



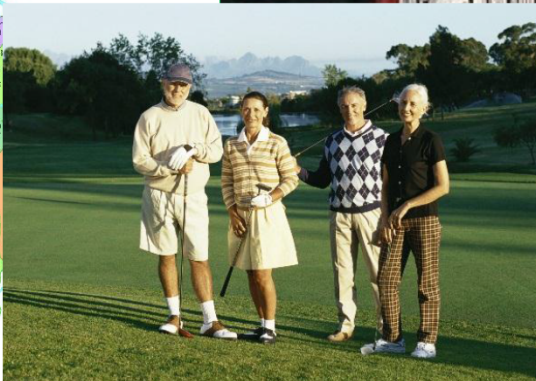
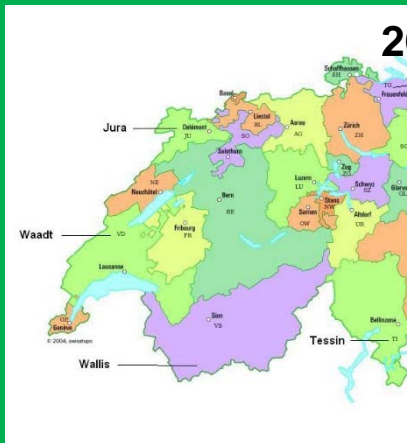
Assemblée des garagistes suisses _ UPSA Classic Center Suisse, Safenwil _ le 19 janvier 2016



*« L'automobile appartient aussi au futur_ le rôle de l'OFROU »
Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU*



A) La société





Élection papale 2013

A large crowd of people at night, many holding up their smartphones to take photos or videos, likely during the 2013 papal election. The scene is filled with the glow of many small, illuminated screens, creating a sea of light against the dark background. The crowd is dense, and the focus is on the collective action of capturing the event.

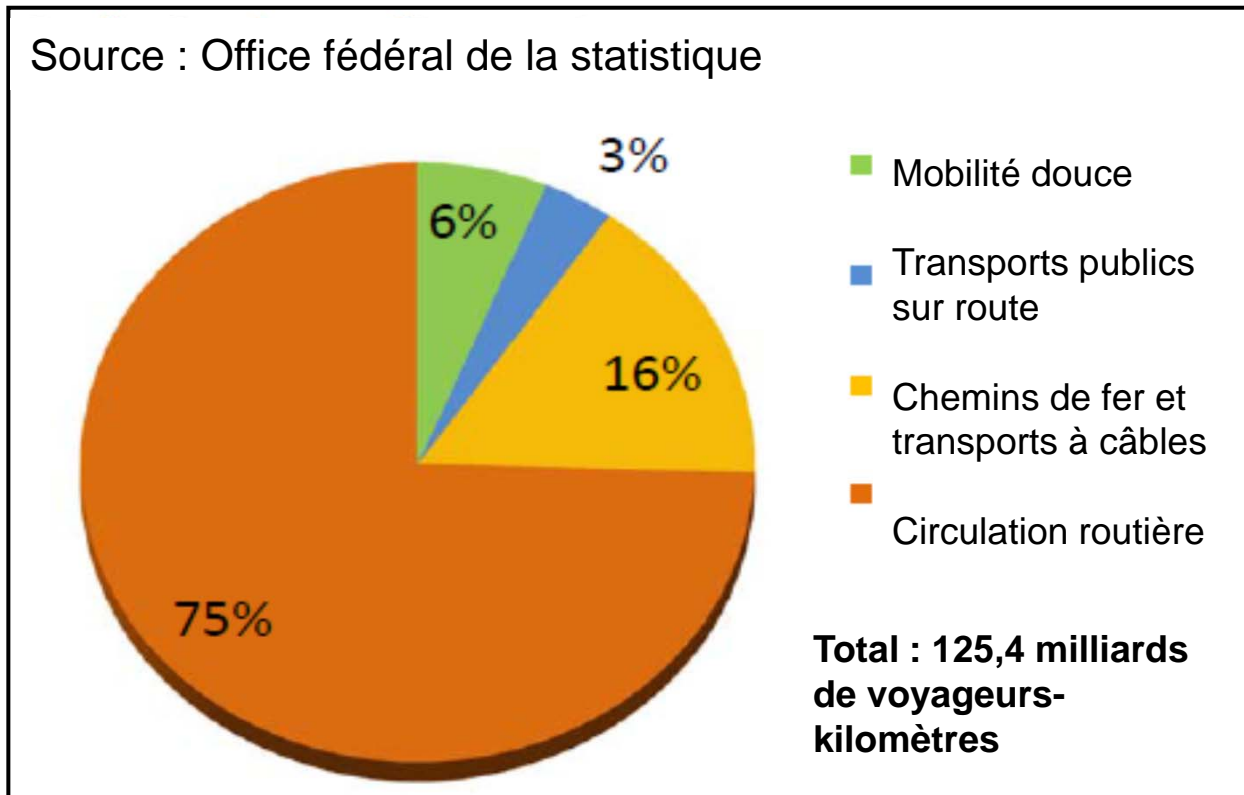
Tout peut aller très vite

B) Les TIM suisse & les routes nationales





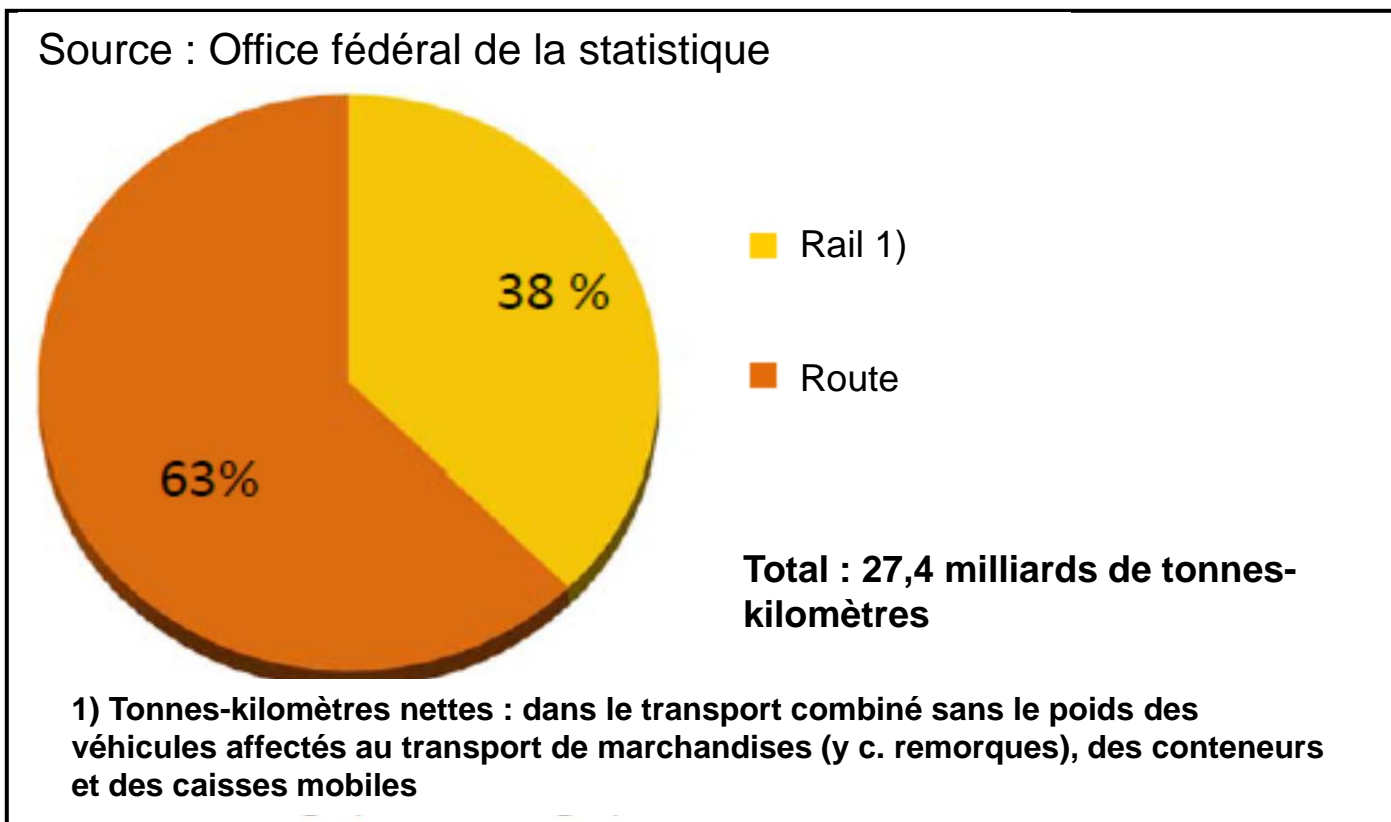
Prestations de transport pour le transport de voyageurs en 2013



125 milliards de voyageurs-km au total, dont 75 % pour le TIM
Les RN (2,5 % des routes) absorbent 43 % du TIM.



Prestations de transport pour le transport de marchandises en 2013



27 milliards de tonnes-kilomètres au total, dont 63 % pour le TIM

67 % du TIM survient sur les RN (soit sur 2,5 % des routes)



Bilan



- L'importance du TIM est majeure en Suisse, pays du train.
 - Les RN revêtent une importance considérable pour le TIM (43 %).
 - Aujourd'hui, les RN du Plateau ont déjà atteint ou presque, voire dépassé la limite de leur capacité.
- ⇒ **Les surfaces de transport sont extrêmement rares.**
- ⇒ **Le financement est menacé (consommations de carburant).**
- ⇒ **Les besoins financiers augmentent.**
- ⇒ **Il vaut mieux agir que réagir pour offrir de nouvelles aires de circulation.**



C) Amélioration

=> Disponibilité

- Fluidité du trafic
- Temps de parcours prévisible

=> Compatibilité

- Fluidité du trafic
- Infrastructure
- Véhicules

=> Sécurité





1. Entretien conforme aux attentes de la clientèle

Former des tronçons d'entretien et réaliser les mesures de réfection en même temps que les mesures d'aménagement :

- constitution de tronçons d'entretien de max. 15 km (**chantiers de 3 à 5 km**)
- maintien d'une distance d'au moins 30 km entre 2 tronçons d'entretien
- pas de mesures d'entretien pendant 15 ans
- limitation des perturbations du trafic (**roulement d'équipes et mesures incitatives**)
- **travail de nuit seulement s'il faut réduire le nombre de voies de circulation**
- Devise : Mieux vaut un chantier long, mais peu gênant qu'un chantier bref et gênant.





2. Nécessité de faire des innovations et d'apporter des solutions rapides et non conventionnelles

Tangente urbaine de Lausanne : agrandissement du tunnel sans interruption du trafic



Tangente urbaine de Berne : construction du nouveau pont à côté de l'ancien pont



3. Nécessité de pouvoir entretenir les infrastructures

Tube de réfection du Belchen :

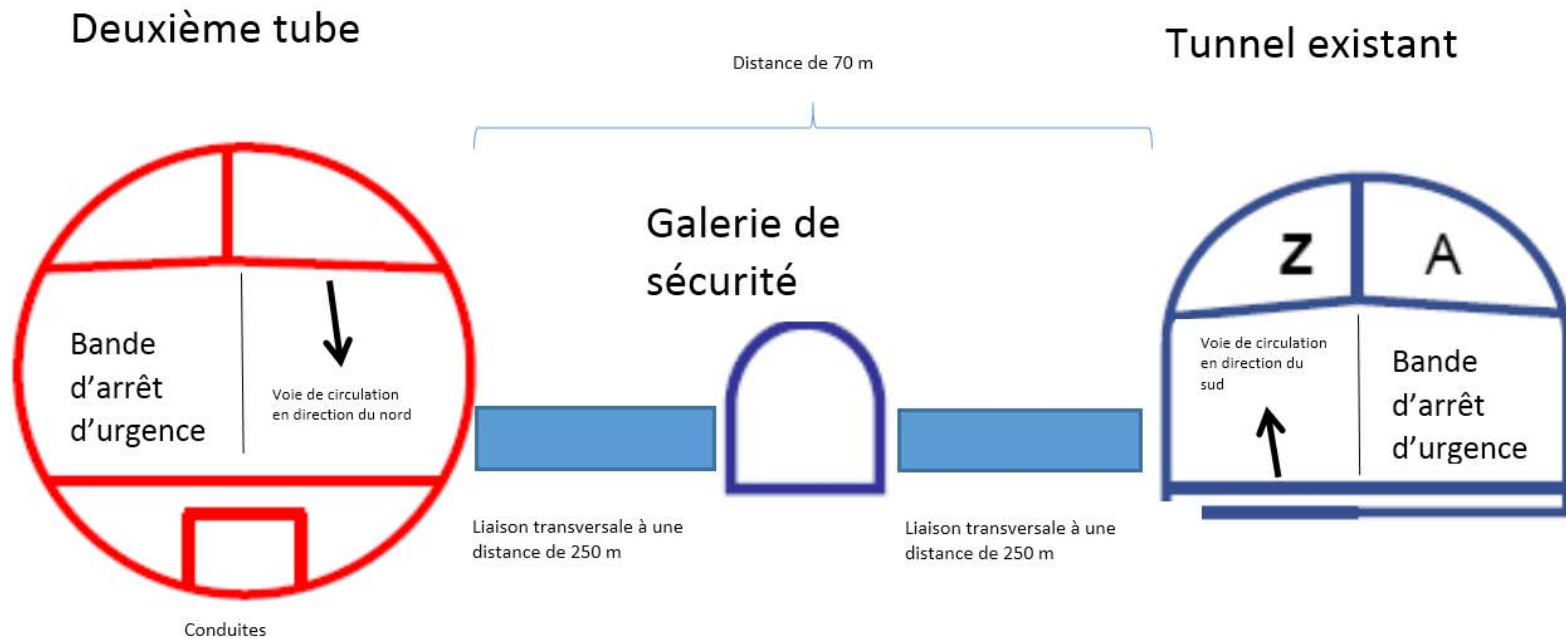
3^e tube, mais seuls 2 tubes sont ouverts en même temps



Tube de réfection du Gothard :

2^e tube, mais seule une voie de circulation est ouverte dans chaque tube

Solution du Conseil fédéral et du Parlement





Solution du Conseil fédéral et du Parlement

- Sécurité routière
- Analogie avec le rail (NLFA)
- Disponibilité (aussi future)
- Raison / cohésion nationale
- Fonctionnalité / cohérence
- Création d'avantages à long terme
- La réfection comme tâche récurrente (générations futures)
- Rentabilité
- Faiblesses de la solution sans tube de réfection :
 - énormes investissements en installations de chargement (15,4 ha)
 - absence de capacités de la NLFA à l'avenir
 - acceptation des installations de chargement temporaires
 - assouplissement régulier de l'interdiction de circuler la nuit
 - aucune contribution à la politique de transfert





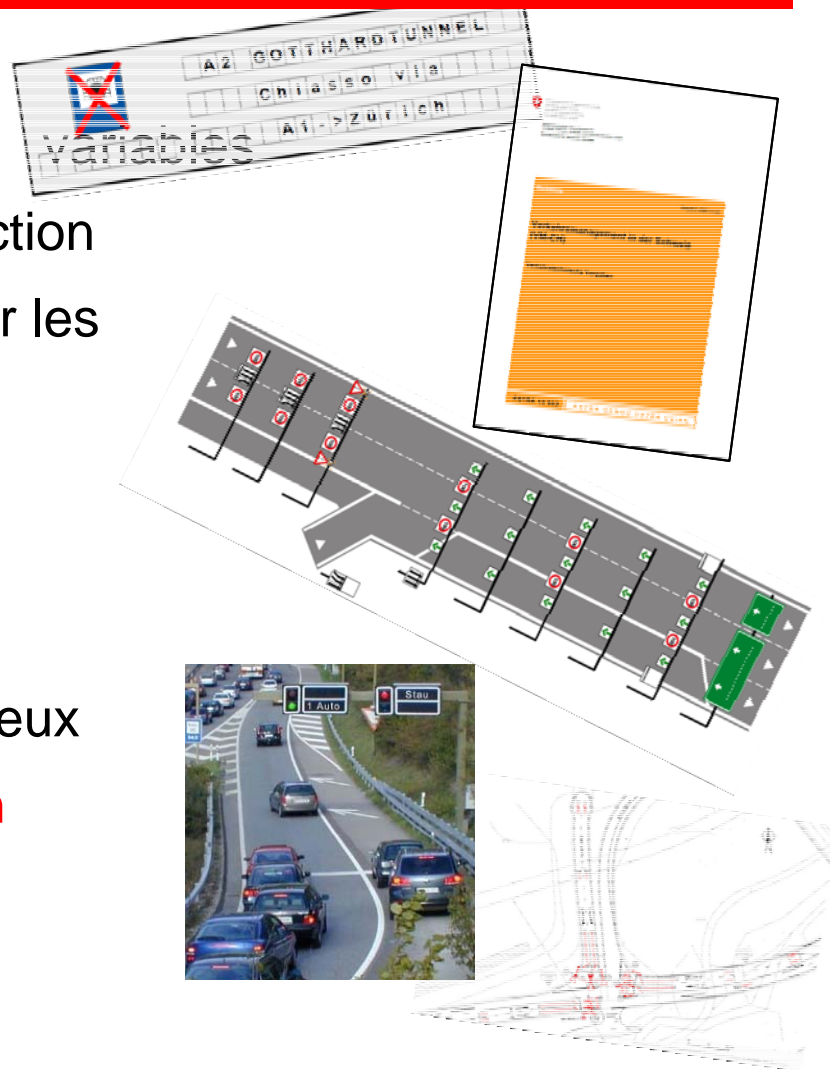
Réfection du TRG – Coûts d'investissement [en millions de CHF]

	Solution 1 (sans 2 ^e tube)			Solution 2	
	Sans interruption	Avec une interruption brève en été	Avec une interruption prolongée en été		
Durée de la fermeture totale (en jours)	900 (2 ans et demi)	980 (sur 3 ans et demi)	1050 (sur 7 ans)	140	
Réfection totale du tunnel routier du Gothard (TRG)	650 -	752 -	890 -	Transition Réfection	250 515
2 ^e tube					2023
<i>Mesures d'accompagnement</i>					
Sécurité hivernale sur la route du col du Gothard (RCG)	16	16	37		-
Gestion du trafic	162-174 409-625	192-204 479-686	270-282 619-766		- -
▪ voitures de tourisme					
▪ poids lourds					
Total	1237-1465	1439-1658	1816-1975		2788



4. Utilisation plus efficace des aires de circulation

- Information routière sur des panneaux à messages
- Signalisation variable de direction
- Interdictions de dépasser pour les poids lourds
- Gestion du trafic lourd
- Harmonisation de la vitesse
- Gestion des rampes, installations de signaux lumineux
- **Véhicules – taux d'occupation**
 - ⇒ projet pilote « Carlos »
 - ⇒ projet pilote « Lucerne »
 - ⇒ start-up



5. Mobilité intelligente et connectée

Questions sociétales



La société
souhaite-t-elle une
généralisation de
l'auto-partage ?

Questions juridiques



Données /
Protection des
données

Responsabilité



Questions techniques



Sécurité

Communication /
fiabilité



Migration

Conséquences en
termes de
planification





6. Nouvelles aires de circulation

- a) Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) :
expériences positives avec le projet pilote Morges-Ecublens (A1)

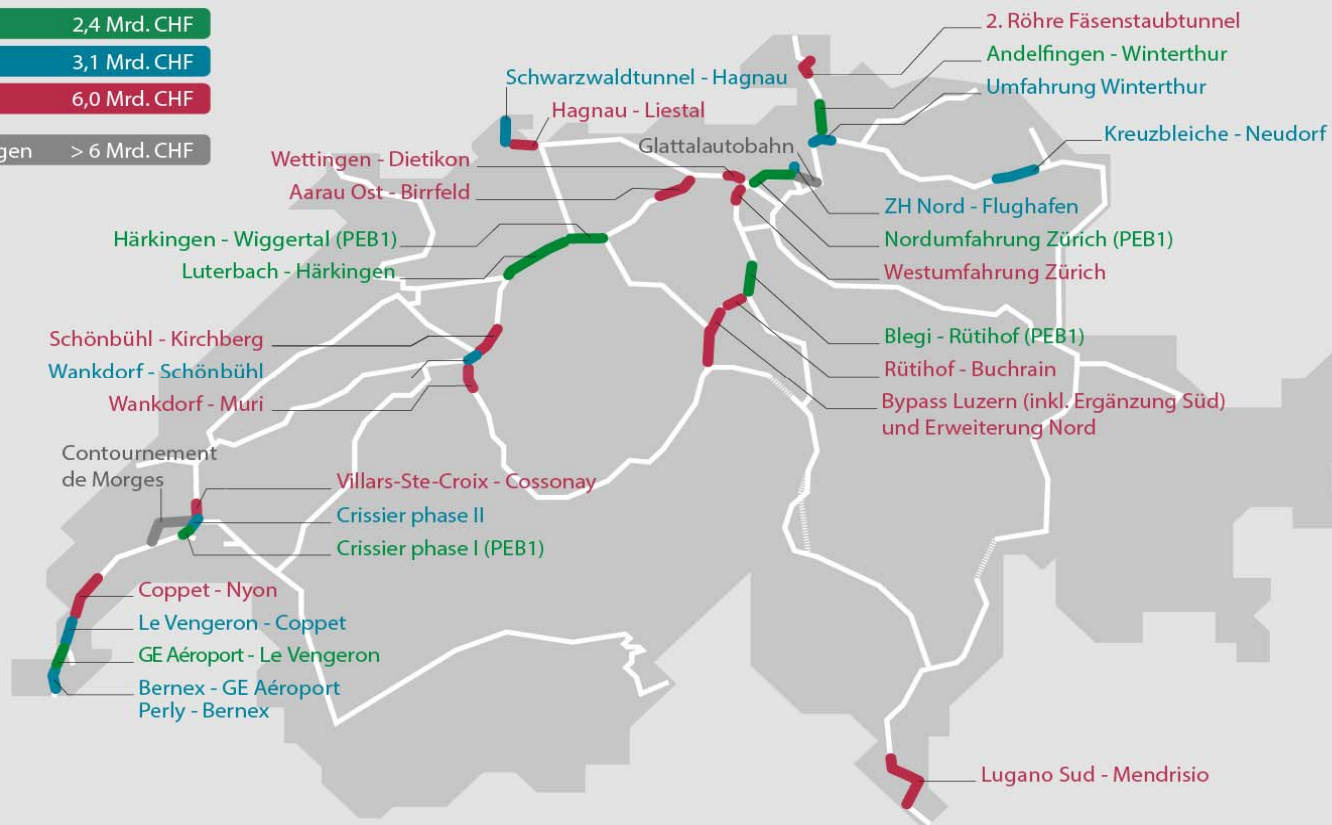




b) Programme de suppression des goulets d'étranglement

Suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales
Programme proposé par le message du 26 février 2014

Modul 1	2,4 Mrd. CHF
Modul 2	3,1 Mrd. CHF
Modul 3	6,0 Mrd. CHF
Ergänzungen	> 6 Mrd. CHF



©ASTRAN/PIKd



7. Incitations financières : tarification de la mobilité

- Objectif principal : **gestion de la mobilité**
- **Approche intermodale**
- **Pay as you use – redevance en fonction des kilomètres parcourus**
 - pour une prise en charge des coûts conforme au principe de causalité
- **Neutralité budgétaire**
 - **Pas de taxes supplémentaires** : les redevances actuelles doivent être remplacées par une **redevance variable.**

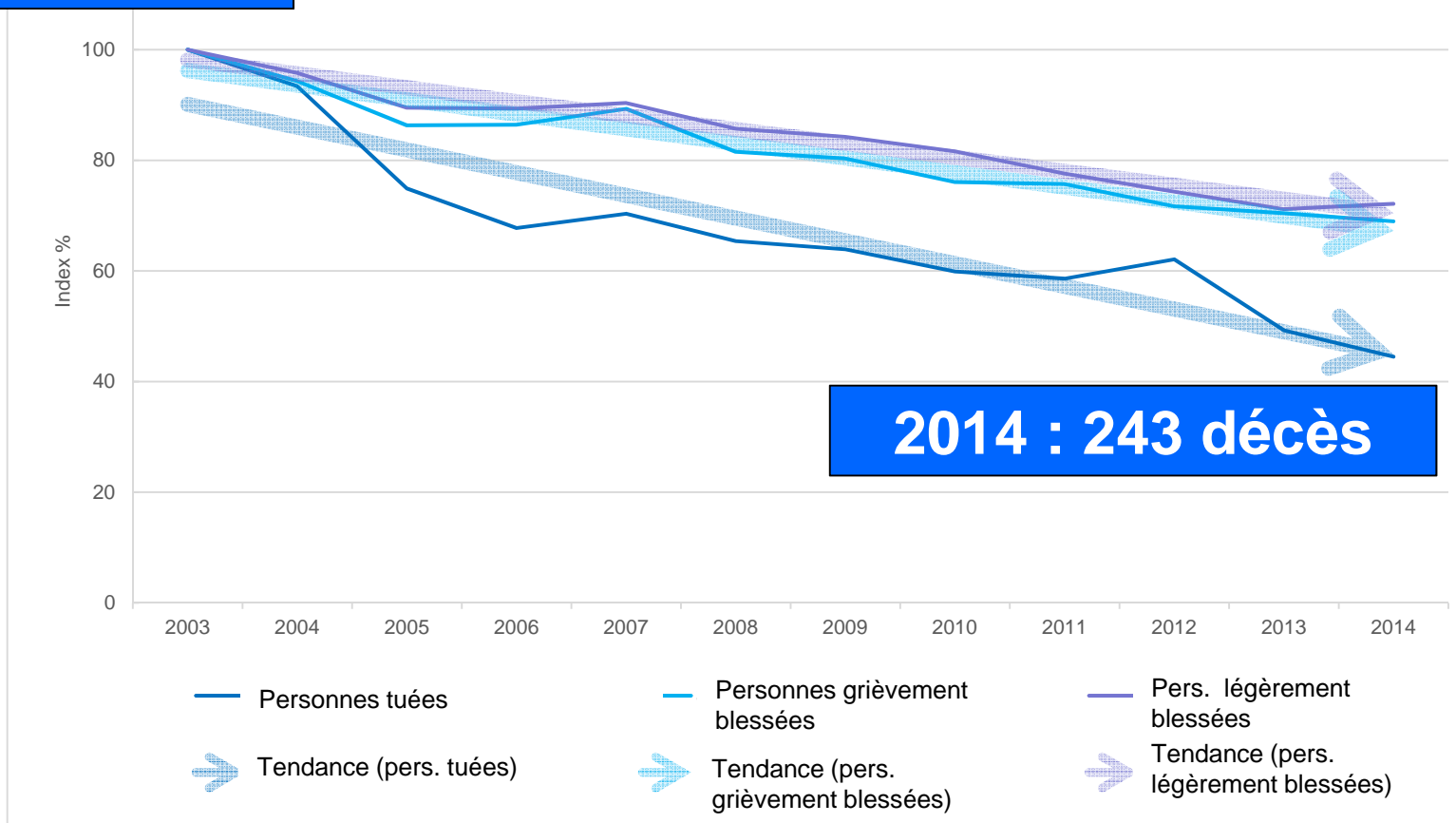




8. Sécurité routière (1)

**1970 :
> 1700 décès**

Évolution du nombre de personnes tuées, grièvement blessées et légèrement blessées sur les routes suisses





8. Sécurité routière (2)

Succès => infrastructures, personnes (culture), véhicules

Facteur humain : des personnes sont concernées, raison pour laquelle se pose toujours la question de l'acceptation, de la compatibilité avec la société. Nous devons nous joindre au débat.

⇒ Nous devons reconnaître que nous n'avons pas le droit de protéger des vies humaines en nuisant au mode de vie des personnes.

⇒ Le mode de vie est aussi le reflet des valeurs de la société. Celles-ci évoluent au cours du temps.

⇒ La mise en œuvre des mesures de Via sicura a donc aussi une composante temporelle, une composante de vitesse.

⇒ **La mobilité individuelle doit rester accessible à la grande majorité de la population**



D) Amélioration du financement





Le FORTA répond aux chantiers les plus urgents en matière de financement des routes

Amélioration de la structure du FSCR



- Financement plus cohérent de la route et du rail
- Fonds de financement des routes
- Amélioration de la transparence
- Élimination des aberrations du système actuel

Remplacement du Finfr actuel limité dans le temps par un FORTA de durée illimitée



- Remplacement du programme d'élimination des goulets d'étranglement par le PRODES

Arrêté sur le réseau / compléments de réseau



- Contournements de Morges et du Glattal

Comblement du déficit

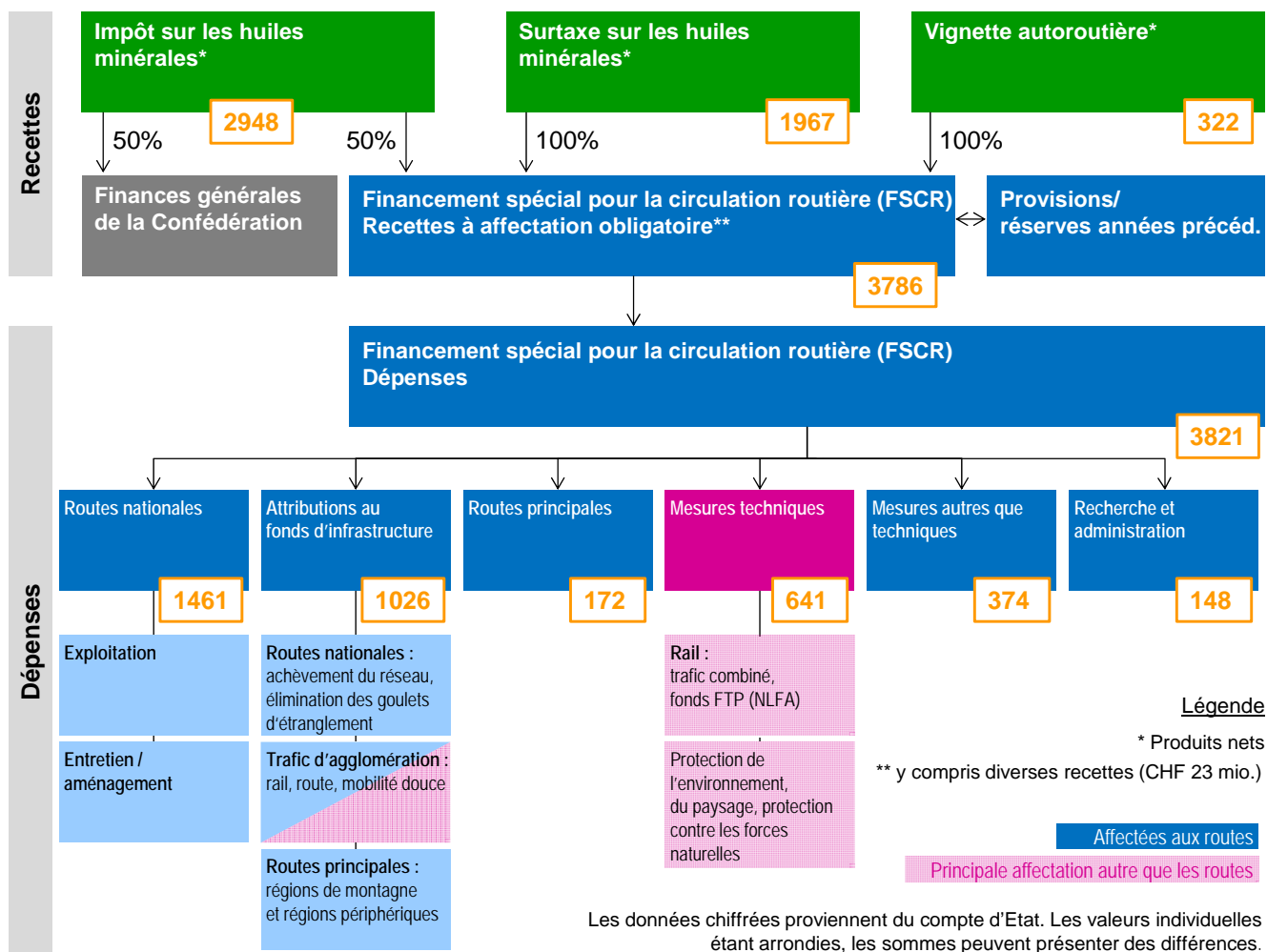


- Propositions visant à combler le déficit prévisible / augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales



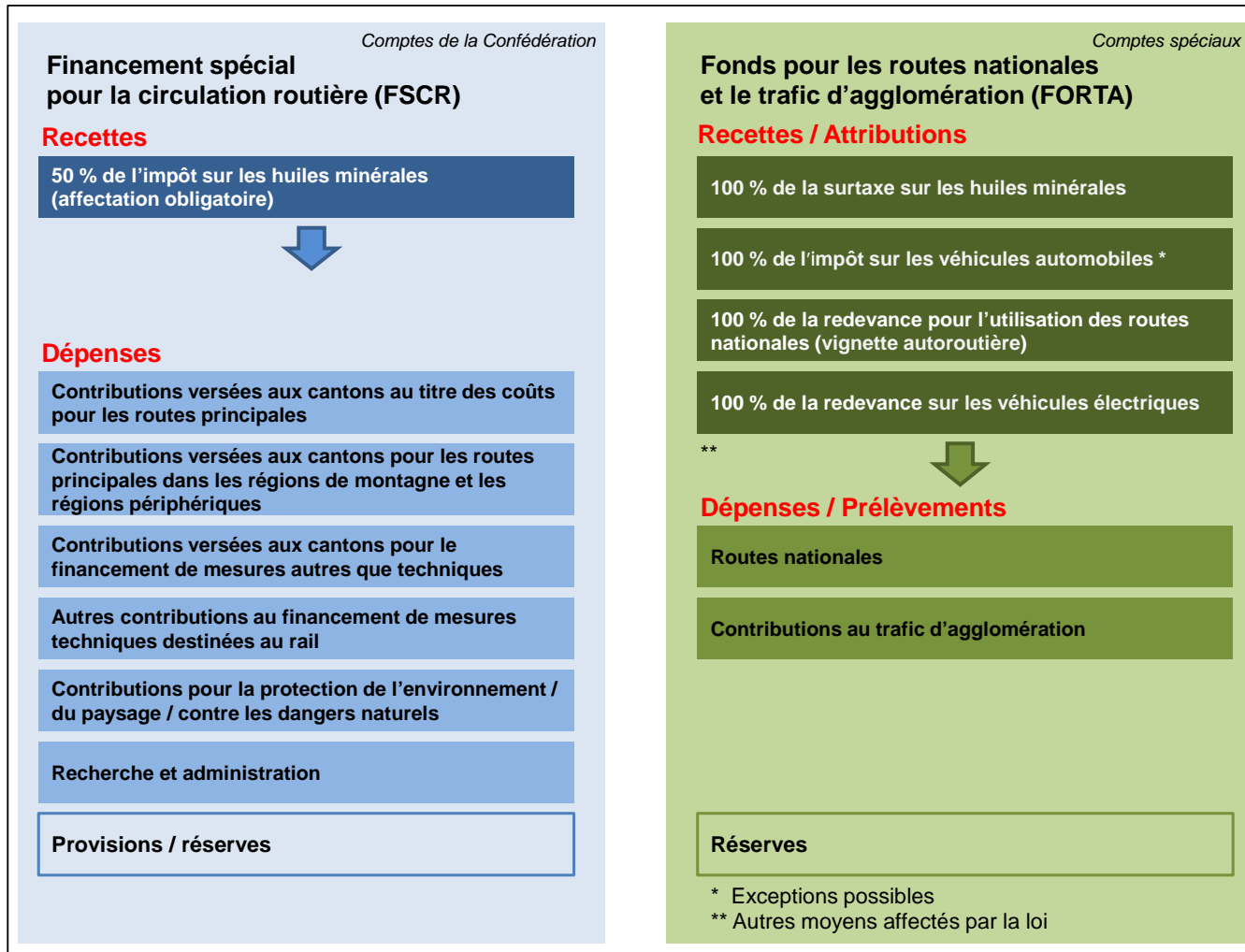
FSCR

(flux financiers en 2013 en millions de fr.)





Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)





Comblement du déficit prévisible – Mesures du côté des dépenses



Routes nationales

- Amélioration de l'efficacité
- Ajournement / prolongation de projets d'extension et d'accroissement des capacités



Contributions au trafic d'agglomération

- Ajournement ou prolongation des contributions



Tout est clair ?



Avez-vous des questions ?



Je vous remercie de votre attention !