



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

STRATÉGIE PARTIELLE FLUIDITÉ DU TRAFIC

Edition 2019 V1.1

Table des matières

1.	Introduction	4
2.	Objectifs 2030 à prendre en considération	5
3.	Contexte initial et mesures requises	5
4.	Champs d'action stratégique	6
5.	Mesures	7
5.1.	Utilisation plus efficace des capacités des routes nationales	7
5.1.1.	Relèvement du niveau de priorité des mesures d'exploitation	7
5.1.2.	Réalisation accélérée des installations supplémentaires de gestion du trafic	7
5.1.3.	Pilotage amélioré et surveillance de la mise en œuvre	7
5.1.4.	Réalisation accélérée des installations supplémentaires de gestion du trafic	8
5.1.5.	Utilisation uniforme et améliorée des installations de gestion du trafic	9
5.1.6.	Modifications du droit de la circulation routière	9
5.1.7.	Nettoyage plus rapide des lieux d'accident	9
5.1.8.	Intervention de gestionnaires du trafic	10
5.1.9.	Influencer le comportement des conducteurs	10
5.1.10.	Examen de mesures supplémentaires de gestion du trafic	10
5.1.11.	Projets pilotes de voie réservée au covoiturage	10
5.1.12.	Aménagement de places de covoiturage pour favoriser le regroupement des passagers	11
5.1.13.	Projets pilotes de tarification de la mobilité	11
5.2.	Renforcement de la gestion du trafic inter-réseaux aux interfaces	11
5.2.1.	Screening des jonctions	11
5.2.2.	Concrétiser et promouvoir les « plateformes intermodales autoroutières »	11
5.2.3.	Optimisation de l'exploitation des voies d'accès aux routes nationales dans le contexte urbain	11
5.3.	Élargir les connaissances de base	12
5.3.1.	Projets d'approfondissement des connaissances	12
5.3.2.	Surveillance de la qualité de l'offre sur les routes nationales	12
5.3.3.	Examen systématique de l'efficacité des mesures de gestion du trafic	12
6.	Mise à jour	13
7.	Documentation complémentaire	13
8.	Personnes à contacter pour en savoir plus	13

1. Introduction

La stratégie partielle relative à la fluidité du trafic fait partie intégrante de la stratégie de l'office. Elle se fonde sur l'orientation stratégique de l'OFROU et définit les mesures qui visent à concrétiser les principes directeurs et les objectifs formulés pour 2040 en matière de fluidité du trafic.

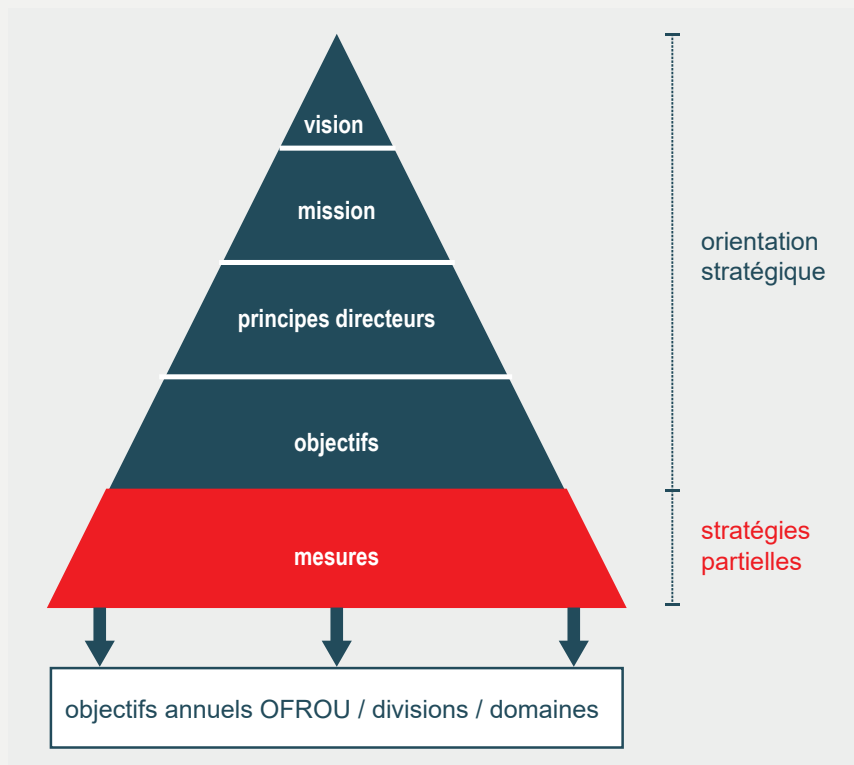
Le présent document fournit un aperçu des mesures à mettre en œuvre au cours des quatre années à venir. Il complète la documentation technique disponible.

Aperçu de la stratégie de l'office

La stratégie de l'OFROU guide la politique 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 prospective. Elle complète les directives politiques et les stratégies générales.

La stratégie de l'OFROU comprend les volets suivants :

Vision 2040:	conception de l'avenir à l'horizon 2040, sur laquelle l'OFROU fonde ses décisions stratégiques
Mission:	philosophie institutionnelle de l'OFROU
Principes directeurs :	objectifs fondamentaux et objectifs généraux
Ziele 2030:	situation que l'OFROU souhaite atteindre d'ici 2030
Mesures :	adoptées pour réaliser les objectifs, elles se déclinent en plusieurs stratégies partielles sur lesquelles se fondent les objectifs annuels impartis à l'office, aux divisions et aux domaines concernés.



2. Objectifs 2030 à prendre en considération

En matière de fluidité du trafic, l'orientation stratégique de l'OFROU englobe les principes directeurs et les objectifs suivants :

- Diminution des heures d'embouteillage annuelles sur les routes nationales à raison d'un quart par rapport à 2015
- Équipement des tronçons à la mesure des besoins en intelligence des routes nationales
- Taux d'occupation moyen des véhicules supérieur à deux personnes
- Baisse des pics d'affluence quotidiens sur le Plateau et dans les agglomérations.

3. Contexte initial et mesures requises

Le réseau des routes nationales est de plus en plus engorgé

Ce phénomène nuit depuis longtemps à la fluidité du trafic. En 2018, 25 366 heures d'embouteillage ont été recensées, dont 89 % imputables à des surcharges de trafic. Selon les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial, la demande de transport routier est vouée à poursuivre sa croissance, ce qui aura un impact démesuré sur les routes nationales. Faute de contre-mesures efficaces, la surcharge des routes nationales poursuivra sa progression.

La mise en œuvre des projets d'extension est longue et toujours plus difficile

Les accroissements de capacité permettent d'éliminer les surcharges de trafic, mais ils impliquent de coûteuses procédures de planification et d'étude de projet, souvent contestées, si bien que la réalisation des projets d'extension devient de plus en plus chronophage. De surcroît, ils portent pour la plupart sur des routes nationales intra-urbaines ou proches des villes. L'exiguïté de l'espace disponible et les conflits d'utilisation typiques de ces zones rendent la réalisation des projets encore plus difficile. La mise en œuvre de mesures de gestion du travail est donc indispensable pour améliorer la fluidité du trafic à court et moyen terme.

Le système de transport manque d'efficacité

L'ensemble du système de transport souffre d'un manque d'efficacité significatif. Trois facteurs en particulier contribuent à une utilisation des capacités routières qui est loin d'être idéale : le faible taux d'occupation des véhicules, la concentration du trafic aux heures de pointe et le comportement des conducteurs. Le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,6 personnes mais il chute à 1,1 personnes pour le trafic pendulaire, ce qui n'améliore pas le bilan final. En outre, les contraintes et les besoins horaires des conducteurs, alliés à leur comportement parfois inopportun, entravent l'utilisation optimale des capacités disponibles. En améliorant l'utilisation de l'infrastructure des routes nationales et le taux d'occupation des véhicules, on contribuera à un système de transport plus efficace.

Potentiel d'amélioration des interfaces techniques et organisationnelles

À l'avenir, il importera d'exploiter de manière encore plus cohérente le potentiel de coordination des mesures de gestion du trafic entre les différents gestionnaires d'infrastructure, et celui d'uniformisation des équipements techniques. Il s'agit là d'un préalable incontournable pour que les mesures réalisent leur plein potentiel.

Mise en œuvre plus rapide des mesures de gestion du trafic

La maîtrise des défis précités passe par une intensification des efforts actuels et une réalisation prioritaire des projets liés au développement de la gestion du trafic. Il convient également de définir systématiquement des mesures innovantes pour utiliser plus efficacement les capacités disponibles et résoudre les problèmes d'interface entre les réseaux routiers national et secondaire.

4. Champs d'action stratégique

L'OFROU définit des mesures concrètes pour les quatre champs d'action liés à la fluidité du trafic.

1 Utilisation plus efficace des capacités des routes nationales

Le champ d'action comprend les mesures permettant l'utilisation plus efficace de ces capacités et la réduction des embouteillages. On distingue trois pistes.

a) Mise en œuvre plus rapide des mesures de gestion du trafic

La réalisation des projets d'extension devient toujours plus laborieuse. La mise en œuvre cohérente et plus rapide des mesures de gestion du trafic est ainsi devenue indispensable au maintien de la fluidité du trafic sur les routes nationales. L'OFROU contrôle les niveaux de priorité des projets de construction sur le réseau des routes nationales et prend des mesures pour accélérer la mise en œuvre des projets de gestion du trafic.

b) Amélioration de la fluidité du trafic sur les routes nationales

D'autres mesures techniques et opérationnelles permettent de maintenir plus longtemps la fluidité du trafic sur les routes nationales. L'OFROU les développe et les met en œuvre pour favoriser des flux de trafic (gestion de réseau, d'axes et de nœuds) plus efficaces et conformes aux besoins, tout comme l'information en temps utile des usagers de la route.

c) Régulation du taux d'occupation des véhicules et de la répartition dans le temps

L'augmentation du taux d'occupation des véhicules, alliée à une meilleure répartition du trafic dans le temps et dans l'espace, peut contribuer de manière décisive à une meilleure utilisation des capacités disponibles ainsi qu'à la réduction des embouteillages sur les routes nationales. L'OFROU concrétise ces solutions en prenant des mesures pour promouvoir le covoiturage et en approfondissant ses réflexions sur la tarification de la mobilité.

2 Renforcement de la gestion du trafic inter-réseaux aux interfaces

La fluidité du trafic sur les routes nationales repose sur le bon fonctionnement des interfaces avec le réseau routier secondaire. Une gestion du trafic inter-réseaux s'impose. L'OFROU en assure la mise en œuvre et le développement permanent avec le concours des cantons et des villes. La gestion du trafic inter-réseaux englobe le pilotage coordonné des feux de signalisation, les concepts d'exploitation sur les voies d'accès aux routes nationales et la réalisation de points de transfert intermodaux à proximité des jonctions.

3 Accroissement des connaissances de base

Définir des mesures concrètes et adéquates pour garantir la fluidité du trafic exige une connaissance approfondie des données de base concernant les habitudes de déplacement de la population, le trafic et l'évolution de la société. Il importe d'identifier rapidement les innovations et de mettre à profit celles qui sont le plus prometteuses pour les routes nationales. À cet effet, l'OFROU agit à deux niveaux : primo, définition d'axes de recherche dont la mise en œuvre est coordonnée avec des spécialistes externes et, secundo, réalisation de projets pilotes assortis d'une intégration garantie, dans le travail au quotidien, des enseignements tirés de l'expérience.

5. Mesures

Au cours des quatre prochaines années, l'OFROU mettra en œuvre 19 mesures pour réaliser ses objectifs en matière de fluidité du trafic sur les routes nationales.

5.1. Utilisation plus efficace des capacités des routes nationales

a) Mise en œuvre plus rapide des mesures de gestion du trafic

5.1.1. Relèvement du niveau de priorité des mesures d'exploitation

L'OFROU a contrôlé et redéfini les niveaux de priorité de tous les projets de construction. Afin d'améliorer la gestion du trafic sur les routes nationales, les mesures d'exploitation visant à fluidifier le trafic (priorité n° 3c) reçoivent immédiatement un niveau de priorité supérieur à celles visant l'accroissement des capacités (priorité n° 4) ou les aménagements au profit de tiers (priorité n° 5). Les priorités les plus élevées restent réservées à la disponibilité et à l'entretien courant :

- Priorité n° 1 : Entretien courant (nettoyage, service hivernal, service des accidents, etc.) pour garantir la disponibilité ininterrompue des routes nationales
- Priorité n° 2 : Gros entretien et rénovation pour garantir la disponibilité à moyen terme
- Priorité n° 3 : Aménagements au sens d'améliorations, avec les priorités suivantes :
 - a) Lacunes de sécurité des infrastructures (par ex. éléments manquants)
 - b) Mesures de protection de l'environnement prévues par la loi (par ex. protection contre le bruit, protection des eaux)
 - c) **Mesures d'exploitation visant à assurer la fluidité du trafic (meilleure utilisation des surfaces existantes)**
 - d) Mesures de protection de l'environnement allant au-delà des obligations légales (par ex. corridors faunistiques).
- Priorité n° 4 : Accroissement des capacités
- Priorité n° 5 : Aménagements au profit de tiers.

Délai : à partir de 2020

5.1.2. Réalisation accélérée des installations supplémentaires de gestion du trafic

L'accélération porte sur la réalisation de ces installations (cf. Mesures 5.1.4) et la mise en œuvre des mesures visant une utilisation uniforme et améliorée des installations de gestion du trafic (cf. Mesures 5.1.5). Pour ce faire, les mesures sont dissociées des projets de réfection (UPlANS) ou d'extension (PRODES RN), et elles font l'objet de projets distincts.

Délai : 2020 – 2029

5.1.3. Pilotage amélioré et surveillance de la mise en œuvre

- a) L'OFROU pilote et surveille la mise en œuvre des mesures de construction dans les programmes SA-CH et VM-CH. Une feuille de route fixe les délais de mise en œuvre de chaque programme partiel. Une fois par an, les chefs de projet rapportent à la direction de projet ; au besoin, ils lui soumettent des mesures pour accélérer la mise en œuvre. Les programmes partiels concernés sont « Réseaux IP EES », « Intégration des installations de gestion du trafic (IVM) » et « Installations de gestion du trafic ».

Délai : à partir de 2020

- b) Pour améliorer la coordination et accélérer la mise en œuvre des programmes SA-CH et VM-CH, un nouveau chef de projet BSA/SA-CH est recruté pour chacune des 5 filiales de l'OFROU. Ces chefs de projet jouent un rôle charnière essentiel entre

les filiales de l'OFROU et les responsables des programmes SA-CH et VM-CH à la centrale. Deux postes seront en outre créés à la centrale, l'un pour contrôler la conformité des projets EES avec les prescriptions des programmes précités, l'autre pour une élaboration accélérée des standards requis.

Délai: 2019 – 2020

b) Régulation de la fluidité du trafic sur les routes nationales

5.1.4. Réalisation accélérée des installations supplémentaires de gestion du trafic

a) L'OFROU mettra en place de nombreux systèmes d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (HV-AD) supplémentaires pour agir sur la fluidité du trafic. Cette introduction d'une logique uniforme dans la régulation du trafic et la gestion de réseau permettra de maintenir la fluidité du trafic le plus longtemps possible. Les installations supplémentaires seront réalisées dans l'ordre suivant.

Premièrement, les installations HV-AD seront étendues dans les agglomérations ci-après et mises à la disposition des opérateurs de la VMZ-CH :

- Bâle: 23 km
- Berne / Plateau: 80 km
- Genève / Lausanne: 130 km
- Lucerne: 40 km
- St-Gall: 26 km
- Tessin: 28 km
- Zurich / Winterthour: 100 km.

Deuxièmement, les installations HV-AD requises seront complétées entre les agglomérations et, *troisièmement*, dans les zones restantes.

Les installations HV-AD produisent uniquement l'effet escompté si les conducteurs respectent les vitesses prédéfinies, raison pour laquelle les systèmes de contrôle de vitesse en font partie intégrante.

Délai: 2020 – 2026

b) L'OFROU réalise de nouvelles installations de gestion des rampes afin de maintenir la fluidité du trafic sur l'axe principal le plus longtemps possible. Il examine la faisabilité et l'efficacité sur le trafic de quelque 110 installations supplémentaires de ce type dans les agglomérations suivantes :

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

Si le résultat est positif, les installations de régulation du trafic seront réalisées par étapes et selon une logique de régulation uniforme et dépendant du trafic.

Délais: examen: 2020 – 2023, réalisation: 2024 – 2026

5.1.5. Utilisation uniforme et améliorée des installations de gestion du trafic

Les opérateurs de la VMZ-CH acquièrent progressivement les compétences requises pour surveiller et piloter les installations de gestion du trafic au niveau national et via des interfaces utilisateur uniformisées. Les mesures suivantes sont prises à cet effet :

- a) L'OFROU réalise un réseau de communication performant qui raccorde toutes les installations de gestion du trafic à la VMZ-CH en se fondant sur le programme partiel « Réseau IP EES » inscrit dans le programme SA-CH. Ce réseau répond aussi aux exigences des futurs véhicules et systèmes de gestion du trafic intelligents. La première étape verra la mise en place du nouveau réseau principal de la Confédération (Backbone Bund) et la seconde l'uniformisation des réseaux existants et leur raccordement au réseau principal. Les installations de gestion du trafic existantes seront progressivement raccordées au réseau.

Délais : 1^{re} étape : 2021 – 2022, 2^e étape : 2021 – 2025

- b) Le programme partiel « Intégration des installations de gestion du trafic (IVM) » mis en œuvre dans le cadre de la SA-CH vise à permettre la commande uniforme et le paramétrage régulier des installations de gestion du trafic à partir de la VMZ-CH. La première étape porte sur l'acquisition des dispositifs centraux requis et sur l'intégration des installations de gestion du trafic situées dans la région de Berne. À l'issue de la phase pilote réussie, le programme sera déployé sur tout le territoire.

Délais : 1^{re} étape : 2020 – 2023, 2^e étape : 2023 – 2028

- c) D'autres mesures transitoires seront réalisées d'ici la mise en œuvre de la solution définitive. Seront ainsi identifiés et raccordés à la VMZ-CH les systèmes de gestion du trafic et les caméras vidéo qui ne le sont pas encore et qui jouent un rôle majeur dans le maintien de la fluidité du trafic sur les routes nationales.

Délai : 2020 – 2023

5.1.6. Modifications du droit de la circulation routière

Les modifications ci-après visent l'amélioration de la fluidité du trafic, l'accroissement de la sécurité et une utilisation plus efficace des aires de circulation sur les routes nationales.

- a) Le devancement prudent par la droite est autorisé même en l'absence de files.

Délai : 2020 – 2021

- b) Le principe dit de la fermeture éclair en amont de la fermeture d'une voie est inscrit dans le droit. Il est en outre prévu de l'appliquer aux entrées d'autoroute.

Délai : 2020 – 2021

- c) Comme les services d'intervention urgente ont souvent du mal à se frayer un passage entre les voitures immobilisées, le droit de la circulation routière reprend l'obligation de libérer un couloir de secours en cas d'embouteillage sur les autoroutes et les semi-autoroutes.

Termin : 2020 – 2021

5.1.7. Nettoyage plus rapide des lieux d'accident

En collaboration avec la police cantonale argovienne et l'unité territoriale VIII (NSNW), l'OFROU a mené un projet pilote à cet effet, où les premières mesures ont été examinées et mises en œuvre. Avec le concours des polices et des unités territoriales, l'office intègre actuellement les enseignements tirés de ces travaux dans un projet qui sera réalisé à l'échelle nationale.

Délai : 2021 – 2023

5.1.8. Intervention de gestionnaires du trafic

Au bénéfice d'une formation spéciale, ils assurent une gestion des transports et de la sécurité mobile, préventive, active et réactive dans un périmètre d'intervention donné des routes nationales. Ils fournissent une assistance sur place pour limiter les entraves dues aux pannes ou aux accidents, ou encore pour accélérer la réouverture à la circulation. À ce titre, ils complètent les services d'urgence et les unités territoriales. L'Autriche, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas font déjà intervenir des gestionnaires du trafic depuis quelque temps. Après avoir évalué les expériences positives faites à l'étranger et les enseignements tirés du projet pilote « Patrouilles de police renforcées au Tessin », l'OFROU soumettra des propositions pour l'intervention à l'échelle nationale des gestionnaires du trafic/patrouilles de police renforcées.

Délai: 2019 – 2022

5.1.9. Influencer le comportement des conducteurs

La contribution potentielle des usagers à la sécurité et à la fluidité du trafic est très importante. Le Guide des bonnes pratiques sur autoroute offre une synthèse de conseils sur le comportement correct et courtois à adopter sur l'autoroute, assortis de commentaires dans des situations concrètes. La brochure est régulièrement mise à jour.

Délai: à partir de 2019

5.1.10. Examen de mesures supplémentaires de gestion du trafic

D'autres mesures de gestion du trafic visant à améliorer la fluidité du trafic sur les routes nationales sont en discussion. Elles doivent faire l'objet d'un examen minutieux car certaines sont encore controversées en termes de politique des transports. L'OFROU procède donc à l'analyse et à l'évaluation de nouvelles mesures de gestion du trafic complémentaires. Elles sont précisées dans des études qui évaluent leur efficacité sur le trafic et mettent en parallèle leurs coûts de réalisation et d'exploitation. Il s'agit notamment des mesures suivantes :

- a) Interdiction aux PL de rouler à gauche aux heures de pointe
- b) Raccourcissement et déplacement dans le temps de l'interdiction de circuler la nuit faite aux PL en fonction du système de propulsion
- c) Fermeture d'une voie pour doser le flux du trafic entrant de manière proactive (par ex. dosage du trafic entrant au tunnel du Belchen en cas de perturbations dans la région de Härkingen)
- d) Limitation de la vitesse autorisée à 60 km/h en cas de trafic très dense sur les tronçons équipés d'un dispositif HV-AD
- e) Fermeture des entrées et des sorties autoroutières aux heures de pointe.

En cas d'évaluation favorable, l'OFROU envisagera la mise en œuvre de mesures et procédera, le cas échéant, à des projets pilotes.

Délai: examen: 2021 – 2023

c) Régulation du taux d'occupation des véhicules et de la répartition dans le temps

5.1.11. Projets pilotes de voie réservée au covoiturage

L'OFROU met en œuvre des projets pilotes « Voie réservée au covoiturage » sur la route nationale à trois voies située entre Härkingen et Wiggertal, ainsi que sur les rampes d'au moins deux jonctions qui s'y prêtent. L'OFROU se fondera sur les enseignements qui en découleront et sur les expériences internationales pour mettre au point les conditions générales et préalables à l'aménagement et l'exploitation de voies réservées au covoiturage sur les routes nationales.

Délai: 2020 – 2024

5.1.12. Aménagement de places de covoiturage pour favoriser le regroupement des passagers

L'OFROU examine la faisabilité de places de stationnement situées à l'entrée des autoroutes et leur éventuel effet de désengorgement sur le trafic. Le but est de contribuer à relever le taux d'occupation des véhicules sur les routes nationales.

Délai: 2021 – 2023

5.1.13. Projets pilotes de tarification de la mobilité

Le Conseil fédéral entend promouvoir la réalisation de projets pilotes de tarification de la mobilité si les cantons, les villes et les communes le souhaitent. Avec le concours de l'OFT et de l'ARE, et en sa qualité d'office responsable, l'OFROU est chargé de rechercher tant des cantons que des villes et des communes intéressés par un tel projet. Il prépare une proposition pour la suite des opérations et élaborera également un projet de consultation qui créera les bases juridiques requises. von Pilotversuchen schafft.

Délai: 2020 – 2021

5.2. Renforcement de la gestion du trafic inter-réseaux aux interfaces

5.2.1. Screening des jonctions

Dans toute la Suisse, l'OFROU étudie les jonctions où le flux de véhicules sortants se dirigeant vers le réseau routier secondaire pose régulièrement problème. Il procède à des analyses approfondies (causes et ampleur) des problèmes de sécurité routière et de fluidité du trafic aux jonctions les plus touchées. Sur la base des résultats, il met au point des solutions pour les problèmes les plus graves.

Délai: 2021 – 2024

5.2.2. Concrétiser et promouvoir les « plateformes intermodales autoroutières »

L'OFROU définit actuellement des critères pour l'emplacement de « plateformes intermodales autoroutières », soit des pôles d'échanges (TIM-TP ou TIM-MD) situés à proximité immédiate d'une jonction autoroutière. Les exigences applicables à l'aménagement de ces plateformes sont à l'étude. Sur cette base, l'OFROU définira les emplacements possibles le long des routes nationales et évaluera l'impact sur le trafic d'un certain nombre de ces plateformes. En parallèle et dans le cadre du prochain programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES RN), l'OFROU examine la possibilité de soutenir financièrement la construction de ces installations via le FORTA.

Délai: 2021 – 2023

5.2.3. Optimisation de l'exploitation des voies d'accès aux routes nationales dans le contexte urbain

L'OFROU examine, par exemple, jusqu'à quel point des mesures d'exploitation, tous moyens de transport confondus, peuvent optimiser la capacité d'une voie d'accès urbaine à l'autoroute. L'objectif est que le plus grand nombre de personnes possible se déplacent sur un tronçon donné pendant une période prédéfinie, indépendamment du moyen de transport utilisé. Si les résultats de l'analyse sont positifs, l'OFROU lancera un projet pilote avec le concours d'une ville, et procédera à son évaluation.

Délai: 2022 – 2024

5.3. Renforcement de la gestion du trafic inter-réseaux aux interfaces

5.3.1. Projets d'approfondissement des connaissances

Dans le cadre de la recherche en matière de routes et de ses propres études, l'OFROU lancera des projets sur les thèmes suivants liés à la fluidité du trafic sur les routes nationales :

- a) Interactions entre l'aménagement du territoire et la planification du trafic d'un point de vue multimodal
- b) Innovations actuelles et leur mise à profit pour une utilisation optimale des routes nationales
- c) Importance, influence et organisation du trafic lourd et du transport de marchandises en vue d'une utilisation optimisée des routes nationales
- d) Besoins et comportements des usagers de la route
- e) Etat des lieux et analyse des aires et places de stationnement
- f) Fourniture de données pour l'amélioration des prestations de mobilité multimodale
- g) Mesures supplémentaires pour une utilisation plus efficace des aires de circulation existantes
- h) Accès, qualité de la desserte et interconnexion de différents moyens de transport
- i) Innovation et flexibilité aux interfaces entre le réseau routier national et le réseau routier secondaire
- j) Causes du faible taux d'occupation des véhicules et possibilités de l'augmenter
- k) Nouvelles méthodes et nouveaux systèmes dans le domaine de la gestion du trafic intermodale et inter-réseaux
- l) Réduction du trafic : approche pour une planification durable du trafic.

En cas d'évaluation favorable, l'OFROU envisagera la mise en œuvre de mesures et lancera des projets pilotes.

Délai de réalisation des études : 2020 – 2024

5.3.2. Monitoring der Angebotsqualität auf Nationalstrassen

L'OFROU définit des critères pour déterminer l'évolution de la qualité de l'offre sur les routes nationales. Il procède à la collecte annuelle des données requises à cet effet. Il met ainsi à disposition un outil performant qui permet d'illustrer la qualité de cette offre et, le cas échéant, d'en déduire les mesures nécessaires.

Délai : à partir de 2021

5.3.3. Examen systématique de l'efficacité des mesures de gestion du trafic

L'OFROU définit les mesures et les instruments nécessaires, et s'assure que les contrôles d'efficacité soient systématiques. Il en utilise systématiquement les résultats dans le cadre du développement continu des mesures de gestion du trafic en cours et de la planification de celles à venir.

Délai : à partir de 2021

6. Mise à jour

La direction de l'OFROU a mis en œuvre la présente stratégie partielle le 1er mars 2020. La prochaine mise à jour aura lieu en 2022.

7. Documentation complémentaire

- Orientation stratégique de l'OFROU
<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/l-ofrou/organisation/orientation-strategique.html>
- Trafic sur les routes nationales – rapport annuel
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>
- Programme de développement stratégique des routes nationales 2018
<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/guide-de-recommandations.html>
- Développement du réseau des routes nationales – vue d'ensemble
<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/developpement.html>

8. Personnes à contacter pour en savoir plus

Office fédéral des routes, division Réseaux routiers, domaine Planification des réseaux et domaine Gestion du trafic et des innovations

- **Jean-Luc Poffet**
Responsable du domaine Planification des réseaux
jean-luc.poffet@astra.admin.ch
+41 (0)58 463 27 94
- **Paolo Maltese**
Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement
paolo.maltese@astra.admin.ch
+41 (0)58 483 95 32

