

Circulation sur les tronçons avec R-BAU

Sur les tronçons avec R-BAU, les affichages électroniques et les indications doivent être observées. Les panneaux « flèche-croix » placés au-dessus de la chaussée renseignent sur le mode d'exploitation des voies.



Voie ouverte à la circulation



Voie fermée à la circulation



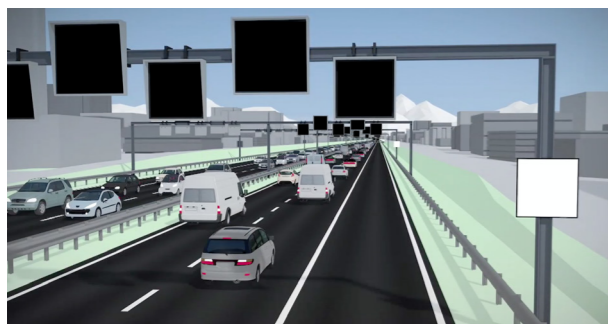
Voie à quitter par la droite ou par la gauche



Exploitation normale : bande d'arrêt d'urgence fermée à la circulation



R-BAU en service



R-BAU hors service

Règles de comportement valables sur les tronçons avec R-BAU

- La ligne continue peut être franchie pour passer de la voie de circulation de droite à la bande d'arrêt d'urgence ouverte à la circulation et vice versa.
- Il n'est pas plus autorisé de dépasser un véhicule (le doubler en déboîtant puis en se rabattant sur la voie initiale) par la droite sur la bande d'arrêt d'urgence que sur les autoroutes en général.
- Si la bande d'arrêt d'urgence est ouverte à la circulation, les véhicules qui entrent sur l'autoroute peuvent rester sur leur voie (voie d'accélération).
- Les véhicules qui souhaitent sortir de l'autoroute doivent se rabattre à temps sur la bande d'arrêt d'urgence ouverte à la circulation et rejoindre directement la sortie depuis celle-ci.
- Le trafic de transit doit repasser sur la voie de circulation normale en temps utile avant le premier panneau indicateur de la sortie.
- En cas de panne, si la bande d'arrêt d'urgence est ouverte à la circulation, il faut chercher la prochaine place d'arrêt d'urgence.
- En cas d'accident, il faut suivre les instructions des panneaux de signalisation situés au-dessus des voies de circulation.

Autres mesures contre les embouteillages

La R-BAU est certes une solution transitoire efficace et rapide à mettre en œuvre pour fluidifier le trafic. Toutefois, sur la plupart des tronçons, elle ne peut pas remplacer durablement des travaux de construction ponctuels. C'est pourquoi l'OFROU met en œuvre les autres mesures ci-après sur le réseau des routes nationales :

- amélioration de la gestion des capacités disponibles par d'autres mesures de gestion de réseau et de gestion d'axes (gestion du trafic) ;
- gestion active du trafic entrant et sortant aux principales jonctions autoroutières (régulation) ;
- réductions temporaires de la vitesse selon le volume de trafic pour fluidifier ce dernier et exploiter au mieux les capacités disponibles ;
- accélération du nettoyage des lieux d'accident ;
- recours à des gestionnaires du trafic.



Court métrage sur le comportement à adopter sur les tronçons avec R-BAU à voir ou à télécharger sur la page Internet www.bau-circulable.ch

Impressum

Éditeur : Office fédéral des routes (OFROU), Berne
Concept, texte : Egger Kommunikation, Berne
Graphisme : Scarton Stingelin AG, Liebefeld Berne
Visualisations : Jules Designs, Kehrsatz Berne
Berne, juillet 2020

Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) – Moins d'embouteillages sur les autoroutes



Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation

En 2018, le réseau des routes nationales a enregistré plus de 25 000 heures d'embouteillage, dues pour la plupart à des surcharges de trafic. D'ici à 2030, ce sont près de 500 kilomètres du réseau qui seront surchargés en permanence, avant tout dans les agglomérations.

La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) est l'une des mesures de l'Office fédéral des routes (OFROU) pour faire face à la surcharge de trafic. Elle consiste à réaménager les bandes d'arrêt d'urgence de certains tronçons saturés de manière à ce qu'elles puissent servir de voies de circulation aux heures de pointe, soit temporairement, ou en permanence. Elle permet ainsi de fluidifier le trafic, d'accroître la sécurité et de réduire les nuisances pour l'environnement. Les tronçons avec R-BAU sont équipés d'un système de surveillance du trafic et d'une installation de signalisation spécifique, qui sont commandés depuis la centrale de gestion du trafic.

Possibilités et limites de la R-BAU

La R-BAU ne peut être mise en place que si elle n'exige pas des aménagements excessifs, par exemple s'il s'agit seulement d'élargir légèrement la bande d'arrêt d'urgence ou qu'il faut de toute façon remplacer des ponts. La R-BAU est une mesure de gestion du trafic qui a pour avantage de pouvoir être réalisée plus vite que des travaux d'extension. Elle convient donc parfaitement à titre de mesure transitoire sur les tronçons surchargés entre deux jonctions autoroutières. Elle ne saurait toutefois y remplacer un aménagement sur le long terme.

Plus de sécurité, moins de nuisances pour l'environnement

Sur les tronçons avec R-BAU, l'ajout d'une voie de circulation et l'abaissement de la vitesse maximale permettent de fluidifier le trafic. Au niveau des entrées et des sorties, les perturbations causées par les changements de voie sont réduites. Le trafic en accordéon et les embouteillages ainsi que les freinages et les accélérations dangereux qu'ils impliquent sont largement évités. En conséquence, c'est non seulement le risque d'accident qui diminue, mais aussi le niveau de bruit et les émissions polluantes.



Entre Morges-Est et Ecublens, le trafic est fluide même aux heures de pointe grâce à l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation.

Des expériences positives en Suisse et à l'étranger

Une R-BAU temporaire est mise en place depuis 2010 sur l'A1 entre Morges-Est et l'échangeur d'Ecublens. Sur ce tronçon, la bande d'arrêt d'urgence est ouverte à la circulation aux heures de pointe. Un bilan globalement positif peut être tiré de l'expérience. Ainsi, la fluidité du trafic s'est considérablement améliorée. Le taux annuel d'accidents a baissé de plus de 25 %. De même, aux abords immédiats de l'autoroute, les émissions polluantes ont diminué de 20 % et le bruit a été réduit de 2,4 décibels. Par ailleurs, aucun accroissement du trafic imputable à la R-BAU n'a été enregistré sur les tronçons voisins.

Depuis janvier 2020, une R-BAU est également en place entre Villars-Ste-Croix et Cossonay. Elle fait partie d'un système régional qui sera progressivement étendu ces prochaines années. Une installation de gestion des rampes a aussi été mise en service à la jonction de Cossonay à titre complémentaire.

Fin avril 2020, une R-BAU a été mise en place sur l'A1 entre Winterthour-Ohringen et Oberwinterthour. La mesure devrait également être introduite en 2023 entre Winterthour-Töss et Winterthour-Nord, ce qui permettra d'améliorer la fluidité du trafic dans toute la région de Winterthour et la sécurité sur le tronçon.

Les expériences faites à l'étranger concordent avec ce bilan positif qui a pu être fait en Suisse. Plusieurs pays européens (dont l'Allemagne, l'Italie et la Hollande) recourent également à des R-BAU temporaires.

Où la mesure est-elle mise en œuvre ?

C'est dans les agglomérations urbaines que la R-BAU est la plus efficace. Grâce aux tronçons avec R-BAU, une part considérable du trafic urbain peut utiliser l'autoroute sans y perturber outre mesure le trafic de transit au niveau des entrées et des sorties. Dans le même temps, le réseau routier urbain se trouve déchargé.

Projets de R-BAU

La carte ci-dessous présente un aperçu des projets de R-BAU prévus, réalisés ou en cours d'examen. Au total, ce sont quelque 250 kilomètres d'autoroute qui sont concernés, principalement dans les agglomérations.

Seuls entrent en ligne de compte pour une R-BAU les tronçons où la mesure peut être mise en place, à titre de solution transitoire (jusqu'à un éventuel aménagement

