

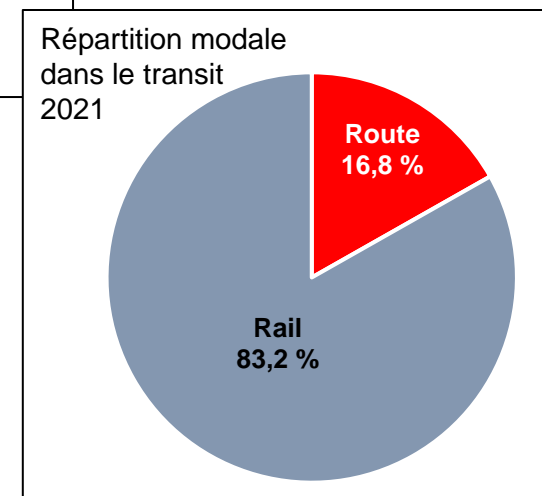
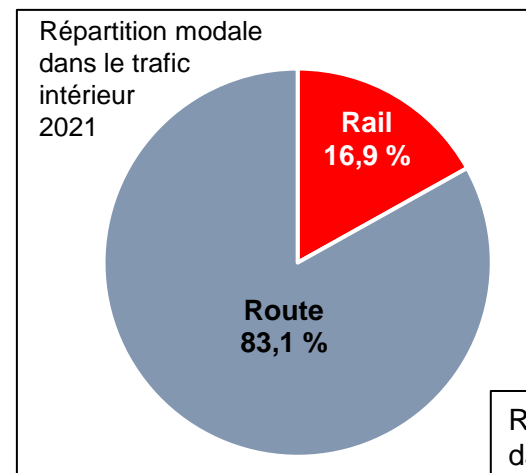
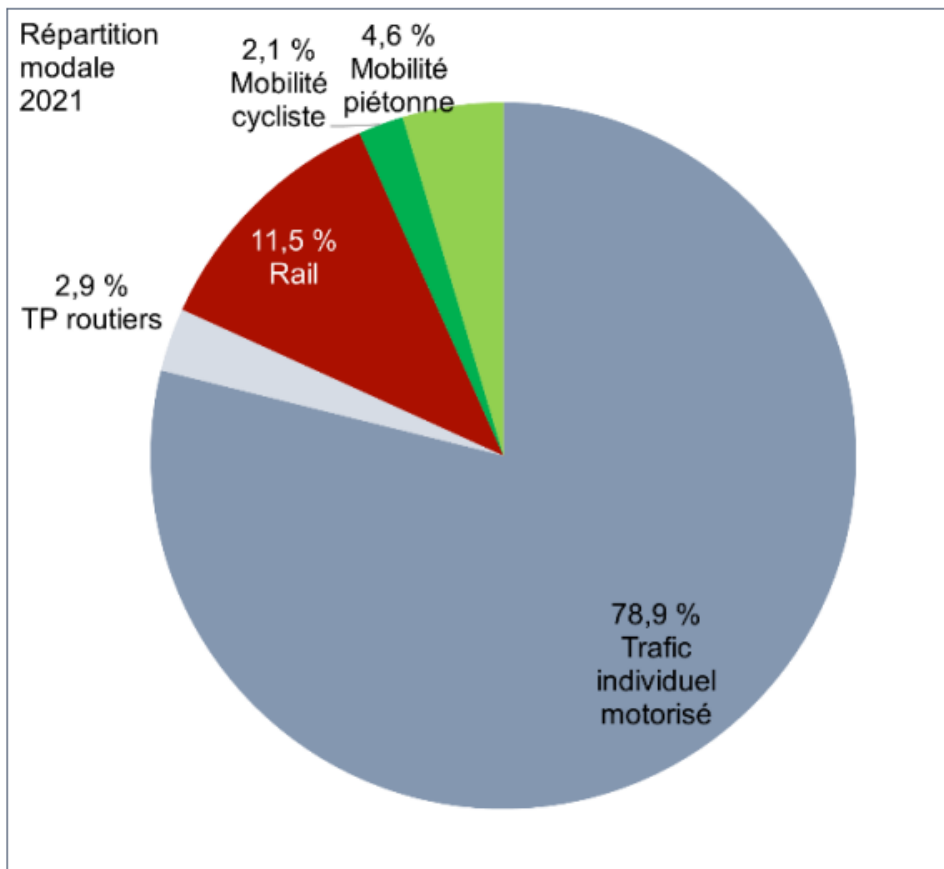


L'évolution du trafic routier en Suisse et le rôle des transports publics

Colloque Bus de l'UTP
Thoune, le 4 juin 2024
Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU



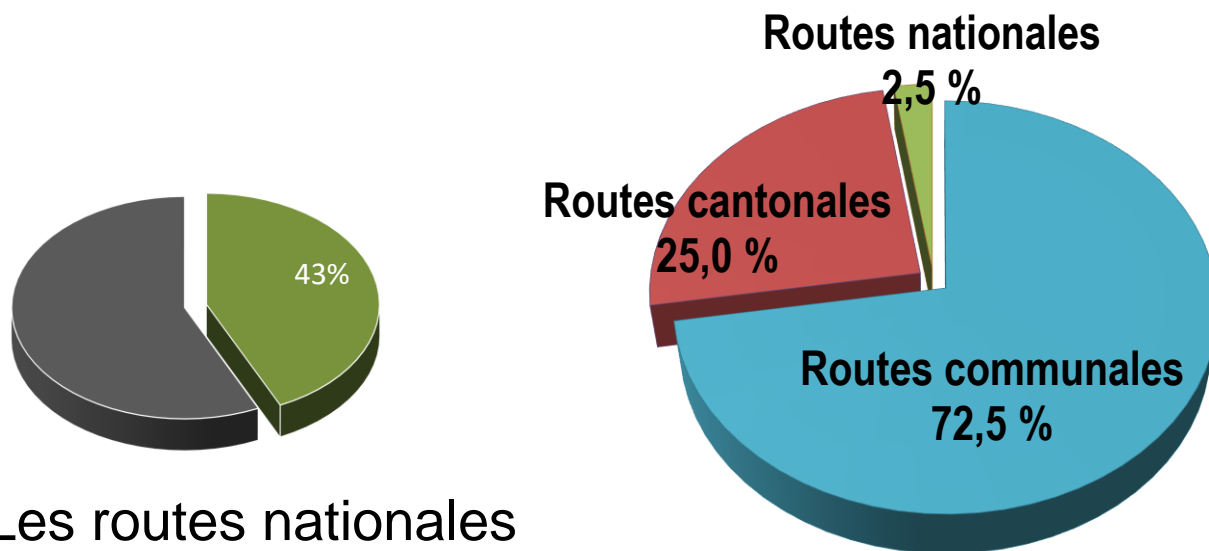
Répartition modale du transport de voyageurs et de marchandises (part d'un mode de transport dans l'ensemble du trafic)



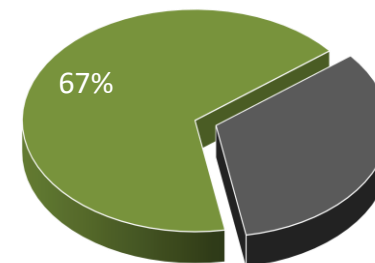


Un réseau peu étendu mais très efficace

Les routes nationales représentent 2,5 % du réseau routier.



Les routes nationales absorbent 43 % du trafic de voyageurs par route.

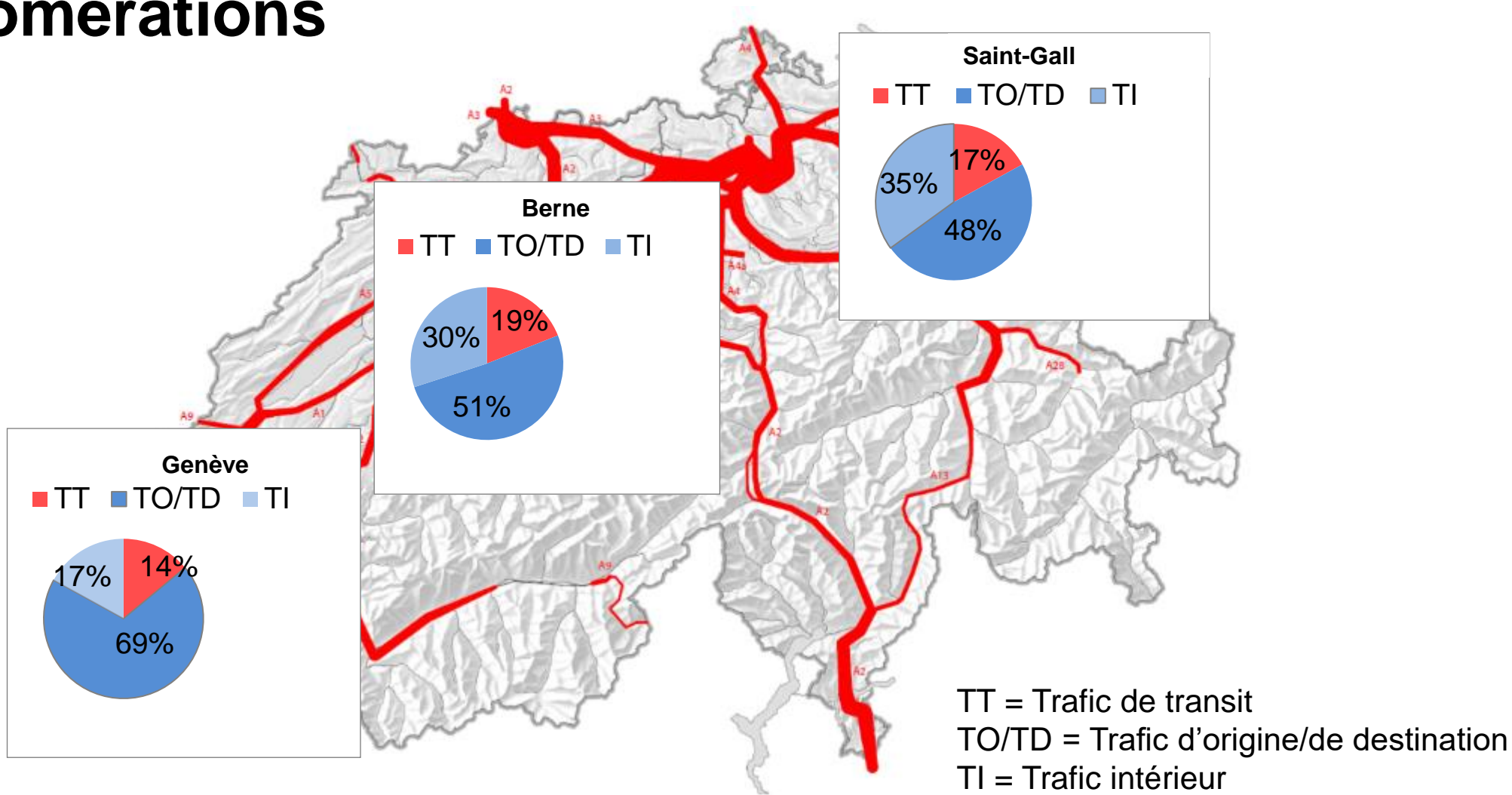


Les routes nationales absorbent 67 % du trafic lourd de marchandises par route.





Les routes nationales drainent le trafic des agglomérations





Cinq tendances majeures en matière de mobilité

Croissance du trafic jusqu'en 2040

Numérisation et « mobilité 4.0 »

Décarbonation de la mobilité

Mobilité douce pour les trajets < 5 km :
46 % de trajets en voiture, 83 % en TP locaux

Financement et coûts de
l'infrastructure



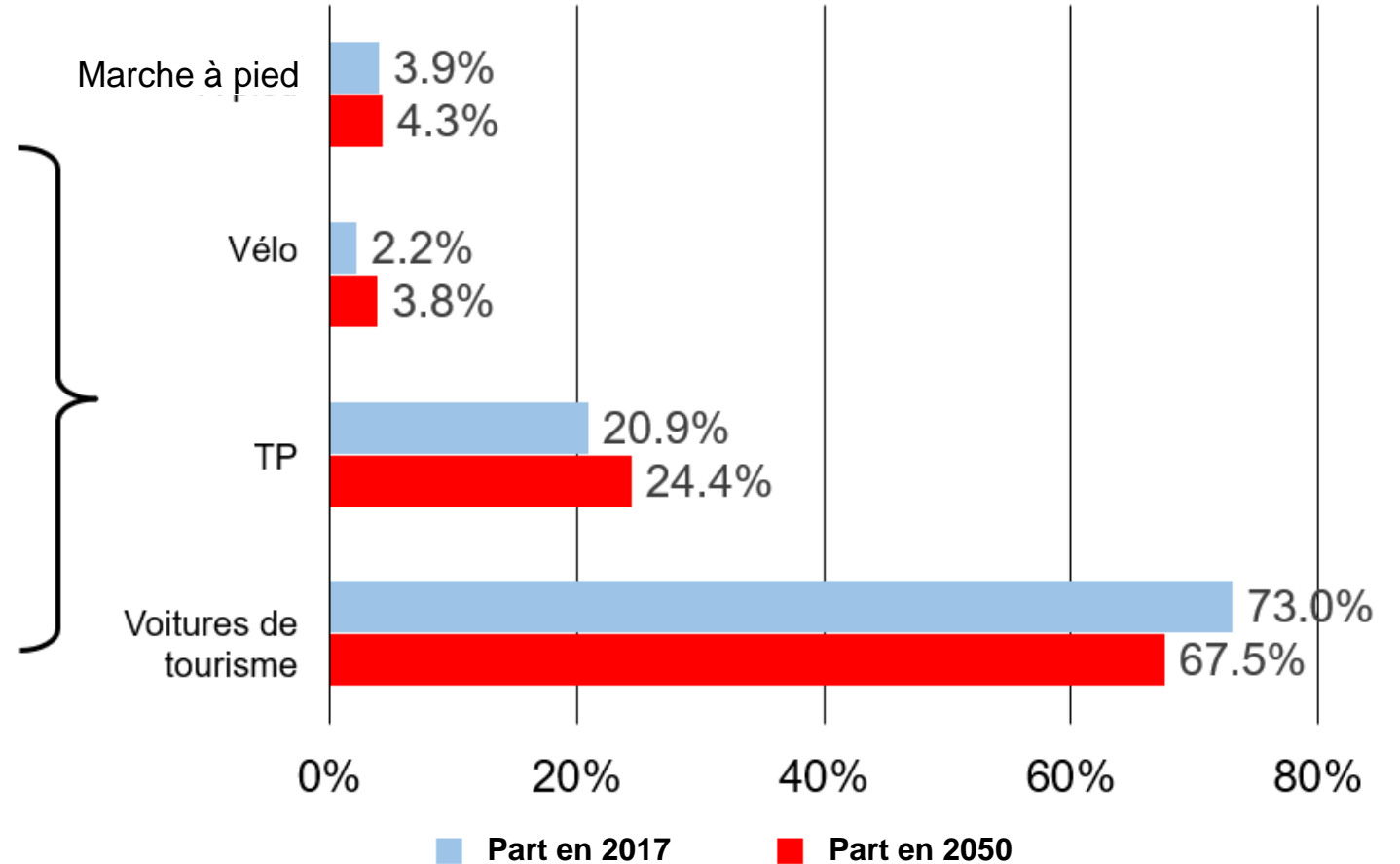


Croissance plus faible du TIM à l'horizon 2050 (véh.-km)

Milliards de véhicules-kilomètres en 2017 et en 2050

	2017	2050	Δ
Voitures de tourisme	61,75	61,73	0,0 %
Voitures de livraison	6,34	9,68	52,7 %
Poids lourds	2,43	3,13	28,8 %
Total	70,52	74,54	5,7 %

Parts des différents modes de transport en 2017 et en 2050





Quel avenir !? → compatible, multimodal, toujours rationnel et émotionnel

Le trafic motorisé sera plus sûr et plus respectueux de l'environnement qu'il ne l'est aujourd'hui.

- Le nombre d'accidents,
- les émissions polluantes et sonores, les surfaces nécessaires, de même que
- la consommation d'énergie pour chaque kilomètre parcouru vont considérablement diminuer.

Les frontières entre le TIM classique et les TP conventionnels s'estomperont.

De nouvelles formes de TIM verront le jour pour le transport de personnes et de marchandises (logistique urbaine) : qu'est-ce qu'un vélo électrique ?

Un principe économique pour le financement et l'utilisation de solutions de mobilité s'imposera / devra s'imposer.



Les certitudes actuelles changent

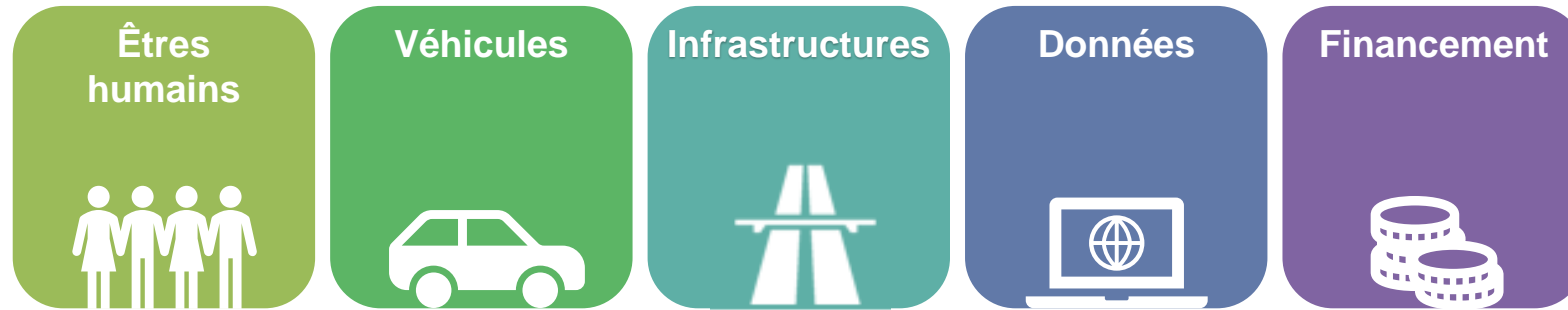
Il faut venir à bout des écueils de raisonnement suivants :

- **Planifier** les routes et les espaces de demain sur la base du **trafic actuel**
- Toujours assimiler **les modes de transport** aux **formes de mobilité**
- Mettre les usagers de la route dans des cases :
 - automobilistes
 - cyclistes
 - usagers des transports en commun
- **Une approche unique pour tous :**
c'est LA baguette magique de la mobilité du futur





Champs d'action : éléments influençables des transports individuels et des transports publics



Finalité de nos efforts :
Disponibilité des infrastructures
Compatibilité avec la nature et la société
Sécurité des installations et des véhicules
Accès abordable à la mobilité pour tous



Stratégie A : meilleure utilisation des aires de circulation disponibles

Gestion du trafic

- Informations routières
- Signalisation variable de direction
- Interdictions de dépasser pour les poids lourds
- Gestion du trafic lourd

Harmonisation de la vitesse

- Gestion des rampes
- Devancement par la droite sur les RN
- Covoiturage etc.

Conduite automatisée (niveaux 3 à 5)





Stratégie B : exploitation du potentiel de la numérisation / de l'automatisation

Les législations nationale et internationale sont concernées.

L'actuelle révision de la LCR nous permet de créer les bases légales indispensables dans le droit national !

Besoins de réglementation :

- Règles de la circulation routière
- **Homologation des véhicules**
- Admission des conducteurs
- Conditions de la répression
- Responsabilité et assurance
- Protection et disponibilité des données





Les TIP/TPI en complément du TIM et des TP

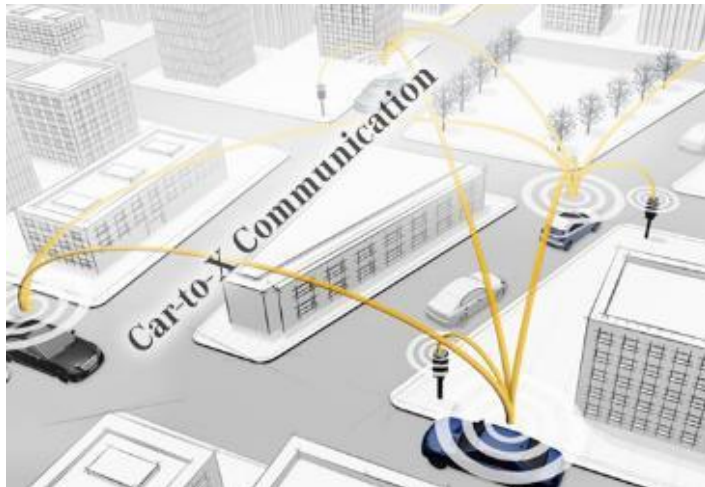
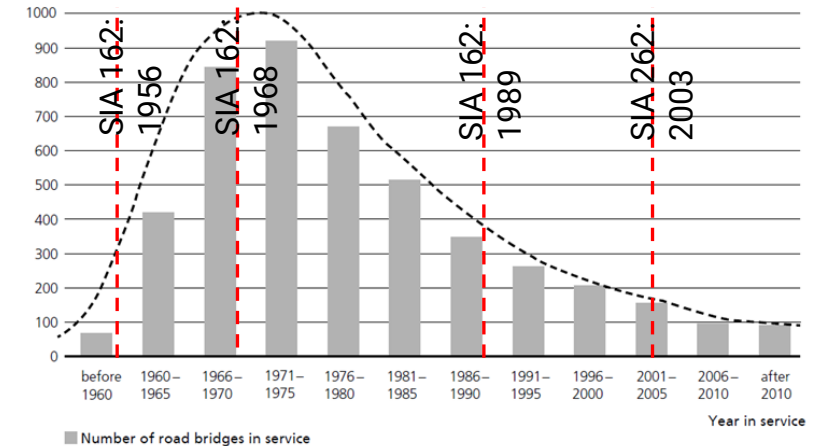
Aujourd'hui, la cadence est au cœur du fonctionnement des transports publics.
Demain, les milieux politiques ne réclameront plus une cadence (onéreuse), mais *une desserte de qualité* !





Stratégie C : résilience, entretien et amélioration

- Augmentation continue du trafic
- Infrastructure vieillissante (entretien)
- Espace de plus en plus restreint
- Interconnexion avec les véhicules





Stratégie D : des stations de recharge rapide sur 100 aires de repos et sur 50 aires de ravitaillement ...



Aire de repos Inseli (LU), Primeo Netz

Concept :
quatre places de
recharge



Aire de repos Les Iles (VS), Groupe E



Aire de repos Les Preyes Cimes de l'Est (VS), SOCAR



Stratégie E : aires de circulation « supplémentaires »

- Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU)



- PRODES des routes nationales





Programme de développement stratégique (PRODES)

Six projets d'extension prioritaires ont été intégrés à l'étape d'aménagement 2023.

A1 Wankdorf – Schönbühl (BE)

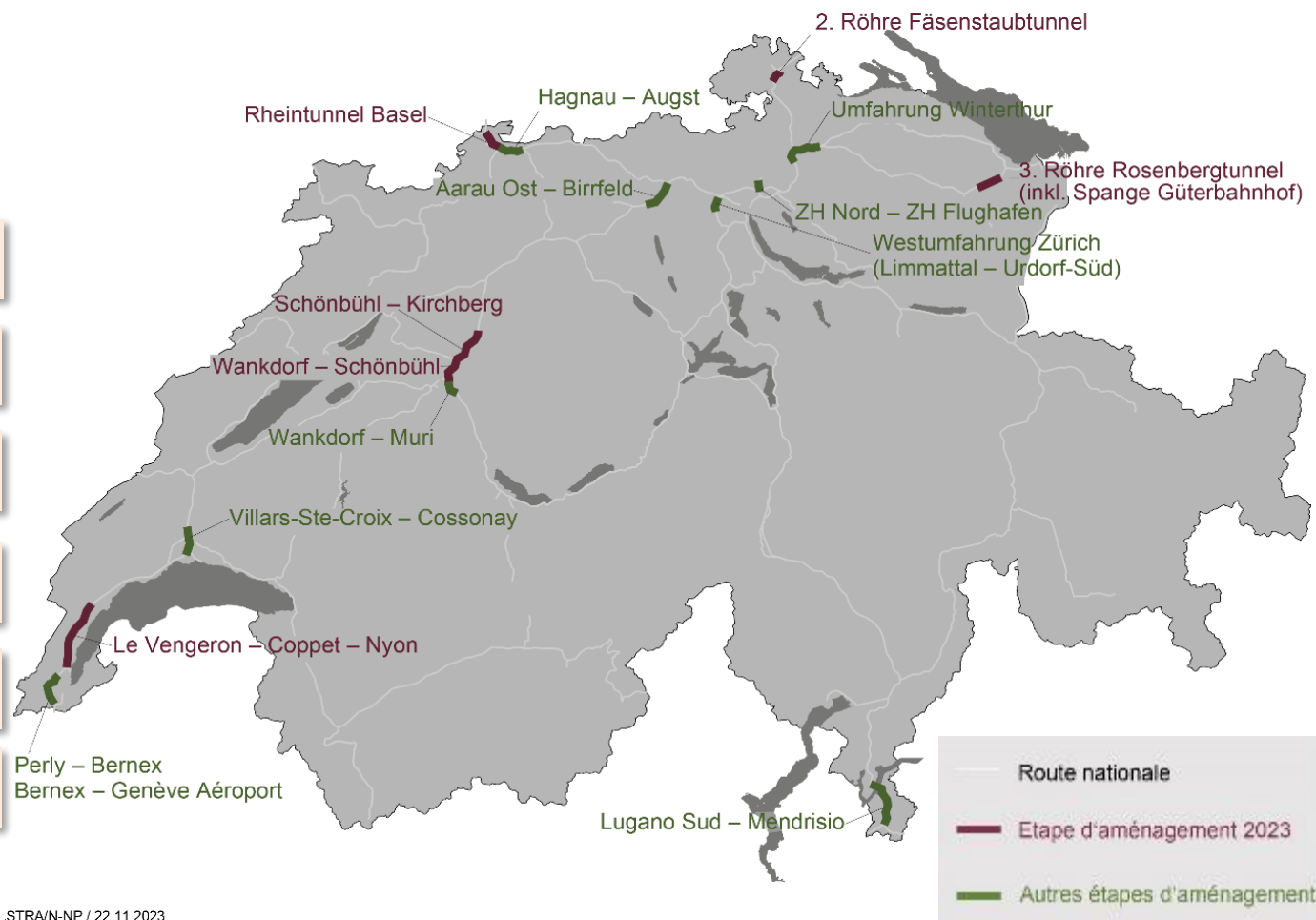
A1 Schönbühl – Kirchberg (BE)

A1 Tunnel de Rosenberg (SG)

A1 Le Vengeron – Nyon (GE/VD)

A2 Tunnel du Rhin (BL/BS)

A4 Tunnel de Fäsenstaub (SH)



STRA/N-NP / 22.11.2023



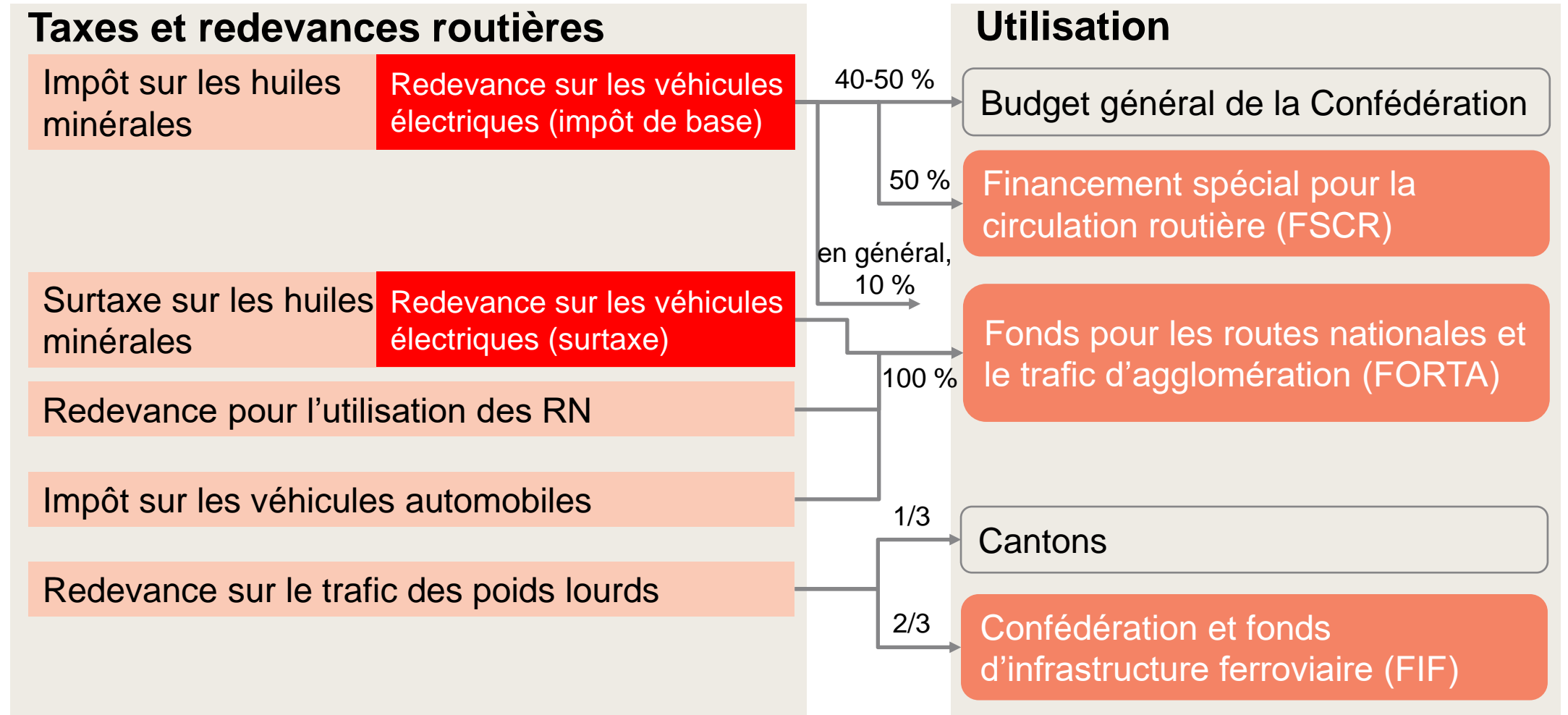
Stratégie F : désenchevêtrement du trafic – loi fédérale sur les voies cyclables

- Avec les ajouts apportés à l'art. 88 de la Constitution relatif aux chemins et sentiers pédestres, la Confédération se voit attribuer la compétence d'édicter une simple législation limitée aux principes. Cette disposition prévoit :
 - une aide à l'exécution en faveur des cantons ;
 - une possibilité de coordination des mesures, et
 - la communication d'informations.
- Les possibilités découlant de l'art. 88 Cst. ont été très largement exploitées. Les demandes de financement supplémentaire ont toutefois été rejetées.





Stratégie G : financement pour les années à venir





**Merci de votre attention
et bonne route !**

