Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de lénergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

Instructions

Édition 01.06.2011 V1.00

Plans de gestion du trafic des routes nationales

ASTRA 75 002

ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Diffusion
Le document est téléchargeable gratuitement sur le site www.astra.admin.ch.

© ASTRA 01.06.2011
Reproduction à usage non commercial autorisée avec indication de la source.

L'Office fédéral des routes,

vu l'art. 51, al. 1, de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN[1]),

arrête les instructions suivantes :

Chapitre 1 Dispositions générales

Article premier Bases juridiques

[1] La Confédération est compétente en matière de gestion du trafic des routes nationales (art. 57c, al. 1, de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [RS 741.01 ; LCR]). A ce titre, elle doit veiller à la fluidité et à la sécurité du trafic sur les routes nationales, en prenant des mesures de gestion du réseau, de gestion d'axes, de gestion des nœuds et d'information. A cet effet, elle exploite une centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) (art. 57c, al. 5, LCR).

[2] La Confédération établit et édicte des plans de gestion du trafic pour les routes nationales. Elle consulte les cantons lors de l'établissement des plans de gestion du trafic (art. 57c, al. 3, LCR).

[3] Les tâches exercées sur les routes nationales par les forces de police, lors d'interventions d'urgence, dopérations de contrôle et de répression demeurent de la compétence des cantons.

Article 2 Domaine d'application des instructions

[1] Les présentes instructions fixent les exigences pour l'élaboration, l'application, l'utilisation et la mise à jour des plans de gestion du trafic des routes nationales. Elles sont destinées à l'OFROU.

[2] Les instructions définissent le but, l'objet, la structure et le contenu des plans de gestion du trafic des routes nationales. Elles garantissent que tous les plans de gestion du trafic des routes nationales sont établis selon une méthode, une structure et prévoient une mise en œuvre identiques. Elles précisent en outre les limites d'application des plans de gestion du trafic.

[3] Les instructions comprennent en particulier :

a) la définition des limites entre les tâches de gestion du trafic et les tâches de police dans le cadre d'une intervention d'urgence (chap. 1) ;
b) la définition des limites entre les mesures de gestion du trafic manuelles et les mesures de gestion du trafic automatisées (chapitre 1) ;
c) des prescriptions relatives à la structure et au contenu des plans de gestion du trafic (chap. 2) ;
d) des prescriptions relatives à l'élaboration et à la mise en vigueur des plans de gestion du trafic (chap. 3) ;
e) des prescriptions relatives à l'utilisation et à l'adaptation des plans de gestion du trafic (chap. 4).

Article 3 Objectifs et portée des plans de gestion du trafic

[1] Les plans de gestion du trafic déterminent, pour des tronçons prédéfinis du réseau, les mesures de gestion du trafic adaptées à une situation donnée, sous forme de schémas décisionnels préétablis. Ils :

a) définissent les événements nécessitant un plan de gestion du trafic ;

[1] RS 725.111

b) déterminent les mesures et les actions nécessaires pour gérer l'événement identifié ;
c) fixent les tâches et les compétences des acteurs impliqués dans la mise en œuvre des mesures et des actions et l'ordre dans lequel celles-ci sont mises en œuvre.

[2] Les plans de gestion du trafic ont pour but une gestion supra cantonale efficace et rapide des perturbations du trafic causées par des événements connus, survenant sur les routes nationales. Ils contribuent de façon déterminante, pour les usagers de la route, à la conservation optimale des capacités du réseau, à la garantie de la sécurité routière et à l'augmentation de la fiabilité du réseau. Ils assurent également la coordination nécessaire entre les différents acteurs. La réalisation de ces objectifs passe obligatoirement par des informations ciblées, cohérentes, fiables et des recommandations précises et compréhensibles pour les usagers.

Article 4 Autres mesures susceptibles d'influencer le trafic

[1] Le contenu et l'utilisation des plans de gestion du trafic doivent être distingués :
a) des mesures et des instructions de la police lors des interventions d'urgence (art. 5) ;
b) du concept de gestion automatisée de mesures destinées au trafic, comme les prescriptions dynamiques de vitesse ou la gestion des feux (art. 6) ;
c) de la mise en œuvre des mesures automatisées de gestion du trafic (art. 7).

Article 5 Limites de l'intervention initiale de la police

[1] Il incombe à la police de prendre les premières mesures de sécurité après des événements imprévisibles tels que les accidents, les pannes de véhicules, les catastrophes naturelles ou les perturbations imputables aux conditions météorologiques (art. 3, al. 6, LCR). Dans le cadre de cette intervention initiale, les polices déclenchent et mettent en œuvre, en fonction des besoins, les mesures ci-après (elles ne font pas partie des plans de gestion du trafic ou de la gestion du trafic sur les routes nationales au sens de l'art. 57c LCR) :
a) annonce du danger avant l'emplacement de l'accident ou de l'événement ;
b) limitation de la vitesse de circulation avant l'emplacement de l'accident ou de l'événement ;
c) première annonce dans le système d'information routière ;
d) limitation du nombre de voies (fermeture partielle) ;
e) fermeture de tunnel ;
f) fermeture de tronçon (fermeture complète) ;
g) déviation du trafic en cas de fermeture complète ;
h) fermeture de voie d'accès ;
i) fermeture de sortie.

[2] Après l'intervention initiale de la police, selon l'ampleur et les effets d'un événement, des mesures complémentaires de gestion du trafic sont nécessaires. De telles mesures relèvent de la compétence de l'OFROU et peuvent être engagées sur la base d'un plan de gestion du trafic. Il peut s'agir des mesures suivantes :
a) informations routières avec ou sans recommandations ;
b) gestion du réseau sur la route nationale ;
c) ouverture de la bande d'arrêt d'urgence au trafic ;
d) déviation et trafic bidirectionnel dans des tunnels ou sur des tronçons à ciel ouvert ;
e) mesures supplémentaires de gestion du réseau et de gestion des nœuds ;
f) déviation du trafic sur le réseau routier secondaire, pour autant que les itinéraires de déviation soient prévus dans le plan de gestion du trafic et que leur utilisation soit autorisée par la/les police(s) compétente(s).

[3] Les mesures de gestion du trafic des routes nationales, consécutives à une surcharge de trafic, relèvent exclusivement de la responsabilité de l'OFROU.

Article 6 Limites des possibilités de gestion par des mesures automatisées

[1] Les actions automatisées de gestion du trafic sont des mesures qui sont appliquées sans intervention active des opérateurs, grâce à des détecteurs ou des automates de régulation. On entend par là en particulier :

a) les adaptations dynamiques de la vitesse maximale autorisée ;
b) l'activation dynamique de l'interdiction de dépasser pour les poids lourds ;
c) les avertissements dynamiques en cas d'embouteillages et de dangers ;
d) la gestion des rampes avec régulation des flux aux jonctions ;
e) la gestion des feux sur les routes nationales ;
f) la gestion des feux au premier carrefour secondaire.

[2] Les possibilités d'exploitation des mesures automatisées sont énumérées dans le plan de gestion du trafic. Elles sont déterminées, conçues et utilisées sur les routes nationales dans le cadre de la stratégie en matière d'équipement des tronçons et sur la base des directives correspondantes de l'OFROU. Elles ne font pas partie des plans de gestion du trafic.

[3] L'opportunité, la conception et l'utilisation des moyens de gestion du trafic sur les routes nationales qui n'ont pas d'effet direct sur le réseau routier secondaire relèvent de la seule responsabilité de l'OFROU. En revanche, ce dernier veille à impliquer, comme il convient, les propriétaires de route concernés, lorsque d'autres mesures sont envisagées (notamment celles visant l'exploitation des rampes et la gestion des feux au premier carrefour secondaire). Selon les cas, la régulation aux points de jonction peut aussi être intégrée dans les systèmes de régulation régionaux des cantons, des villes ou des communes.

Article 7 Limites d'application des mesures automatisées

[1] Les actions automatisées de gestion automatisées sont conçues de manière à tenir compte, aussi largement que possible, des effets des événements sur le trafic. Sans raison majeure, les interventions manuelles doivent généralement être évitées.

[2] Exceptionnellement et en cas de besoin, le plan de gestion du trafic fixe les conditions dans lesquelles une mesure automatisée particulière de gestion du trafic peut être modifiée. Le plan de gestion du trafic définit également les précautions à prendre dans ce cas et les compétences pour leur mise en œuvre.

Chapitre 2 Structure et contenu des plans de gestion du trafic

Article 8 Référence spatiale

[1] Tout plan de gestion du trafic se réfère dans l'espace à un **« segment du plan de gestion du trafic »**. Sur les routes à grand débit, ce segment est un tronçon de route donné, avec indication claire du sens de circulation. Le segment est généralement délimité spatialement par deux échangeurs. L'étendue des actions requises pour la gestion d'un événement particulier dépend de l'impact spatial de celui-ci. Elle dépasse généralement les limites du segment.

[2] Le nom du plan de gestion du trafic est constitué à partir du numéro de la route et de la désignation du premier et du dernier point des segments concernés par le plan de gestion du trafic.

[3] Si un segment concerné par le plan de gestion du trafic compte plusieurs jonctions ou tunnels, il peut être opportun de le diviser en sections.

[4] Les scénarios traités dans le plan de gestion du trafic (cf. art. 11) concernent soit l'ensemble du segment, soit l'une des sections qui le compose.

Article 9 Contenu

[1] Les plans de gestion du trafic comprennent les actions, les conditions et les compétences requises pour la mise en œuvre des quatre opérations de la gestion du trafic, à savoir la gestion du réseau, la gestion des axes, la gestion des nœuds et l'information.

[2] Les plans de gestion du trafic sont mis en œuvre sur la base des données de trafic actualisées, des informations de la police, de l'appréciation de valeurs-seuils prédéfinies et de l'expérience des opérateurs. Leur importance est d'autant plus grande lorsque des actions automatisées ne peuvent pas être mises en œuvre. En conséquence, les quatre principes de la gestion du trafic ont une valeur différente dans les plans de gestion du trafic :

a) Les opérations de gestion du réseau et d'information sont les plus importantes. Les plans de gestion du trafic définissent les objectifs des actions de gestion du réseau et de l'information destinée aux usagers de la route.
b) Les opérations de gestion et de contrôle des axes et des nœuds routiers sont généralement assurées de façon automatisée. Les plans de gestion du trafic se limitent à formuler les besoins et les objectifs nécessaires. La conception elle-même des opérations d'aiguillage et de contrôle est réalisée selon des processus spécifiques indépendants des plans de gestion du trafic (cf. art. 6).
c) Sur le plan opérationnel, les plans de gestion du trafic ne prévoient que les conditions, actions et compétences pour le cas où une intervention manuelle doit primer sur des actions automatisées de gestion du trafic (cf. art. 7).

Article 10 Structure

[1] Tout plan de gestion du trafic est composé :

a) d'une fiche de base, qui présente les aspects principaux relatifs au contenu du plan (art. 11) ;
b) d'une fiche d'opérateur, qui contient les objectifs détaillés du plan de gestion du trafic, pour sa mie en œuvre opérationnelle (art. 12).

Article 11 Structure et contenu de la fiche de base

[1] La **fiche de base** énumère les données pertinentes relatives aux infrastructures et aux volumes de trafic pour le segment visé par le plan de gestion du trafic. Elle décrit brièvement les itinéraires de déviation possibles, définit les scénarios pertinents et dresse la liste des actions correspondantes de gestion du trafic pour les routes nationales. Elle sert de base à l'élaboration de la fiche d'opérateur (cf. art. 12).

[2] La fiche de base précise les éléments suivants :

a) scénarios permettant de définir les événements pertinents ;
b) itinéraires bis et itinéraires de déviation sur le réseau des routes nationales ;
c) itinéraires de déviation sur le réseau routier secondaire ;
d) actions de gestion du trafic et conditions de mise en œuvre de celles-ci ;
e) énumération des équipements des tronçons ;
f) indication des besoins en équipements supplémentaires nécessaires sur des tronçons, pour l'exécution des quatre opérations de gestion du trafic, la gestion du réseau, la gestion des axes, la gestion des nœuds et l'information ;
g) indication des moyens d'exploitation requis pour la gestion des nœuds aux jonctions et aux carrefours secondaires.

[3] La fiche de base est structurée comme suit :

1 Aperçu

- Représentation des infrastructures existantes et prévues ainsi que du volume de trafic attendu pour le segment concerné par le plan de gestion du trafic.
- Actions nécessaires, compte tenu des infrastructures disponibles et du volume de trafic attendu.
- Énumération des actions de gestion du trafic prévues sur le segment.

- Énumération des moyens d'exploitation disponibles et manquants pour la mise en œuvre des actions de gestion du trafic prévues.

2 Données relatives aux infrastructures

- Indications concernant les tronçons, les jonctions, les aires de ravitaillement, les aires de repos et les aires d'attente situés sur le segment concerné par le plan de gestion du trafic.
- Énumération des moyens d'exploitation pertinents sur le segment concerné par le plan de gestion du trafic et des moyens d'exploitation en dehors de celui-ci.

3 Données de trafic

- Représentation graphique de la distribution annuelle et journalière du trafic, le long du segment concerné par le plan de gestion du trafic, et tableau des valeurs statistiques pertinentes (par ex. TJM, THD par poste de comptage.
- Si nécessaire pour l'activation des actions de gestion du trafic : indications complémentaires provenant des données de postes de comptage situés hors du segment.

4 Itinéraires

- Énumération des itinéraires bis ou de déviation par rapport à l'itinéraire de base comme parcours possibles entre le point de départ et la destination. En cas d'itinéraires bis, l'itinéraire de base reste utilisable, même s'il est de plus en plus engorgé. Les itinéraires de déviation sont indiqués si l'itinéraire de base est fermé ou si la perte de temps, lorsqu'on l'emprunte, est plus importante que celle imposée par la déviation. Pour un segment concerné par le plan de gestion du trafic, plusieurs itinéraires bis ou de déviation peuvent être attribués pour les destinations concernées.

  Les itinéraires sont définis comme une suite de lieux dans le sens de circulation. Le lieu de départ et le lieu d'arrivée sont indiqués : le lieu de départ correspond à l'endroit où l'itinéraire de base doit être quitté ; le lieu d'arrivée correspond à l'endroit où l'itinéraire de base est rejoint. Si la désignation de la route change entre ces deux lieux, un ou plusieurs lieux intermédiaires sont indiqués.

  Les itinéraires de déviation par le réseau routier secondaire ne sont indiqués que s'ils ont été convenus avec les cantons concernés ou s'ils font partie des plans d'intervention cantonaux.
- Indication de la liaison concernée par l'itinéraire bis ou de déviation. La liaison découle de la provenance et de la destination des usagers de la route concernés.
- Représentation cartographique de tous les itinéraires bis et de déviation.

5 Scénarios et mesures

- Détermination des scénarios pertinents décrivant les conditions de trafic qui nécessitent un plan de gestion du trafic. Pour les établir, on recourra à six scénarios de base ; ils concernent soit l'ensemble du segment du plan de gestion du trafic, soit certaines de ses sections. Les scénarios ci-après sont définis et seront au besoin utilisés :
  - S1xx : surcharge de trafic prévue ;
  - S2xx : surcharge de trafic effective ;
  - S3xx : surcharge de trafic prévue concernant les poids lourds ;
  - S4xx : surcharge de trafic effective concernant les poids lourds ;
  - S5xx : réduction du nombre de voies de circulation ;
  - S6xx : fermeture (de toutes les voies dans un sens de circulation donné).
- Attribution des actions de gestion du trafic, en style télégraphique, aux scénarios en question.
  Chaque action est assortie d'une ou de plusieurs conditions. Si ces dernières sont remplies, l'action est activée; si elles ne le sont plus, l'action est arrêtée. Les conditions se réfèrent à des valeurs mesurables et simples à comprendre (données du

comptage du trafic, longueur des embouteillages, pertes de temps par trajet, praticabilité des tronçons).
- Désignation de l'organisation responsable de la mise en œuvre de l'action.

Article 12 Structure et contenu de la fiche d'opérateur

[1] La **fiche d'opérateur** précise les scénarios et les actions définies dans la fiche de base ainsi que les moyens d'exploitation et les actions nécessaires. Elle définit de façon contraignante les actions requises de la part des opérateurs des centrales de gestion du trafic concernées, sous forme de consignes opérationnelles claires. Elle sert de base à la mise en œuvre opérationnelle du plan de gestion du trafic.

[2] La fiche d'opérateur ne contient que des actions qui, au moment de la mise en vigueur du plan de gestion du trafic, sont possibles et réalisables pour les opérateurs de la/des centrale(s) de gestion du trafic concernée(s). Elle n'englobe pas les actions prévues ou celles qui ne peuvent être mises en œuvre par manque de moyens d'exploitation.

[3] La fiche d'opérateur contient au moins les éléments suivants :
a) page de couverture : hormis le titre du document, la page de couverture de la fiche d'opérateur est identique à celle de la fiche de base ;
b) itinéraires : indications des itinéraires bis et de déviation possibles ;
c) moyens d'exploitation disponibles ;
d) scénarios : représentation des scénarios et de leurs effets sur les diverses sections des segments concernés par le plan de gestion du trafic ;
e) actions : les actions constituent le cœur de la fiche d'opérateur ; elle contient des consignes opérationnelles concrètes à l'intention des acteurs impliqués, les moyens d'exploitation à utiliser, les conditions d'activation de chaque action ainsi que la description de l'action.

[4] L'OFROU fournit la version actualisée de la fiche d'opérateur aux acteurs impliqués.

Chapitre 3 Élaboration et mise en vigueur

Article 13 Compétences et démarche

[1] La Confédération établit des plans de gestion du trafic pour les tronçons principaux du réseau des routes nationales. L'élaboration de ces plans est assurée par l'OFROU, en coordination et en collaboration avec les cantons.

[2] L'élaboration des plans de gestion du trafic pour les routes nationales comporte quatre étapes :
a) établissement de la fiche de base (art. 14) ;
b) établissement de la fiche d'opérateur (art. 15) ;
c) consultation des cantons (art. 16) ;
d) mise en vigueur (art. 17).

Article 14 Établissement de la fiche de base

[1] Lors de l'établissement de la fiche de base, la tâche principale consiste à développer et à coordonner les itinéraires de déviation possibles, les scénarios pertinents et les actions de gestion du trafic nécessaires à leur maîtrise.

[2] L'établissement de la fiche de base comprend en particulier les étapes de travail suivantes :
a) relevé des données nécessaires relatives aux infrastructures, aux volumes de trafic et les actions requises ;
b) définition des scénarios, des actions possibles et des conditions à remplir pour lancer ou arrêter les actions ;
c) détermination des besoins de coordination entre les organismes impliqués (VMZ-CH, police, unité territoriale, office des ponts et chaussées, etc.) ;

d) établissement de la fiche de base ;
e) validation et mise au net de la fiche de base avec les services impliqués.

Article 15 Établissement de la fiche d'opérateur

[1] La fiche d'opérateur précise les actions fixées dans la fiche de base et les convertit en consignes opérationnelles pour les opérateurs des centrales de gestion du trafic.

[2] L'établissement de la fiche d'opérateur comprend les étapes de travail suivantes :
a) attribution des actions de gestion du trafic et des moyens d'exploitation aux acteurs concernés ;
b) détermination des actions concrètes nécessaires à la mise en œuvre des mesures de gestion du trafic ;
c) établissement de la fiche d'opérateur ;
d) validation et mise au net de la fiche de base avec les services impliqués.

Article 16 Consultation des cantons

[1] Les cantons concernés doivent être consultés avant l'approbation et la mise en vigueur des plans de gestion du trafic. La fiche de base et la fiche d'opérateur servent de base à la consultation.

[2] Lors de la consultation, les cantons s'expriment en particulier sur les dispositions du plan de gestion du trafic qui les concernent directement, à savoir :
a) la désignation des itinéraires de déviation sur le réseau routier secondaire ;
b) les actions qui impliquent directement les cantons, par exemple la mise en place d'aires d'attente destinées à la gestion des poids lourds, la coopération active pour la régulation des flux d'entrées ;
c) les actions de gestion du trafic sur les routes nationales dont les effets concernent directement les cantons, les villes et les communes, par exemple la gestion des jonctions ou l'ouverture et la signalisation d'itinéraires de déviation sur le réseau routier secondaire ;
d) les actions de gestion du trafic susceptibles de concerner les cantons dans l'accomplissement de leurs tâches de police, par exemple l'interdiction temporaire de dépasser pour les poids lourds, la réduction temporaire des vitesses maximales autorisées, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence.

[3] Dans leur prise de position, les cantons se déclarent soit d'accord avec les dispositions proposées, soit ils proposent des modifications.

[4] L'OFROU juge les propositions de modification soumises par les cantons. Il cherche des solutions mutuellement satisfaisantes et compatibles avec l'accomplissement de ses tâches de gestion du trafic sur les routes nationales. Si une solution consensuelle pour des éléments d'un plan de gestion du trafic n'est pas trouvée, l'OFROU édicte, à l'intention du canton, s'il le souhaite, une décision susceptible de recours.

Article 17 Mise en vigueur

[1] Le chef de la division Réseaux routiers de l'OFROU est responsable de la mise en vigueur les plans de gestion du trafic après leur mise au point. Cette mise en vigueur comprend la fiche de base et la fiche d'opérateur.

Chapitre 4 Utilisation et adaptation

Article 18 Responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle

[1] La responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle des plans de gestion du trafic sur les routes nationales incombe à la centrale de gestion du trafic VMZ-CH de l'OFROU.

[2] La centrale VMZ-CH met en œuvre les actions requises conformément aux prescriptions des plans de gestion du trafic. Si la centrale VMZ-CH ne dispose pas des moyens techniques ou des ressources en personnel pour mettre en œuvre les plans de gestion du trafic sur les routes nationales, l'OFROU peut, par des conventions de prestations, déléguer la mise en œuvre de certaines actions particulières aux centrales cantonales d'intervention (KLZ).

[3] Dans quelques rares zones bien définies, où les interactions entre les routes nationales et les autres routes sont particulièrement importantes, l'OFROU peut, par une convention de prestations, déléguer l'exécution de certaines parties des tâches opérationnelles de gestion du trafic à la centrale régionale de gestion du trafic (RLZ).

Article 19 Mise en œuvre opérationnelle des plans de gestion du trafic

[1] Les actions de gestion du trafic qui sont effectuée hors de la zone de compétence ou dont les effets dépassent le périmètre des routes nationales doivent être coordonnées avec les services concernés. Elles ne seront déclenchées qu'avec l'accord de ces derniers.

[2] Si centrale VMZ-CH ne dispose pas elle-même des moyens d'exploitation nécessaires, elle mandate l'acteur désigné à cet effet dans la fiche d'opérateur. L'acteur mandaté (par exemple la centrale de gestion d'un canton) met la mesure en œuvre et la signale par une confirmation d'exécution.

[3] La centrale VMZ-CH élabore, pour les routes nationales, les informations routières définies dans le plan de gestion du trafic, y compris les recommandations. Les avis sont diffusés par la centrale nationale suisse d'information routière (VIZ-CH).

[4]Lorsque plusieurs plans de gestion du trafic ou itinéraires se superposent, La centrale VMZ-CH, d'entente avec les centrales cantonales ou régionales de gestion concernées, fixe les actions applicables en priorité.

Article 20 Adaptation des plans de gestion du trafic

[1] Les plans de gestion du trafic doivent être régulièrement contrôlés et adaptés si nécessaire. Les raisons pouvant justifier d'adaptations sont les suivantes :

a) travaux d'adaptation des infrastructures de transport affectant les capacités disponibles, par exemple la modification du nombre de voies de circulation ou le réaménagement des jonctions ;
b) changements notables de la demande, par exemple, l'augmentation ou la réduction importante du volume de trafic sur un tronçon, ou le décalage des heures de pointe ;
c) modification de l'attribution des compétences, mise en service de nouvelles installations de gestion du trafic ou de nouveaux moyens d'exploitation, et autres adaptations organisationnelles influençant le contenu ou la mise en œuvre des actions prévues par le plan de gestion du trafic ;
d) optimisations basées sur l'expérience pratique acquise dans la mise en œuvre opérationnelle du plan de gestion du trafic ;
e) modifications des routes, de l'exploitation ou de l'organisation du réseau routier secondaire influençant les actions de gestion du trafic sur les routes nationales.

[2] L'OFROU décide de la nécessité et du délai d'adaptation d'un plan de gestion du trafic des routes nationales. La procédure à suivre et l'implication des cantons se fondent sur les dispositions du chap. 3 (« Élaboration et mise en vigueur »).

Article 21 Mise en vigueur des plans de gestion du trafic adaptés

[1] Les cantons concernés doivent être consultés avant la mise en vigueur des plans de gestion du trafic adaptés, dans les cas suivants:

a) si des itinéraires relevant du domaine de compétence des cantons, des villes et des communes sont concernés ;

b) si des actions de gestion du trafic, des conditions ou des instructions que les cantons avaient refusées lors de la consultation préalable, sont édictées ou adaptées ;

c) si les actions de gestion du trafic, les conditions ou les instructions édictées ou adaptées ont une influence prépondérante dans l'exercice des tâches de police des cantons sur le réseau routier secondaire ou de leurs autres tâches et que les actions de coordination nécessaires n'ont pas été prises dans le cadre d'autres processus.

[2] Après la consultation des cantons, les plans de gestion du trafic adaptés sont mis en vigueur par le chef de la division Réseaux routiers de l'OFROU.

[3] Le chef de la division Réseaux routiers de l'OFROU est habilité à mettre en vigueur les adaptations des plans de gestion du trafic non concernés par l'al. 1, sans consultation formelle des cantons. Les adaptations doivent néanmoins être coordonnées avec les services concernés et il faut s'assurer qu'ils disposent en tout temps des derniers plans de gestion du trafic en vigueur.

Article 22 Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 01.06.2011.

Office fédéral des routes

Rudolf Dieterle, dr ès sc.
Directeur

Glossaire

Terme	Signification
fiche de base *Stammblatt*	Fiche du plan de gestion du trafic qui présente les aspects principaux du contenu du plan.
fiche d'opérateur *Operatorblatt*	Fiche du plan de gestion du trafic qui contient les objectifs détaillés du plan.
itinéraire bis *Alternativroute*	Alternative à un itinéraire de base. L'itinéraire de base reste utilisable.
itinéraire de base *Stammroute*	Itinéraire signalisé, en service dans les situations normales.
itinéraire *Route*	Ensemble de tronçons de routes permettant à un usager de relier un point de départ à un point d'arrivée.
itinéraire de déviation *Umleitungsroute*	Déviation par rapport à un itinéraire de base. L'itinéraire de base n'est plus utilisable ou le temps perdu en y circulant est plus important que celui enregistré en empruntant l'itinéraire de déviation.
KLZ	centrale cantonale de gestion du trafic (KLZ) *Kantonale Leitzentrale (KLZ)*
LCR *SVG*	loi fédérale sur la circulation routière (LCR) *Strassenverkehrsgesetz (SVG)*
PMV *WTA*	panneau à messages variables (PMV) *Wechseltextanzeige (WTA)*
RLZ	centrale régionale de gestion du trafic (RLZ) *Regionale Leitzentrale (RLZ)*
segment du plan de gestion du trafic *Verkehrsmanage-mentplan-Segment*	Tronçon de route délimité, par exemple, par deux échangeurs.
THD *MSV*	trafic horaire déterminant (THD) *Massgebender stündlichen Verkehr (MSV)*
TJM *DTV*	trafic journalier moyen (TJM) *Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)*
VIZ-CH	centrale nationale suisse d'information routière (VIZ-CH) *Verkehrsinformationszentrale Schweiz (VIZ-CH)*
VM-CH	gestion du trafic en Suisse (VM-CH) *Verkehrsmanagement in der Schweiz (VM-CH)*
VMP	plan de gestion du trafic (VMP) *Verkehrsmanagementplan (VMP)*
VMZ-CH	centrale suisse de gestion du trafic (VMZ-CH) *Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH)*
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) *Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)*
WWW	panneau de direction à indications variables (WWW) *Wechselwegweisung (WWW)*

Liste des modifications

Édition	Version	Date	Modifications
2011	1.00	01.06.2011	Entrée en vigueur (version originale en allemand).