



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

# STRATÉGIE PARTIELLE RELATIVE À L'EFFICACITÉ DE L'EXPLOITATION

---

*Mars 2026 V1.00*



---

# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
Dispositif stratégique de l'OFROU	5
Stratégies partielles	6
Aperçu de la stratégie partielle relative à l'efficacité de l'exploitation	7
<b>Objectifs 2030 de l'OFROU soutenus par la présente stratégie partielle</b>	<b>9</b>
<b>Mesures</b>	<b>10</b>
Aperçu	10
Étapes et échéances	11
<b>Mise en œuvre, suivi et évaluation</b>	<b>12</b>
<b>Annexes</b>	<b>13</b>
Documentation complémentaire	14
Interlocuteur pour les compléments d'informations	14
Matrice objectifs/mesures	15

---

# Introduction

Depuis sa création en 1998, l'Office fédéral des routes (OFROU) est l'autorité suisse compétente en matière d'infrastructure routière et de transport routier individuel. Sous l'égide du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), il œuvre en faveur d'une mobilité routière durable et sûre.

L'OFROU collabore avec des partenaires cantonaux, nationaux et internationaux, élabore des bases et prépare des décisions en vue d'une politique fédérale durable en matière de circulation routière. Il conçoit, promeut, coordonne et contrôle des mesures en ce sens à l'échelle nationale et internationale.

Alors que son macro-environnement est en profonde mutation, l'OFROU peut s'appuyer sur un ensemble complet d'[instruments stratégiques](#) pour piloter ses activités. En font notamment partie l'[orientation stratégique](#) de l'office, qui énonce la vision, la mission, les principes directeurs et les objectifs à l'horizon 2030, ainsi que des [stratégies partielles](#) comportant des mesures spécifiques à mettre en œuvre à court et moyen termes.

L'élaboration de la stratégie partielle relative à l'efficacité opérationnelle s'inscrit dans ce contexte. Destinée à soutenir plusieurs objectifs de l'orientation stratégique de l'OFROU à l'horizon 2030, elle est conçue pour être mise en œuvre dans le respect du cadre légal, des prescriptions et des ressources disponibles. La stratégie partielle relative à l'efficacité opérationnelle se fonde notamment sur les bases prévues par la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) :

**Art. 49 :** « Les routes nationales et leurs installations techniques doivent être entretenues et exploitées selon des principes **économiques** de telle façon qu'un trafic **sûr** et **fluide** soit garanti et que les routes puissent autant que possible être empruntées sans restriction. »

**Art. 49 :** « Les routes nationales et leurs installations techniques doivent être entretenues et exploitées selon des principes économiques de telle façon qu'un trafic sûr et fluide soit garanti et que les routes puissent autant que possible être empruntées sans restriction. »

Au-delà du cadre légal, la présente stratégie partielle entend soutenir les efforts déployés par l'OFROU pour désengorger certains points névralgiques du réseau des routes nationales. Elle est complétée par une autre stratégie partielle, celle consacrée à la fonctionnalité du réseau, qui met elle aussi en évidence la nécessité pour l'office d'engager des mesures pour enrayer la surcharge de trafic sur les routes nationales. Il s'agit notamment pour celui-ci d'assurer la disponibilité des routes nationales et leur entretien courant (travaux mineurs de gros entretien, nettoyage, service hivernal, entretien des espaces verts, maintenance des installations d'exploitation et de sécurité).

À cette exigence opérationnelle s'ajoute un impératif de rentabilité de l'entretien courant. Afin d'atteindre cet objectif, l'OFROU négocie tous les quatre ou cinq ans un nouvel accord sur les prestations avec les unités territoriales en s'appuyant sur les données financières de leurs rapports annuels.

Le présent document expose en détail la stratégie partielle relative à l'efficacité opérationnelle. Les objectifs soutenus pour 2030 sont explicités et assortis d'une liste des mesures prévues avec les étapes et échéances correspondantes. Il décrit ensuite brièvement les processus de mise en œuvre et enfin, dresse la liste des documents de référence et des personnes à contacter en cas de questions.

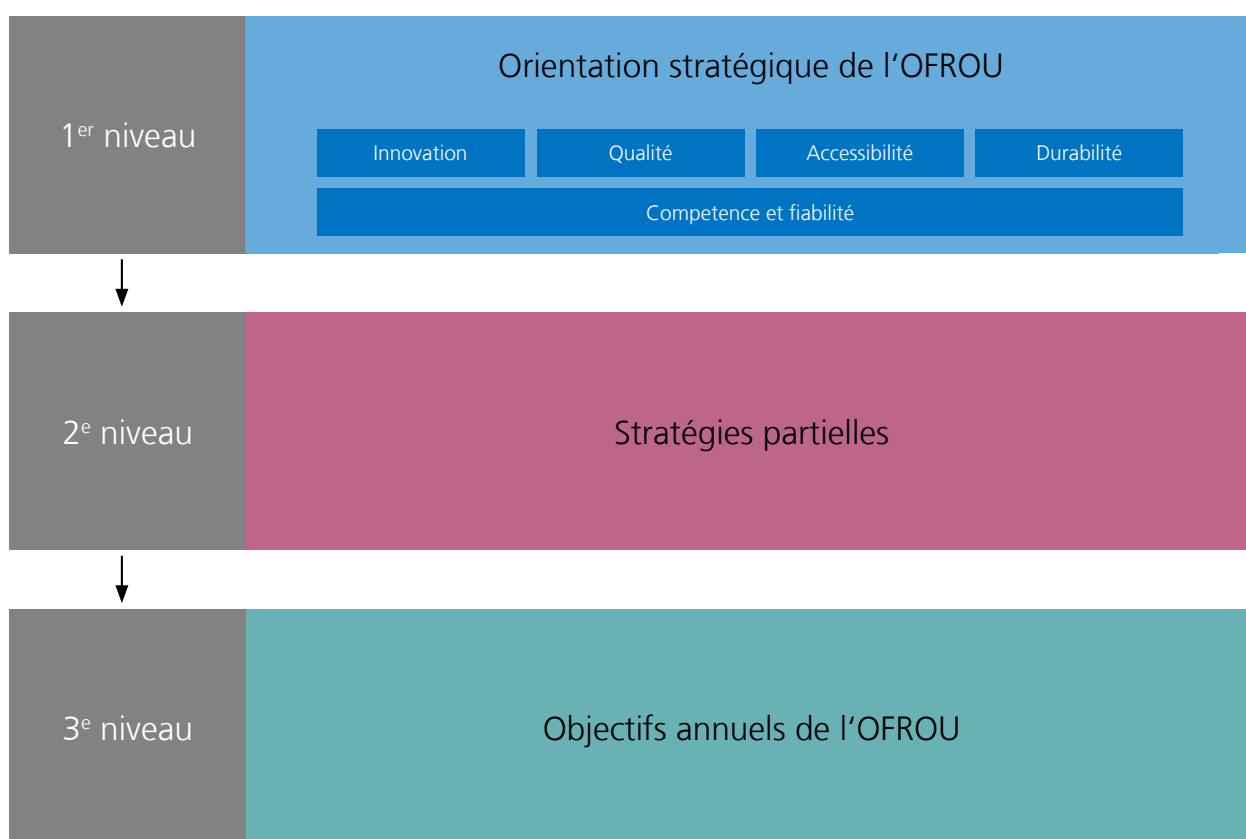
---

<sup>1</sup> Source : [art. 10 de l'ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication \(RS 172.217.1\)](#).

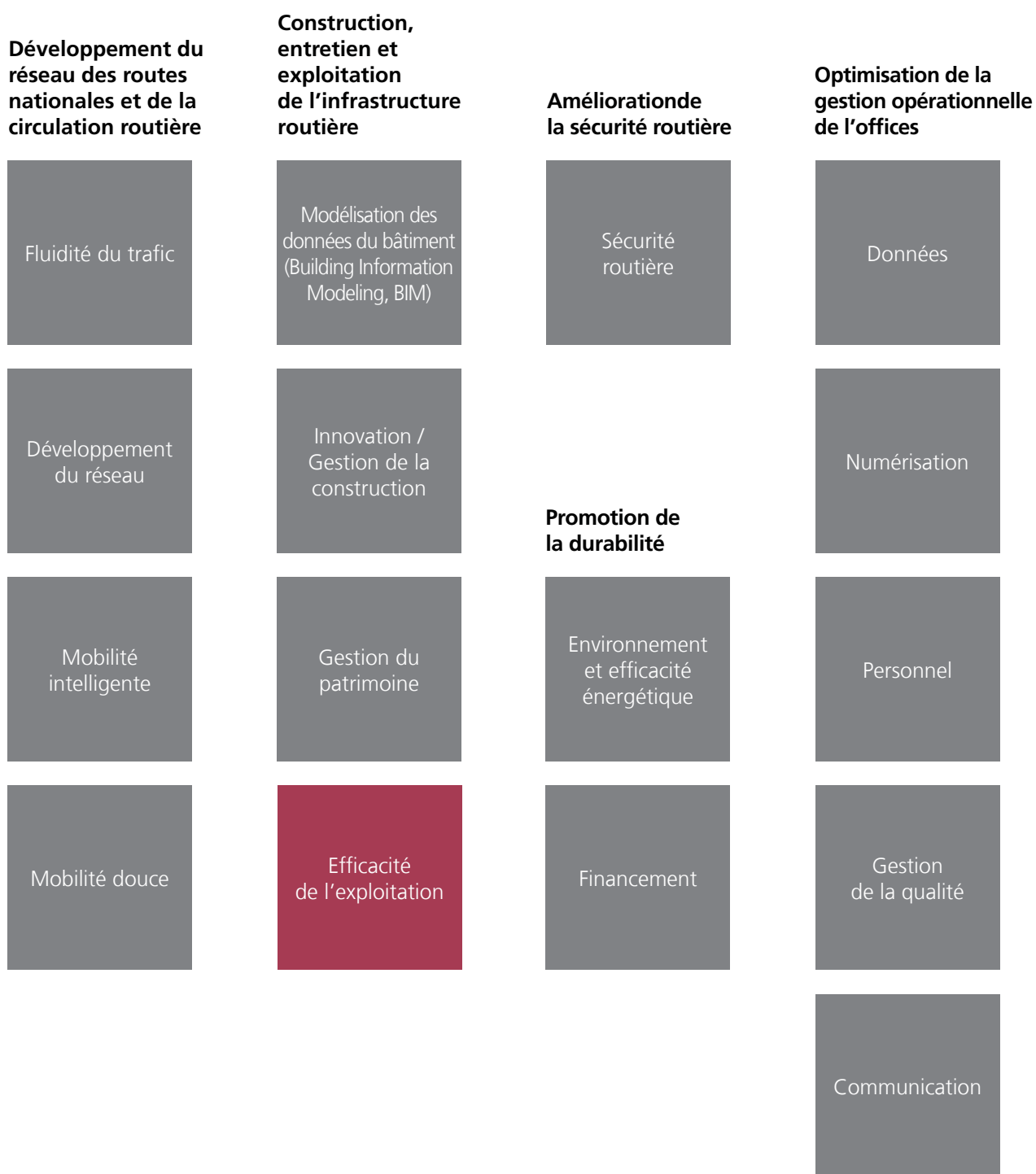
<sup>2</sup> Source : [art. 49 de la loi fédérale sur les routes nationales \(RS 725.11\)](#).

# Dispositif stratégique de l'OFROU

Le dispositif stratégique de l'OFROU comprend trois niveaux. Le premier concerne l'orientation stratégique, qui définit la vision, la mission, les principes directeurs et les objectifs à long terme pour l'ensemble de l'office. Le deuxième niveau englobe les stratégies partielles. Celles-ci font office de programmes pluriannuels thématiques et indiquent comment l'orientation stratégique doit être mise en œuvre. Le troisième niveau contient les objectifs annuels convenus pour l'office.



# Stratégies partielles



# Aperçu de la stratégie partielle relative à l'efficacité de l'exploitation

## Objectifs visés pour 2030

### Objectif I3.1.

Augmentation de la part l'infrastructure construite dont les données sont utilisées et mises à jour par tous les partenaires (internes et externes) tout au long du cycle de vie

### Objectif Q3.1.

Maximum de 10 suppressions de voie durant plus de 72 heures d'affilée au même endroit sur des tronçons très fréquentés

### Objectif Q3.2.

Limitation de la part des chantiers (hors travaux mineurs de gros entretien) d'une durée supérieure à 20 jours sur des tronçons très fréquentés

### Objectif A2.1.

270 000 heures de contrôle du trafic lourd

### Objectif D1.3.

30 % des espaces verts revalorisés le long des routes nationales

### Objectif D2.1.

La production d'électricité de l'OFROU s'élève à 35 GWh par an

### Objectif D2.2.

130 GWh par an de consommation énergétique de l'infrastructure des routes nationales pour l'exploitation (électricité, chaleur et carburants)

### Objectif D2.3.

100 % des tunnels éclairés utilisent un dispositif LED

### Objectif D2.4.

70 % des bâtiments appartenant à l'OFROU (centres d'entretien, centrales d'exploitation) ont fait l'objet d'une rénovation énergétique



# Objectifs 2030 de l'OFROU soutenus par la présente stratégie partielle

La présente stratégie partielle doit contribuer à la réalisation des objectifs ci-après de l'orientation stratégique de l'OFROU :

- OBJ I3 :** la surveillance de l'infrastructure est effectuée de manière ciblée, économique et efficace. Les interfaces sont harmonisées sur l'ensemble du réseau.
- OBJ Q3 :** la disponibilité des routes nationales (y compris des systèmes techniques) est élevée; les perturbations sont évitées autant que possible.
- OBJ A2 :** la sécurité de fonctionnement des véhicules (trafic sur les routes nationales, notamment celui des poids lourds) est assurée.
- OBJ D1 :** l'impact environnemental de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales est réduit.
- OBJ D2 :** l'efficacité énergétique du réseau des routes nationales s'accroît.

La présente stratégie partielle vise en particulier à favoriser l'atteinte des valeurs cibles 2030 fixées pour les indicateurs clés de performance (ICP) mentionnés dans le tableau suivant :

ICP	2023 (référence)	2024	2025	2026	2030
<b>Innovation</b>					
<b>I3.1 :</b> part de l'infrastructure construite dont les données sont utilisées et mises à jour par tous les partenaires (internes et externes) tout au long du cycle de vie	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c. <sup>3</sup>
<b>Qualité</b>					
<b>Q3.1 :</b> suppression de voie durant plus de 72 heures d'affilée au même endroit sur des tronçons très fréquentés (trafic journalier moyen supérieur ou égal à 40 000 véhicules) (nombre, max.)	10	10	10	10	10
<b>Q3.2 :</b> chantiers (hors travaux mineurs de gros entretien) d'une durée supérieure à 20 jours, avec trafic journalier moyen supérieur ou égal à 40 000 véhicules et un travail par roulement (avec ou sans travail de nuit) (% , min.)	80	80	80	80	80
<b>Accessibilité</b>					
<b>A2.1 :</b> nombre d'heures de contrôle du trafic lourd (CCTL) et intensification des contrôles mobiles	293062	344026	270000	270000	270000
<b>Durabilité</b>					
<b>D1.3 :</b> part des espaces verts revalorisés le long des routes nationales (en %)	n.c.	n.c.	20%	n.c.	30% <sup>4</sup>
<b>D2.1 :</b> production d'électricité de l'OFROU (GWh par an)	2,6	5,6	n.c.	n.c.	35
<b>D2.2 :</b> consommation énergétique de l'infrastructure des routes nationales pour l'exploitation (GWh par an ; électricité, chaleur et carburants)		165	n.c.	n.c.	130
<b>D2.3 :</b> part des tunnels éclairés qui utilisent un dispositif LED (en %)	50%	66%	n.c.	n.c.	100%
<b>D2.4 :</b> part des bâtiments appartenant à l'OFROU (centres d'entretien, centrales d'exploitation) qui ont fait l'objet d'une rénovation énergétique (en %)	n.c.	12%	n.c.	n.c.	70%

<sup>3</sup> La valeur cible de cet indicateur sera fixée ultérieurement.

<sup>4</sup> Cet objectif est plus ambitieux que les 20 % prescrits par l'orientation stratégique dans la version initiale. Le plan d'action relatif à la Stratégie Biodiversité Suisse Phase 2 (2025-2030) prévoit dorénavant la remise en état de 30 % de tous les écosystèmes dégradés.

---

# Mesures

## Aperçu

La présente stratégie partielle s'articule autour de quatre champs d'action stratégiques comportant des mesures spécifiques pour la période 2026 à 2030.

Le premier champ d'action consiste à soutenir l'**innovation**, premier principe directeur énoncé dans l'orientation stratégique. Les exploitants (unités territoriales) saisissent, utilisent et actualisent en permanence les données relatives à la maintenance et à l'entretien des installations d'infrastructure de l'OFROU (partie du programme RIMA). À l'avenir, ces données seront mises à la disposition de l'OFROU, qui pourra les exporter vers ses propres bases de données d'inventaire (M1.1).

Le deuxième champ d'action porte sur la **qualité**, deuxième principe directeur de l'orientation stratégique, et plus particulièrement sur la disponibilité des routes nationales et la prévention des perturbations d'exploitation. La mesure y afférente (M2.1) prévoit que les créneaux horaires utilisés pour les travaux d'entretien courant et de gros entretien fassent régulièrement l'objet d'un examen et, au besoin, d'un nouveau calcul. Les créneaux horaires désignent des plages horaires en-dehors des heures de pointe, durant lesquelles des suppressions de voie sont possibles pour réaliser l'entretien courant et le gros entretien sans entraver le trafic (cf. ICP Q3.1 et Q3.2).

Le troisième champ d'action concerne l'**accessibilité** des routes nationales, laquelle est corrélée à la sécurité de fonctionnement des véhicules, en particulier celle des véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes. Des contrôles sont réalisés à cette fin par la police cantonale dans les centres de contrôle de trafic lourd (CCTL). Le nombre d'heures de contrôle prescrites doit être assuré au moyen des instruments mis à disposition pour la surveillance (M3.1).

Enfin, le quatrième et dernier champ d'action est consacré à la **durabilité**, un thème essentiel pour l'office, qui est également abordé dans la stratégie partielle relative à l'environnement et à l'efficacité énergétique. La présente stratégie partielle prévoit huit mesures ciblées sur la durabilité.

Une des mesures vise à accroître la part des espaces verts revalorisés le long des routes nationales (surfaces de biodiversité). La part d'espaces verts revalorisés doit augmenter progressivement pour atteindre, au final, 30 %. D'ici à 2030, des mesures tangibles seront prises pour atteindre l'objectif des 30 % d'espaces verts revalorisés dans le périmètre des routes nationales (M4.1). Une autre mesure vise à augmenter la production propre d'électricité grâce à l'installation de panneaux solaires le long des routes nationales (M4.2).

Afin de réduire la consommation énergétique nécessaire à l'exploitation de l'infrastructure des routes nationales, une mesure prévoit la rénovation énergétique des centres d'entretien (M4.3). Le réexamen et l'adaptation continus des instructions de l'OFROU garantiront par ailleurs la conformité à la Stratégie énergétique 2050 dans l'entretien courant (M4.4). Combinées à la décarbonation du parc de véhicules des unités territoriales d'ici à 2040, ces différentes mesures visent à diminuer de manière significative la consommation de carburants fossiles (M4.5).

Le remplacement progressif des installations d'éclairage des routes nationales par une technologie LED moderne et économe en énergie devrait réduire nettement la consommation d'électricité. Pour ce faire, la part de luminaires à LED dans les tunnels devrait donc augmenter progressivement (M4.6).

Enfin, l'augmentation continue de la part des centres d'entretien bénéficiant d'une rénovation énergétique ces prochaines années améliorera le bilan énergétique global (M4.7).

# Étapes et échéances

Le tableau ci-dessous indique les principales étapes pour les différents champs d'action et pour chacune des mesures.

Champ d'action 1 – Innovation	T4-2026	T4-2027	T4-2028	T4-2029	T4-2030
<b>M1.1.</b> Contrôler chaque année la mise à jour des données concernant la maintenance et l'entretien des installations d'infrastructure de l'OFROU saisies par les exploitants	×	×	×	×	×

Champ d'action 2 – Qualité	T4-2026	T4-2027	T4-2028	T4-2029	T4-2030
<b>M2.1.</b> Examiner et actualiser chaque année les créneaux horaires selon la « Méthodologie relative aux créneaux horaires pour les chantiers de courte durée sur les routes nationales de 1re et de 2e classe » de l'OFROU (documentation ASTRA 86023) <sup>5</sup>	×	×	×	×	×

Mesure 3 – Accessibilité	T4-2026	T4-2027	T4-2028	T4-2029	T4-2030
<b>M3.1.</b> Relever et vérifier le nombre d'heures de contrôle	×	×	×	×	×

Champ d'application 4 – Durabilité	T4-2026	T4-2027	T4-2028	T4-2029	T4-2030
<b>M4.1.</b> Contrôler chaque année la mise à jour des données concernant la maintenance et l'entretien des installations d'infrastructure de l'OFROU saisies par les exploitants	×	×	×	×	×
<b>M4.2.</b> Soutenir les filiales dans la planification, la mise en œuvre et le monitoring de l'augmentation de la part de production propre d'électricité	×	×	×	×	×
<b>M4.3.</b> Soutenir les filiales dans la planification, la mise en œuvre et le monitoring de la réduction de la consommation d'électricité dans les centres d'entretien	×	×	×	×	×
<b>M4.4.</b> Vérifier et actualiser en permanence les instructions « Mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 dans l'entretien courant » (ASTRA 76006)	×	×	×	×	×
<b>M4.5.</b> Assurer le monitoring des mesures déployées dans le cadre de la rénovation du parc de véhicules des unités territoriales, conformément aux instructions ASTRA 76006	×	×	×	×	×
<b>M4.6.</b> Soutenir les filiales dans la planification, la mise en œuvre et le monitoring de l'installation de la technologie LED dans les tunnels routiers	×	×	×	×	×
<b>M4.7.</b> Soutenir les filiales dans la planification, la mise en œuvre et le monitoring de la rénovation énergétique des centres d'entretien	×	×	×	×	×
<b>M4.8.</b> Vérifier et actualiser en permanence la directive « Standards IBB des routes nationales » (ASTRA 16901)	×	×	×	×	×

<sup>5</sup> La formule de calcul des créneaux horaires est définie dans la documentation ASTRA 86023. Elle garantit une disponibilité élevée des routes nationales tout en assurant l'entretien et la maintenance de l'infrastructure. L'application métier de gestion des chantiers (FA BM) permet de contrôler en permanence le nombre de suppressions de voie.

---

# Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les stratégies partielles sont conçues, dans le cadre de l'orientation stratégique de l'OFROU, comme des plans pluriannuels destinés à faciliter la mise en œuvre de celle-ci. Dans cette optique, les objectifs annuels des différentes divisions devraient se fonder sur elles, au moins partiellement.

Il est prévu d'élaborer, une fois par an, un rapport sur la mise en œuvre de toutes les stratégies partielles, recouvrant l'ensemble des aspects décrits plus haut (étapes, échéances et ressources). Les résultats de ce suivi devraient permettre à leur tour des adaptations des stratégies partielles (par ex. ajout de nouvelles mesures, révision des délais et/ou des ressources) et la définition d'objectifs annuels supplémentaires pour les divisions de l'office.



---

# Annexes

# Documentation complémentaire

Des informations complémentaires sur les activités de l'OFROU dans le domaine de l'exploitation sont proposées dans les documents suivants :

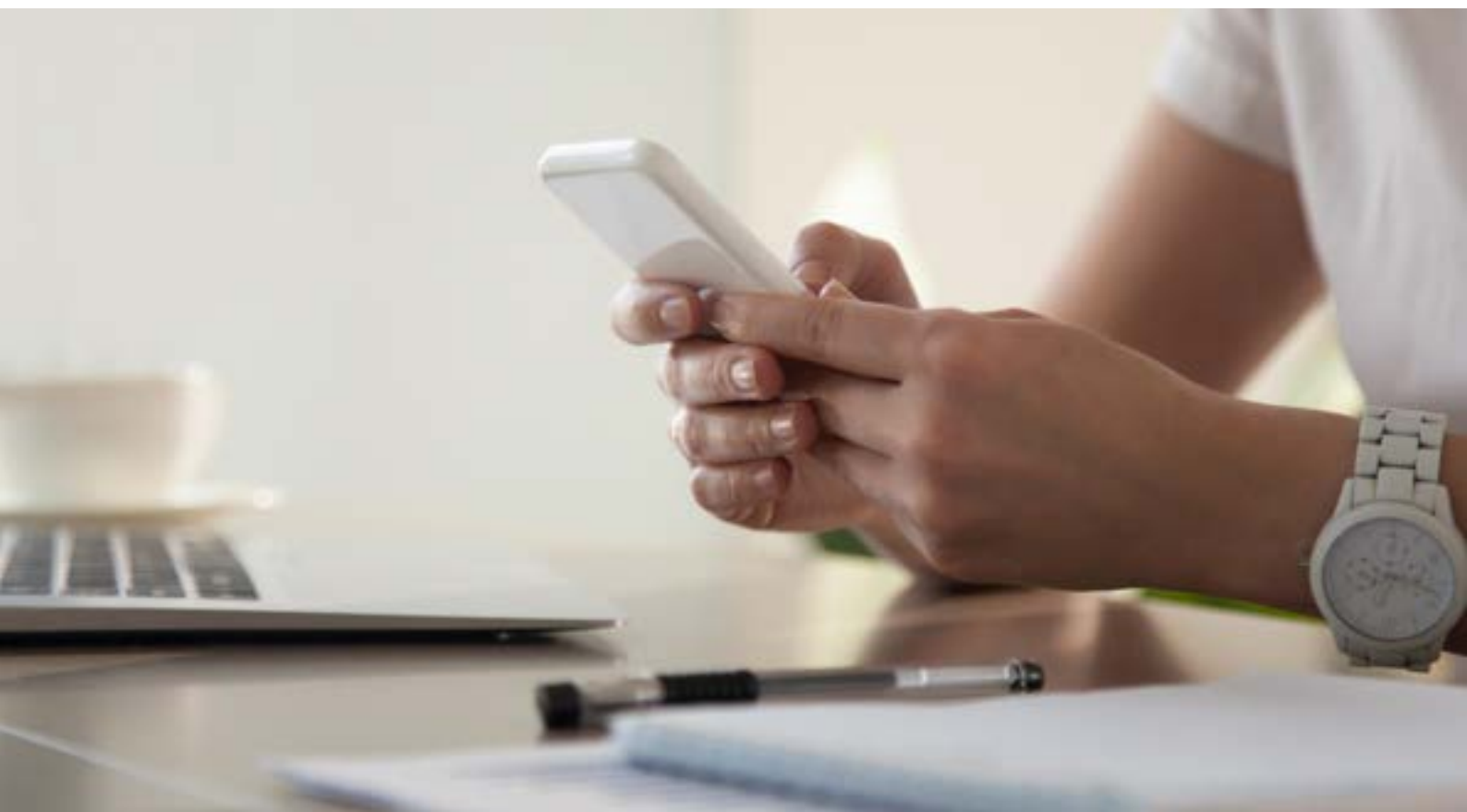
- [Rapport Entretien courant des routes nationales – Édition 2022 \(OFROU 2023\)](#);
- Instruction « Mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 dans l'entretien courant » (ASTRA 76006) (en allemand) ;
- Documentation « Exploitation RN – Rapport d'énergie 2024 » (ASTRA 86110) (en allemand) ;
- Directive « Espaces verts des routes nationales – Aménagement et entretien » (ASTRA 18007) ;
- Documentation « Méthodologie relative aux créneaux horaires pour les chantiers de courte durée sur les routes nationales de 1re et 2e classe » (ASTRA 86023) ;
- Directive « Standards IBB des routes nationales » (ASTRA 16901).

## Interlocuteur pour les compléments d'informations

Pour en savoir plus sur cette stratégie partielle, vous pouvez vous adresser au domaine Exploitation de la division Infrastructure-Ouest (I-Ouest) de l'OFROU :

**Pablo Julià**

Responsable du domaine Exploitation  
pablo.julia@astra.admin.ch  
+41 58 463 78 37



# Matrice objectifs/mesures

Toutes les mesures de la présente stratégie partielle soutiennent la réalisation des objectifs I3, Q3, A2, D1 et D2 respectivement définis dans les principes directeurs « Innovation », « Qualité », « Accessibilité » et « Durabilité » de l'orientation stratégique de l'office (surlignés en vert dans le tableau ci-après).

Principes directeurs	Innovation				Qualité				Accessibilité				Durabilité				Compétence et fiabilité			
<b>Objectifs</b>	<b>OBJ I1</b> : promotion de la conduite automatisée et de l'innovation dans la circulation routière <b>OBJ I2</b> : utilisation de méthodes modernes et de matériaux durables <b>OBJ I3</b> : surveillance ciblée, économiquement avantageuse et efficace de l'infrastructure <b>OBJ I4</b> : exploitation des opportunités de la transformation numériques <b>OBJ Q1</b> : réseau performant et efficace, canalisant le trafic <b>OBJ Q2</b> : optimisation de l'état du réseau et maintien de la valeur de ce dernier <b>OBJ Q3</b> : disponibilité élevée et perturbations évitées autant que possible <b>OBJ Q4</b> : degré de satisfaction élevé des utilisateurs <b>OBJ A1</b> : haut niveau de sécurité sur l'ensemble du réseau <b>OBJ A2</b> : assurance de la sécurité de fonctionnement des véhicules <b>OBJ A3</b> : exploitation du potentiel de la mobilité douce <b>OBJ A4</b> : progression de la multimodalité <b>OBJ D1</b> : réduction de l'impact sur l'environnement <b>OBJ D2</b> : accroissement de l'efficacité énergétique <b>OBJ D3</b> : promotion de moyens de transport respectueux de l'environnement <b>OBJ D4</b> : développement de nouveaux modèles de financement du réseau <b>OBJ CF1</b> : compétences nécessaires <b>OBJ CF2</b> : diversité, réputation et respect <b>OBJ CF3</b> : collaboration et utilisation efficace des moyens <b>OBJ CF4</b> : efficacité, formalisation et numérisation des processus <b>OBJ CF5</b> : communication efficace et de qualité																			
<b>Champs d'action</b>																				
<b>1. Innovation</b>			X																	
<b>2. Qualité</b>						X														
<b>3. Accessibilité</b>									X											
<b>4. Durabilité</b>											X	X								

# Impressum

## **Éditeur**

Office fédéral des routes OFROU

## **Conception, contenu, texte, présentation**

Division Infrastructure-Ouest (I-Ouest)

Domaine Exploitation (B)

Division Réseaux routiers (N) –

domaine Stratégie et recherche (STF)

Division Affaires de la direction (DG) –

domaine Information et communication (I+K)

## **Office fédéral des routes OFROU**

Division Infrastructure-Ouest (I-Ouest)

Domaine Exploitation (B)

+41 58 463 78 37

[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

**Office fédéral des routes OFROU**

Pulverstrasse 13  
3003 Berne

+41 58 462 94 11  
[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)