



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Office fédéral des routes OFROU**

# ORIENTATION STRATÉGIQUE

---

Vision, mission, principes  
directeurs et objectifs

Décembre 2016

## Notre stratégie : aperçu

La stratégie guide l'action de l'office en vue de la réalisation de ses objectifs à long terme et permet aux collaborateurs d'agir selon une approche globale et tournée vers l'avenir. Elle complète les directives politiques et les stratégies globales (par ex. stratégie du DETEC, lignes directrices du DETEC en matière de mobilité, directives du Conseil fédéral en matière de politique du personnel, principes directeurs et objectifs de l'administration fédérale pour la gestion des ressources et de l'environnement).

Par stratégie, on entend l'approche fondamentale adoptée pour atteindre les objectifs à long terme. Aussi est-il nécessaire, avant de fixer les mesures stratégiques proprement dites, de définir les grands principes. Ces derniers sont décrits dans le présent document.

### Vision : comment nous voyons l'avenir (horizon 2040)

La vision désigne la conception de l'avenir sur laquelle l'OFROU fonde ses futures décisions stratégiques. Il s'agit là d'une orientation servant à faire des choix stratégiques et qui ne doit pas répondre à des exigences d'exhaustivité ni de parfaite exactitude.

### Mission : quel rôle nous jouons

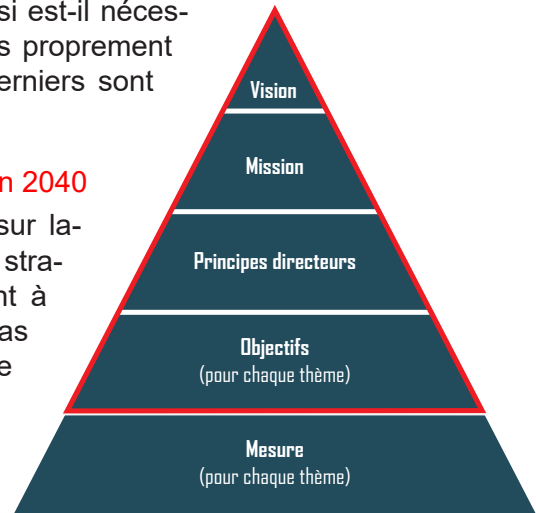
Avec la mission, l'OFROU définit au niveau interne et vis-à-vis de l'extérieur sa conception du mandat de l'office, sa philosophie en tant qu'institution, son approche de la clientèle et son idée de la collaboration interne. La mission guide les collaborateurs et les clients dans la compréhension du rôle de l'OFROU.

### Principes directeurs : ce qui guide notre action

Les principes directeurs de l'OFROU sur le plan stratégique fixent les objectifs prioritaires de l'office pour le trafic individuel, le système de transport suisse en général et les routes nationales en particulier.

### Objectifs : ce que nous aimerions avoir accompli d'ici à 2030

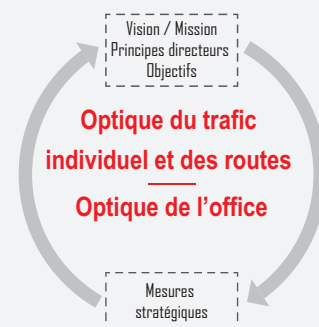
Les objectifs relatifs aux différents domaines thématiques définissent la situation que l'OFROU aimerait avoir atteint d'ici à 2030. Fondés sur la vision 2040, ils garantissent que l'orientation choisie est prise en compte. Ces objectifs ne doivent pas correspondre à la situation actuelle ; ils doivent constituer un défi pour l'office et ses collaborateurs.



### Les deux optiques

Notre stratégie est définie selon deux optiques :

L'optique du trafic individuel et des routes comprend tous les aspects liés à la mise en œuvre technique des tâches de l'OFROU. L'optique de l'office englobe les aspects liés à l'orientation et au positionnement de l'OFROU tant sur le plan interne que vis-à-vis de l'extérieur.



## Notre vision pour 2040 (1)

*« Nouveau » système de transport*

À l'horizon 2040, l'évolution des technologies et de la société a eu une influence fondamentale sur le système de transport.

*Auto-partage et covoiturage largement répandus*

L'importance émotionnelle que revêt la possession d'une voiture et l'attachement de l'individu à sa voiture ont diminué par rapport à aujourd'hui. La disposition à partager sa voiture personnelle avec d'autres est largement répandue, en particulier chez les jeunes. Toutefois, elle dépend de divers facteurs et son intensité varie selon les types d'utilisation et les couches de la population. Autrement dit, le plus grand nombre continuera d'avoir besoin de pouvoir utiliser un véhicule à titre purement privé pour certains déplacements ou usages.

*Choix des moyens de transport partiellement délégué*

Dans le domaine du trafic privé, cette différenciation s'applique aussi au choix des moyens de transport. Ainsi, s'il est vrai qu'une partie de la population s'en remettra à l'avenir complètement à un système « supérieur » pour décider de ses modes de transport, les individus continueront quand même d'avoir de nettes préférences pour un mode de transport en particulier lorsqu'il s'agira d'effectuer certains trajets.

*Productivité élevée et temps de parcours fiables pour le trafic lourd et le trafic commercial*

Il en va de même pour le trafic lourd et le trafic commercial, qui s'écoulent principalement sur les routes et peuvent disposer de technologies et d'infrastructures (au niveau des routes et des véhicules) leur garantissant des temps de parcours fiables et une productivité élevée. Dans les agglomérations, la mobilité douce joue un rôle important.

*Véhicules complètement automatisés largement répandus*

Les véhicules complètement automatisés sont largement répandus dans le transport des personnes et des marchandises. Cependant, les véhicules à pilotage manuel circulent encore sur le réseau routier. S'agissant de l'utilisation des routes, un régime différencié en fonction de l'endroit et du moment est mis en place : sur certains tronçons routiers et à certains moments, seuls les véhicules complètement automatisés sont admis à circuler, tandis que d'autres sont ouverts aux véhicules avec ou sans volant. Il existe également des tronçons routiers sur lesquels les véhicules à pilotage manuel ne sont admis qu'à certains moments. Priorité est donnée à la satisfaction la plus efficace et la plus durable possible des besoins de mobilité toujours croissants. Pour atteindre cet objectif, les pouvoirs publics gèrent activement l'utilisation des infrastructures publiques selon le principe de l'offre et de la demande dans l'optique d'imputer progressivement aux usagers des routes nationales l'intégralité des coûts qu'ils occasionnent.

*Mise en réseau et efficacité du système de transport dans son ensemble*

Sur le plan fonctionnel, les routes nationales forment une part importante d'un système de transport global qui tend à ne faire plus qu'un. Les synergies entre les différents modes de transport sont exploitées de façon systématique, et les frontières entre trafic individuel et transport collectif sont fluides. L'efficacité du système de transport dans son ensemble prime, ce qui signifie que les décisions relatives aux aménagements, aux investissements et à l'utilisation des offres existantes sont prises largement en fonction de leur utilité pour les transports en général.

## Notre vision pour 2040 (2)

Par rapport à 2016, le trafic individuel motorisé est plus sûr et plus écologique. Le nombre d'accidents, les émissions de polluants, les nuisances sonores, les surfaces nécessaires et la consommation d'énergie par kilomètre parcouru ont nettement diminué. Les désagréments d'avant et l'image négative des véhicules motorisés appartiennent au passé. Du point de vue environnemental et sécuritaire, il n'existe plus guère de raison de renoncer à l'utilisation de véhicules complètement automatisés.

*Trafic individuel motorisé plus écologique et plus sûr*

Le financement des infrastructures de transport est davantage axé sur le principe de causalité (« pay as you use »). Les mécanismes approuvés par le peuple en 2017 continuent d'être développés et sont adaptés au nouveau contexte.

*Financement mixte en vigueur*

La conservation et le développement des infrastructures des routes nationales restent au cœur de la mission de l'OFROU. Parallèlement, celui-ci a adapté son champ d'activités à la nouvelle situation. Il s'intéresse de près aux effets attendus de l'évolution rapide des technologies de l'information et de la communication et de la technique des véhicules ainsi qu'aux mesures qui les facilitent en fonction des besoins. Dans ce cadre, l'OFROU collabore étroitement avec toutes les parties prenantes (industrie, hautes écoles, prestataires de services de mobilité, etc.). Son objectif est double : d'une part créer les conditions cadres nécessaires à l'utilisation de nouvelles technologies, et d'autre part équiper les infrastructures des routes nationales de manière à faciliter la mise en réseau des différents modes de transport. Cela signifie que l'OFROU fournit, exploite ou utilise les infrastructures numériques dans la mesure requise, et qu'il génère et met à disposition des données relatives aux infrastructures et au volume de trafic. Par ailleurs, il assume le rôle de « facilitateur » pour la mise en œuvre de nouvelles technologies. Il fixe également le cadre légal, endosse le rôle de régulateur et veille à garantir les liens toujours plus serrés entre les différents offices fédéraux. Pour autant, l'OFROU ne se considère pas comme le « gestionnaire en chef » du système de transport, et par conséquent ne développe pas non plus d'instruments (par ex. des applications permettant d'afficher la chaîne de trajets optimale d'un point A à un point B).

*L'OFROU en tant que facilitateur de nouvelles technologies et exploitant d'infrastructures numériques*

L'OFROU est doté d'une structure souple, c'est-à-dire régulièrement remise en question et adaptée si nécessaire. L'affectation du personnel, qui est hautement qualifié, obéit aux besoins. L'accent est mis sur une adaptation aux exigences actuelles et futures ainsi que sur des produits optimaux en termes de qualité, d'efficacité et d'efficacités. Les collaborateurs sont censés faire preuve d'ouverture d'esprit en ce qui concerne la formation continue, les adaptations du descriptif de poste et la répartition organisationnelle. L'OFROU est quant à lui ouvert aux adaptations fondamentales telles que la délégation de certaines tâches à d'autres ou à de nouvelles unités d'organisation ou à la prise en charge de nouvelles responsabilités. Le cas échéant, de telles adaptations structurelles ont déjà eu lieu.

*Flexibilité structurelle de l'office*

## Notre mission

- 1 Nous sommes le premier centre de compétences suisse pour la circulation routière et nous mettons au service de l'économie.
- 2 En tant que propriétaire par délégation, nous veillons à offrir un système de routes nationales performant, disponible, sûr et respectueux de l'environnement.
- 3 Nous élaborons de façon proactive les bases légales relatives à l'utilisation des routes par les individus et les véhicules.
- 4 Nous jouons un rôle actif dans la conception et la mise en œuvre de la politique des transports de la Confédération, et contribuons à la réalisation des objectifs prioritaires de la stratégie du DETEC, de la politique de transfert modal ainsi que de la politique énergétique, climatique et territoriale.
- 5 Nous facilitons la mise en réseau croissante des modes de transport et exploitons le potentiel des évolutions technologiques en vue d'une utilisation efficace du système de transport.
- 6 Nous créons les conditions nécessaires à la mise en place d'un financement suffisant et de plus en plus axé sur l'imputation directe des coûts pour le réseau des routes nationales, et nous utilisons les fonds disponibles de façon parcimonieuse et rentable.
- 7 Nous générons, utilisons et fournissons des données, et assurons un service d'information d'excellente qualité sur nos produits.
- 8 Nous agissons en misant sur la fiabilité, la transparence, l'efficacité et la satisfaction des besoins des usagers.

## Nos principes directeurs

- 1 Le système de routes nationales est performant, disponible, éco-compatible et financé à long terme suivant le principe de causalité.
- 2 Les routes sont accessibles et sûres pour tous les usagers et tous les véhicules.
- 3 Les systèmes de transport sont complètement interconnectés et utilisent systématiquement le potentiel des nouvelles technologies et des nouveaux modèles commerciaux dans le domaine de la mobilité.
- 4 Les routes nationales jouent un rôle moteur au sein du système général de transport en réseau.
- 5 Les offres de mobilité routière répondent au mieux aux besoins des usagers.
- 6 Le système de routes nationales et les offres de mobilité routière facilitent la réalisation des ambitions de la Suisse en matière de développement économique et territorial, et sont autofinancés.
- 7 L'offre d'infrastructures numériques correspond aux besoins.
- 8 L'OFROU est un employeur attrayant qui peut compter sur des collaborateurs motivés, souples et compétents.

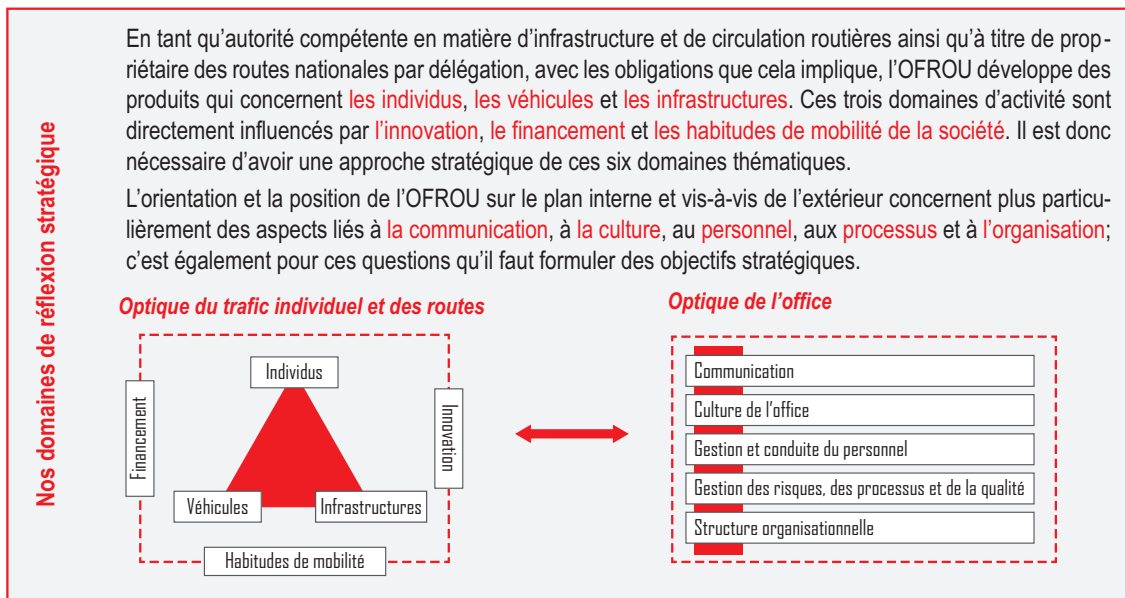
## Nos objectifs dans l'optique du trafic individuel et des routes (1)

### Les individus

- Pas plus de 100 morts et 2500 blessés graves par an sur les routes.
- Pas plus de 25 morts et 500 blessés graves par an parmi les usagers de la mobilité douce.
- La protection des données satisfait aux exigences sociales.
- Le système d'admission des conducteurs est conforme aux possibilités techniques actuelles.
- La population perçoit les routes comme attrayantes et sûres.
- L'accès au trafic individuel motorisé (TIM) est garanti à tous.

### Les véhicules

- Des véhicules complètement automatisés / sans conducteur et connectés circulent sur les routes nationales.
- La circulation transfrontalière à bord de véhicules complètement automatisés est possible.
- L'accès à toutes les routes des véhicules à pilotage manuel est garanti.
- La sécurité de fonctionnement des véhicules est assurée.
- Les véhicules sont respectueux de l'environnement et économes en énergie.
- Les véhicules jouissent d'une bonne image auprès de la population.
- La part des émissions de combustibles fossiles dans la circulation routière a considérablement diminué.



## Nos objectifs dans l'optique du trafic individuel et des routes (2)

### Les infrastructures

- Le nombre annuel d'heures d'embouteillage sur les routes nationales a diminué d'un quart par rapport à 2015.
- Sur au moins 95 % du réseau des routes nationales, l'état des infrastructures obéit aux standards de l'OFROU.
- Le réseau de routes nationales défini dans l'arrêté fédéral afférent du 21 juin 1960 est achevé.
- 60 % des projets d'accroissement des capacités relevant de l'étape de réalisation 2030 (PRODES des routes nationales) se trouvent au moins dans la phase « projet définitif », et les projets d'accroissement des capacités prévus dans l'étape de réalisation 2040 se trouvent au moins dans la phase d'étude.
- L'intelligence des routes nationales (équipement des tronçons) répond aux besoins.
- Les normes relatives à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des routes nationales assurent un haut niveau d'efficacité en matière de coûts.

### Financement

- Le taux de couverture des coûts du TIM est supérieur à 95 % et le financement selon le principe de l'imputation directe des coûts est davantage garanti.
- Des modèles de financement non liés aux carburants et tenant compte de la diversité des technologies sont développés.
- La tarification de la mobilité a fait l'objet de tests poussés.
- Les projets nécessaires à l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes nationales sont financés en temps voulu, et les éventuels retards pris pour certains projets ne sont pas imputables à une insuffisance de moyens financiers.
- La conception de la RPLP prend en compte les données actuelles.

### Habitudes de mobilité de la société

- La qualité de l'offre en matière d'auto-partage est très élevée par rapport à la moyenne européenne.
- L'occupation moyenne des véhicules est supérieure à deux personnes.
- Les pics d'affluence quotidiens du Plateau et des agglomérations diminuent.
- Dans les agglomérations à forte densité de population, la part de la mobilité douce dans les courts trajets a continué d'augmenter par rapport à 2015.



## Nos objectifs dans l'optique du trafic individuel et des routes (3)

### Innovation

- Le potentiel multiple de la mobilité intelligente est exploité de façon systématique.
- Les bases légales permettent la mise en place de technologies modernes et ciblées pour la mobilité intelligente.
- L'infrastructure numérique nécessaire au développement d'offres de mobilité adaptées est disponible.
- L'introduction de nouveaux modèles de gestion dans le domaine de la mobilité apportant de la valeur ajoutée en Suisse et contribuant à l'efficacité de l'ensemble du trafic est rendue possible.
- Pour la conception, la construction et l'entretien des routes nationales, les technologies modernes sont utilisées de façon cohérente.
- La méthode BIM est instituée comme standard à l'OFROU pour la construction et l'entretien ; la gestion intégrale de l'infrastructure s'effectue sur la base du jumeau numérique de l'infrastructure routière.
- Au moins deux projets innovants sont réalisés chaque année pour chaque groupe de produits de l'OFROU.

## Nos objectifs dans l'optique de l'office (1)

### Culture de l'office

- La collaboration entre les collaborateurs de l'OFROU, d'une part, et avec les autres offices fédéraux, les cantons et les organisations, d'autre part, est pragmatique et collégiale.
- La confiance et le respect mutuel vont de soi.
- La priorité est donnée aux exigences des clients (milieux politiques, usagers des routes).
- L'OFROU parle d'une seule voix à l'extérieur.
- Les collaborateurs s'identifient très fortement à l'OFROU.

### Communication

- L'OFROU jouit d'une bonne réputation.
- Le rôle important des routes nationales, du trafic individuel motorisé et du trafic de marchandises dans l'ensemble du système de transport est connu des groupes cibles.
- La communication des collaborateurs est adaptée à l'interlocuteur, précise et transparente.
- Les collaborateurs sont informés des principaux projets et objectifs de l'OFROU.
- Les questions intéressant le grand public sont traitées activement.

## Nos objectifs dans l'optique de l'office (2)

### Gestion et conduite du personnel

- L'OFROU est un employeur compétitif.
- La satisfaction des collaborateurs est élevée.
- Les compétences nécessaires à la maîtrise des tâches de demain sont garanties.
- Les supérieurs hiérarchiques donnent l'exemple et exercent une conduite active.
- Les instruments de travail des collaborateurs sont à la pointe de la modernité.
- Les collaborateurs sont fiables et contribuent activement à la réussite de l'OFROU.
- Les collaborateurs peuvent être affectés à des tâches très diverses.

### Gestion des risques, des processus et de la qualité

- L'OFROU gère efficacement les risques.
- Les opportunités sont exploitées de façon judicieuse.
- Les processus garantissent un déroulement efficace et efficient du travail.
- L'accent est mis sur l'utilité et la faisabilité.
- La qualité des prestations et des produits de l'OFROU est élevée.

### Structure organisationnelle

- La structure organisationnelle de l'OFROU répond aux besoins actuels.
- La structure organisationnelle facilite l'efficacité des prestations fournies.
- La structure organisationnelle est constamment adaptée sans que la fourniture des prestations n'ait à en pâtir.

## Les prochaines étapes

### Détermination des besoins d'intervention

À partir du catalogue d'objectifs, les besoins d'intervention sont déterminés. Ceux-ci sont synthétisés dans un aperçu comprenant les informations suivantes :

- thèmes nécessitant l'élaboration de stratégies partielles
- travaux encore en cours sur des questions stratégiques
- stratégies partielles déjà élaborées
- appréciation et besoin d'adaptation éventuel des stratégies existantes.

### Définition des mesures stratégiques / élaboration de stratégies partielles

En fonction des besoins, les domaines concernés effectuent des analyses et des études approfondies pour élaborer la stratégie partielle dans laquelle seront définies les mesures appropriées pour atteindre les objectifs, autrement dit les consignes stratégiques.

### Mise en œuvre des mesures stratégiques

La définition des mesures stratégiques sera suivie de leur mise en œuvre par les domaines concernés. Le calendrier de réalisation des étapes fixées préalablement figure dans la feuille de route. Celle-ci comprend notamment tous les objectifs intermédiaires, présentés également sous forme schématique.

