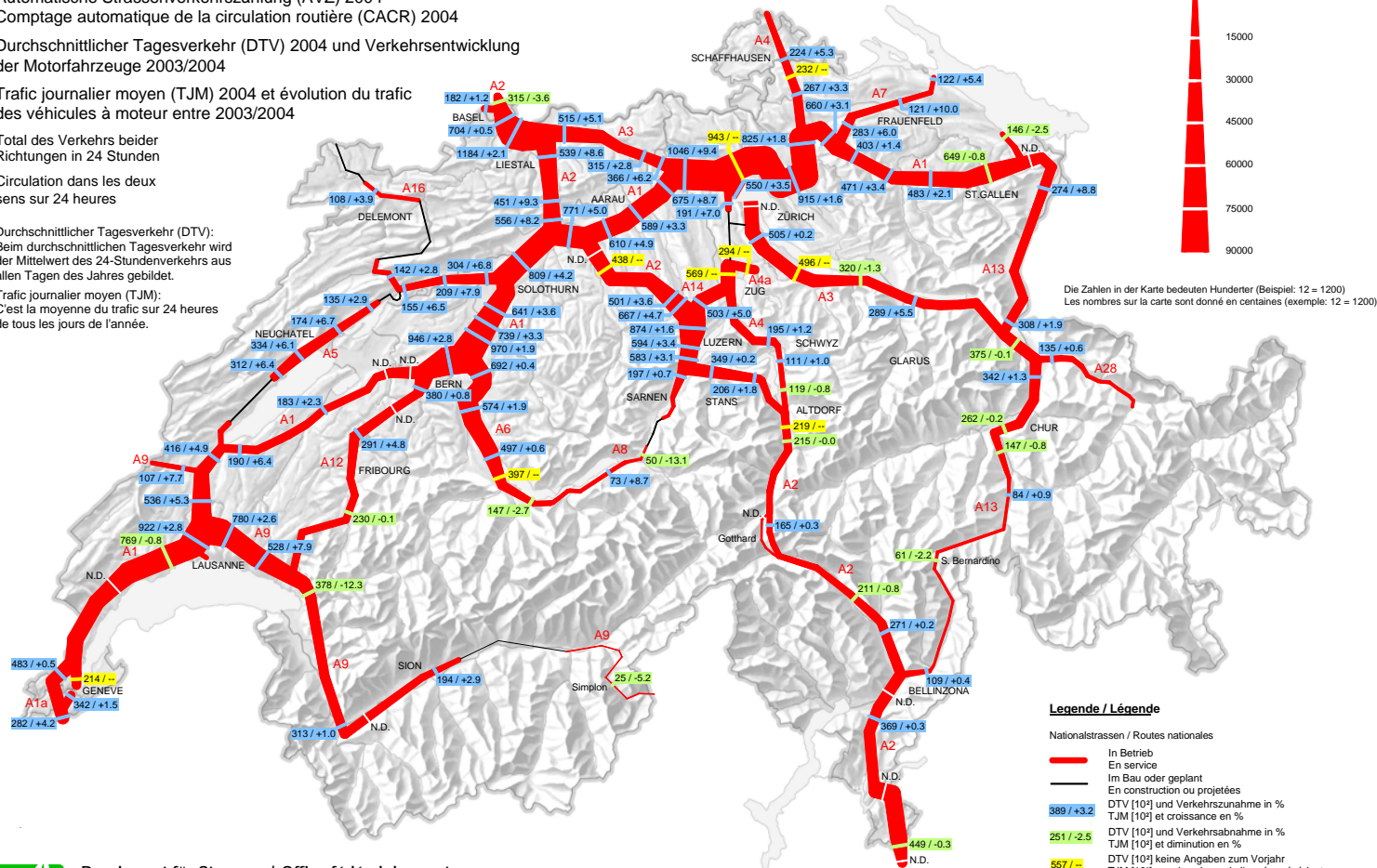
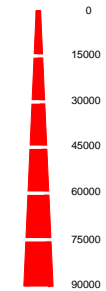
Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden

Circulation dans les deux sens sur 24 heures

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV):
Beim durchschnittlichen Tagesverkehr wird der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres gebildet.

Trafic journalier moyen (TJM):
C'est la moyenne du trafic sur 24 heures de tous les jours de l'année.

Anzahl der Motorfahrzeuge
Nombre de véhicules à moteur



Legende / Légende

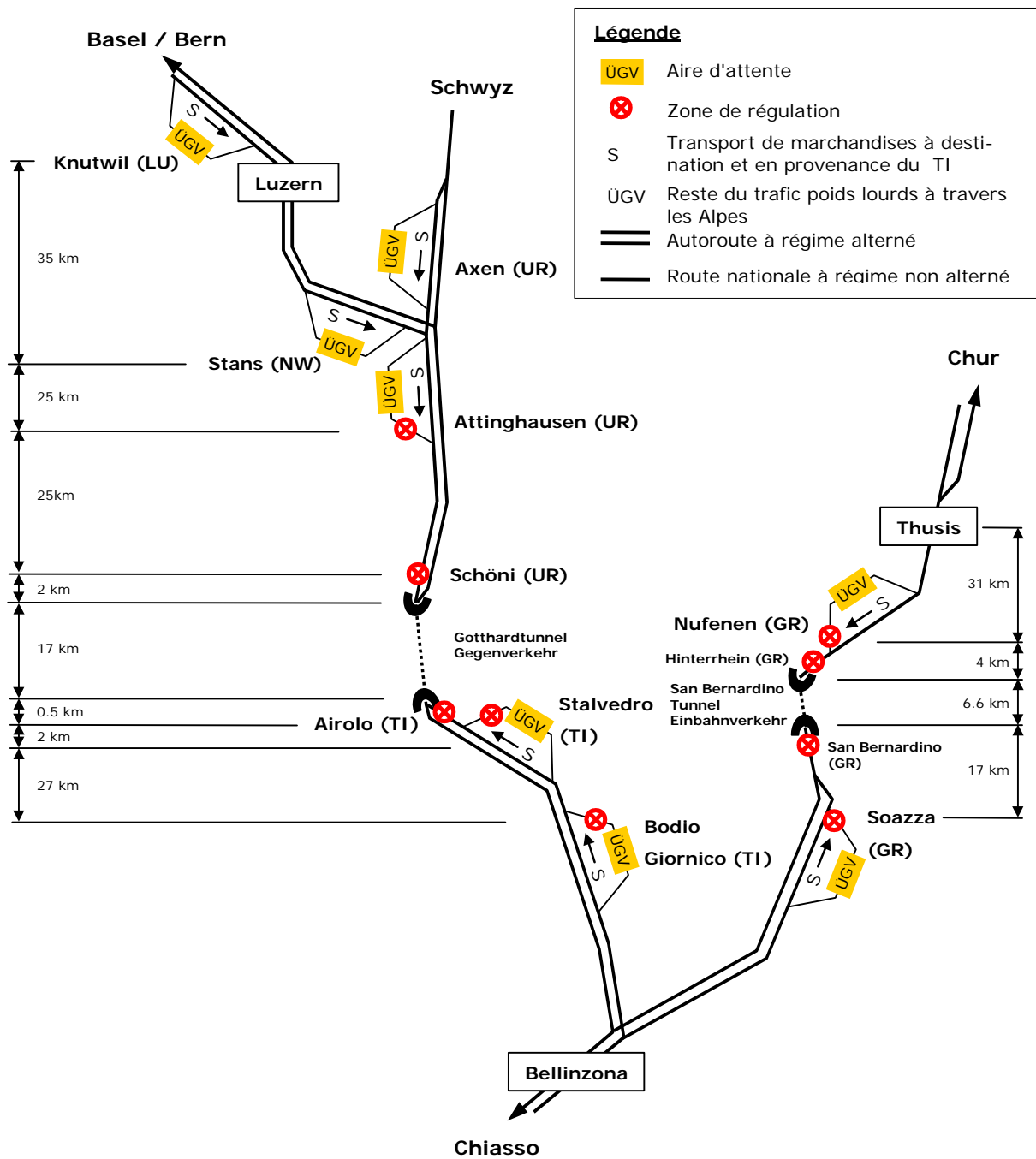
- Nationalstrassen / Routes nationales
- In Betrieb
- En service
- Im Bau oder geplant
- En construction ou projetées
- 389 / +3.2 DTV [10⁴] und Verkehrszunahme in %
- TJM [10⁴] et croissance en %
- 251 / -2.5 DTV [10⁴] und Verkehrsabnahme in %
- TJM [10⁴] et diminution en %
- 557 / - DTV [10⁴] keine Angaben zum Vorjahr
- N.D. TJM [10⁴] pas de valeurs de l'année précédente

Annexe II: Gestion du transit des marchandises par la route au Gothard et au San Bernardino

Depuis le 30 septembre 2002, la gestion du transit de marchandises au Gothard s'effectue par le biais d'installations d'accès à signaux lumineux aménagées de part et d'autre du tunnel (appelées „compte-gouttes“) et par des postes de régulation avancés au pied des rampes nord et sud de l'autoroute du Gothard. Les compte-gouttes permettent de limiter le trafic des poids lourds à 1 à 2,5 camions par minute, soit 60 à 150 camions par heure par sens de circulation, en fonction du nombre des véhicules de tourisme. Dans l'optique d'une fluidité du trafic optimale et aussi sûre que possible, 1'000 unités-voitures particulières (UVP) par heure et par sens peuvent être envoyées dans le tunnel, étant entendu qu'un camion correspond à 3 unités-voitures particulières (UVP). Les installations de compte-gouttes pour la régulation de détail au portail nord (Schöni, à partir du 14 avril 2003 Göschenen) et au portail sud (Airolo) ne présentent qu'une petite surface d'embouteillage (20 - 30 véhicules), afin de compenser les légères variations entre l'arrivée et le départ des poids lourds sur les rampes. Pour éviter le débordement des installations de compte-gouttes, des aires d'attente avancées existent du côté nord à Attinghausen et du côté sud à Bodio, où le trafic des poids lourds peut être retenu afin d'absorber de plus grandes variations à certaines heures de la journée. A partir de ces aires, les poids lourds sont autorisés, sur appel individuel, à circuler vers les installations de compte-gouttes.

Lorsque l'aire d'attente avancée d'Attinghausen ne suffit plus en raison d'un fort afflux de poids lourds dans le sens nord-sud, les deux autres aires d'attente de Stans et de Knutwil peuvent être successivement mises en service.

Les véhicules portant la plaque « S » (transport de marchandises à destination et en provenance du sud de la Suisse, ayant un chargement en provenance ou à destination exclusive de cette partie du pays) sont autorisés à « sauter » les aires d'attente avancées de Knutwil, Stans et Axen, ainsi que les postes de régulation d'Attinghausen (N-S) ou Bodio/Giornico (S-N). Ils ne sont tenus de s'insérer au reste des véhicules assurant le trafic de marchandises qu'aux compte-gouttes de Schöni (N-S) et d'Airolo (S-N) proprement dits.



Gestion des capacités au Gothard et au San Bernardino

Annexe III: Méthodologie et qualité de la saisie des embouteillages

Pour les annonces d'embouteillages, Viasuisse s'appuie sur les sources d'information suivantes:

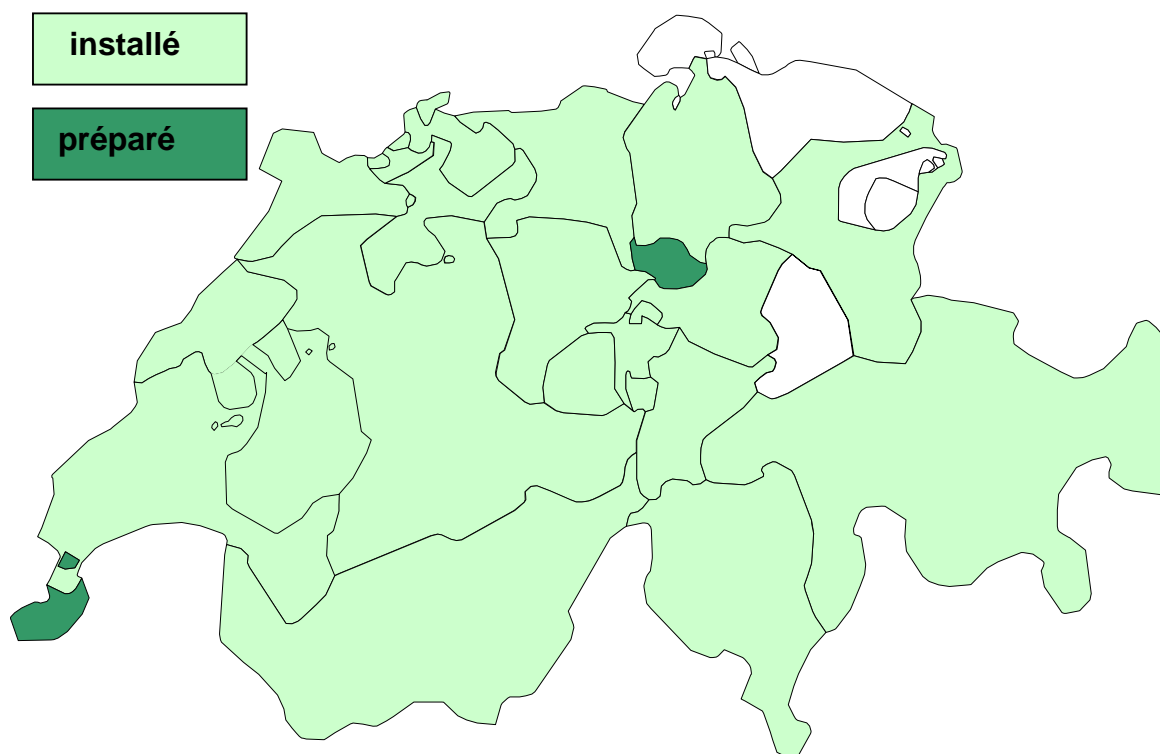
- la police, et plus précisément les centres de gestion du trafic des polices cantonales
- les appels de particuliers (mobiles, c'est-à-dire depuis des véhicules, ou fixes)
- les appareils automatiques de surveillance (caméras et détecteurs de véhicules).

Ces dernières années, des efforts considérables ont été déployés en vue d'améliorer la qualité des données relatives aux embouteillages. Une base de données optimale est une condition sine qua non d'une gestion efficace du trafic. A l'heure actuelle, des activités de recherche sont entreprises pour déterminer le temps effectivement perdu par suite d'embouteillages et pour étudier le volume des embouteillages.

Centres de gestion du trafic de la police cantonale de la route

L'équipement des centres de gestion du trafic de la police cantonale en logiciels de saisie pour les annonces routières GEWI TIC, déjà commencé en 2002, a été poursuivi sans relâche en 2004. Les cantons équipés ont ainsi la possibilité d'échanger leurs informations en ligne avec la banque de données centrale sur les informations routières de Viasuisse. A la fin 2004, les installations étaient très avancées. Viasuisse escompte qu'en 2005 au plus tard, tous les cantons seront équipés de GEWI TIC.

Exceptions: Canton GE: installation impossible pour l'instant en raison de la refonte complète de l'installation informatique;
 Cantons AR et AI: ces cantons ne se trouvent pas sur le réseau des routes nationales



Etat des installations GEWI TIC au 31.12.2004

Clubs Infotrafic

La mise en place de clubs d'observateurs d'embouteillages, commencée déjà en 2003 avec le concours des radios de la SRG SSR, s'est poursuivie en 2004, ceux-ci s'étant révélés être d'importantes sources d'informations. Depuis mars 2004, la Suisse romande – sous la houlette de la Radio Suisse Romande – dispose elle aussi d'un club Infotrafic. En liaison avec les observateurs enregistrés auprès du TCS et de SkyMedia ainsi qu'avec les clubs Infotrafic des radios, Viasuisse disposait fin 2004 de près de 4.000 observatrices et observateurs enregistrés dans toute la Suisse.

Caméras permettant de saisir l'état du trafic

Fin 2004, Viasuisse disposait de plus de 70 webcams pour la surveillance en ligne du trafic. Ces caméras constituent un complément utile aux informations de la police et des observateurs.

Un pas important vers l'automatisation des processus et l'amélioration de la qualité a été franchi en 2004 par le projet Glion. Les données de circulation saisies par les caméras (nombre de véhicules, vitesse, densité du trafic) dans la zone du chantier de Glion sur l'A9 près de Montreux, ont été traitées par Viasuisse à Bienne et automatiquement transformées en informations routières. Outre l'automatisation des déroulements, les diverses valeurs mesurées ont également permis de calculer les délais d'attente à titre d'indications complémentaires à chaque annonce. Chacune de celles qui ont

été générées par le système a été vérifiée par la rédaction (AQ). Dans une étape ultérieure, elle a été préparée en fonction des besoins spécifiques du client et transmises aux destinataires.

Rédaction locale Suisse romande

En liaison avec le TCS, Viasuisse a créé pour la Suisse romande une rédaction locale, qu'elle a mise en service le 1.7.04 auprès du TCS de Genève. Cette rédaction locale travaille sur mandat de Viasuisse, le TCS mettant à disposition le personnel et l'infrastructure. Avec la rédaction centrale de Bienne et une rédaction locale à Genève et à Dielsdorf/Zurich (mise en service 2003, exploitation par SkyMedia sur mandat de Viasuisse), il est aujourd'hui possible de couvrir tant les besoins nationaux que les besoins régionaux spécifiques dans les importantes régions de Zurich et de Lausanne/Genève.

Amélioration du Location Code

En 2004, l'OFROU a confié la révision du Location Code du Traffic-Message-Channels (TMC). La Location List TMC sert de base à l'établissement des annonces routières structurées dans le système GEWI TIC.

Le nouveau Location Code (version 5.0) a été introduit à la mi-octobre et immédiatement mis en oeuvre par Viasuisse dans le système GEWI TIC. Grâce à l'augmentation des désignations locales codées, passées de 2'000 à 12'000, la présentation des informations routières peut désormais être plus précise. Cette extension du Location Code a également des avantages considérables pour les utilisateurs de systèmes de navigation modernes, aujourd'hui installés dans nombre de poids lourds et de voitures particulières.