

Vers le chaos routier ? Les limites de la politique (suisse) des transports

Exposé à la

Journée d'Etude de la Route et des Infrastructures (JERI)

Mardi 20 novembre 2018, EPFL

Patrick Eperon

Délégué transports et énergie du Centre Patronal

Mon exposé en bref

- Constats et position du Centre Patronal // Mobilité
- Une mobilité (routière) toujours croissante
- Des infrastructures (auto)routières toujours plus surchargées
- Ce que la politique a fini par faire...
- Ce que nous pouvons raisonnablement espérer...
- Vers un changement de paradigme ?
- Conclusion provisoire



Constats et position du Centre Patronal // Mobilité

- Les financements nécessaires à la route et au rail sont disponibles pour dix ans au moins (recettes taxes carburants)
- La mobilité doit être plus efficiente, notamment par rapport à sa consommation d'énergie
- Le coût de la mobilité en Suisse doit demeurer compétitif

www.centrepatronal.ch/actions-politiques

Une mobilité (routière) toujours croissante, jusqu'en 2040 au moins

“La route demeure de loin le premier mode de transport en Suisse, les autoroutes, la colonne vertébrale du trafic voyageurs et du trafic marchandises”



La mobilité (routière) n'a cessé de croître depuis 1980 au moins (1)

En 2015, 129.7 milliards de voyageurs-kilomètres ont été mesurés au total en Suisse sur la route et le rail.

74.4% l'ont été par le trafic routier motorisé privé (...), 3.4% par les transports publics routiers (...) et 6.2% par la mobilité douce (...).

Au total, 84.0% des kilomètres ont été parcourus sur la route, ce qui correspond à une augmentation de 43.9% par rapport à 1980.



La mobilité (routière) n'a cessé de croître depuis 1980 au moins (2)...

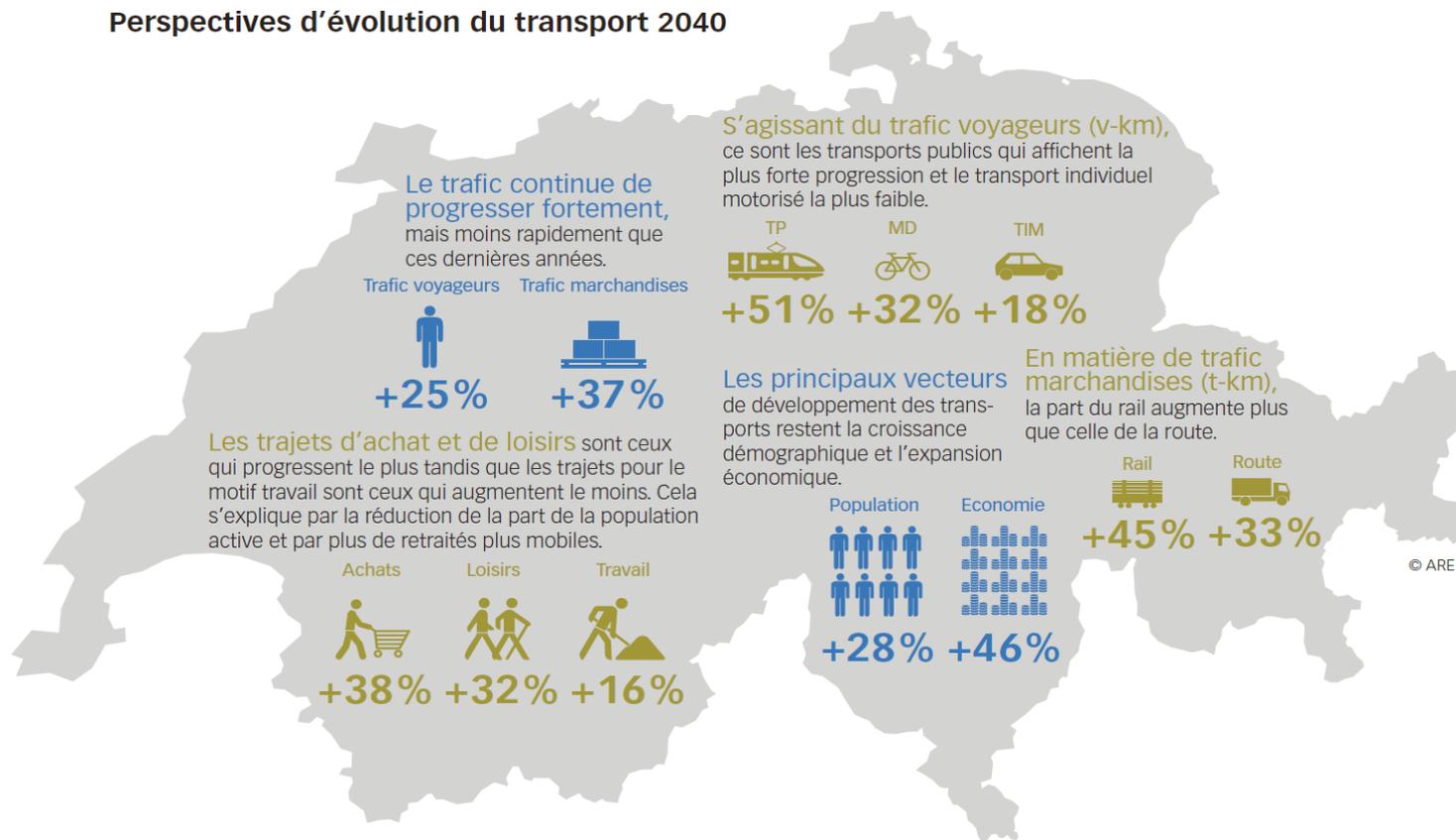
En 2015, les transports de marchandises par route et par rail ont totalisé 28.0 milliards de tonnes-kilomètres.

17.2 milliards [61.4%] ont été parcourus sur la route, ce qui représente une augmentation de 150% par rapport à 1980.

Rapport explicatif DETEC pour la consultation
«étape d'aménagement 2019 des routes nationales» du 17 janvier 2018 (page 10)

... et ne cessera de croître jusqu'en 2040 au moins ...

Perspectives d'évolution du transport 2040



Rapport explicatif DETEC pour la consultation «étape d'aménagement 2019 des routes nationales» du 17 janvier 2018 (page 11) et ARE, Perspectives d'évolution du transport 2040

... en particulier sur les autoroutes, comme le prouvent les statistiques depuis près de 30 ans ...

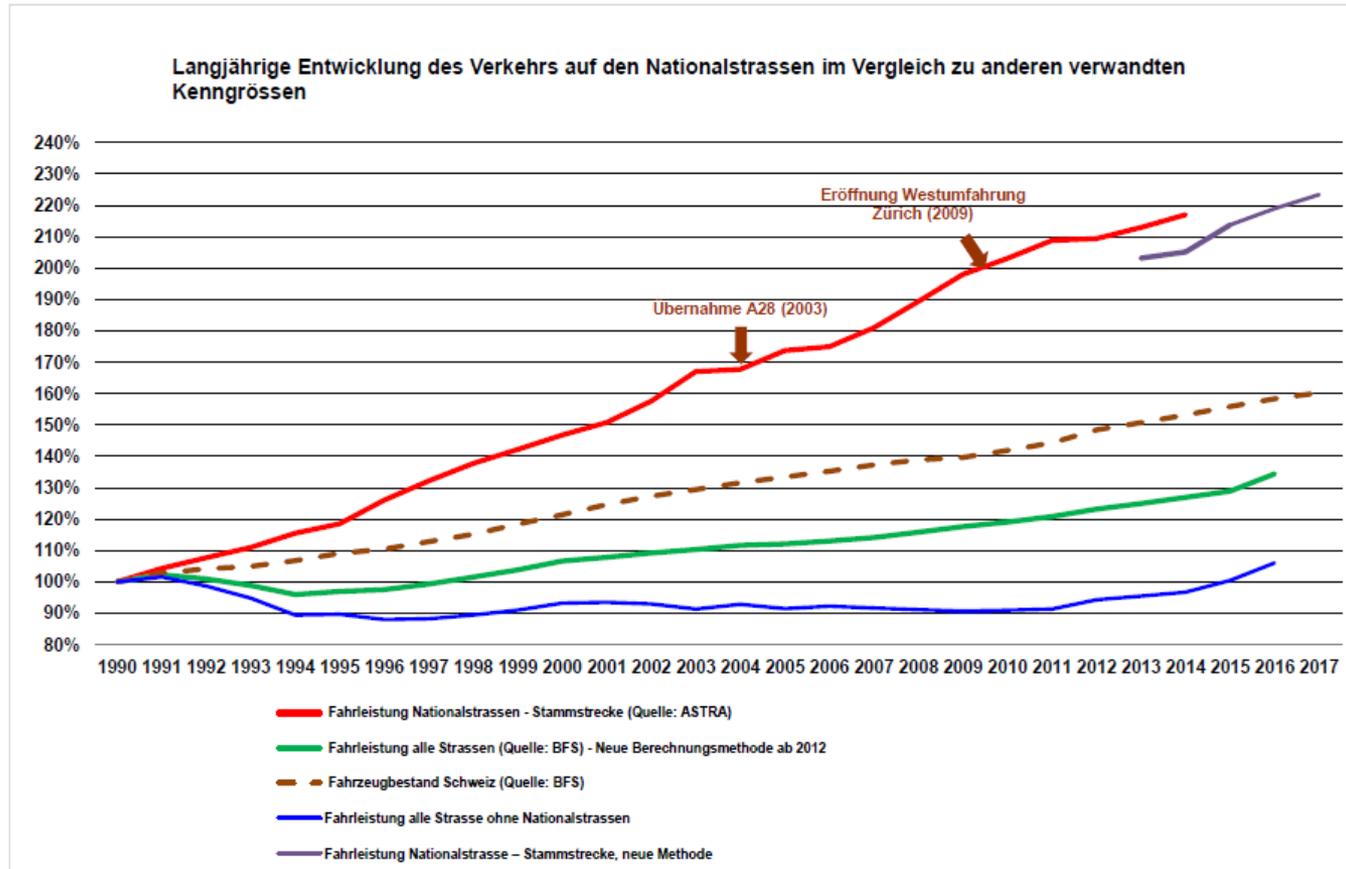


Abbildung 1 Entwicklung des Verkehrs auf den Nationalstrassen: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

... autoroutes qui absorbent déjà plus de 40% du trafic routier (plus de 70% du trafic poids lourds) !

		2012	2013	2014	2015	2016
Anteil der Nationalstrassen an der Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz (Quelle: ASTRA)	Gesamtverkehr	42.7 %	40.8 %* (42.8 %)''	40.6 %* (42.9 %)''	41.6 %*	40.9 %
	Schwerer Güterverkehr	67.8 %	67.3 %* (67.3 %)''	69.0 %* (67.2 %)''	69.1 %*	70.1 %

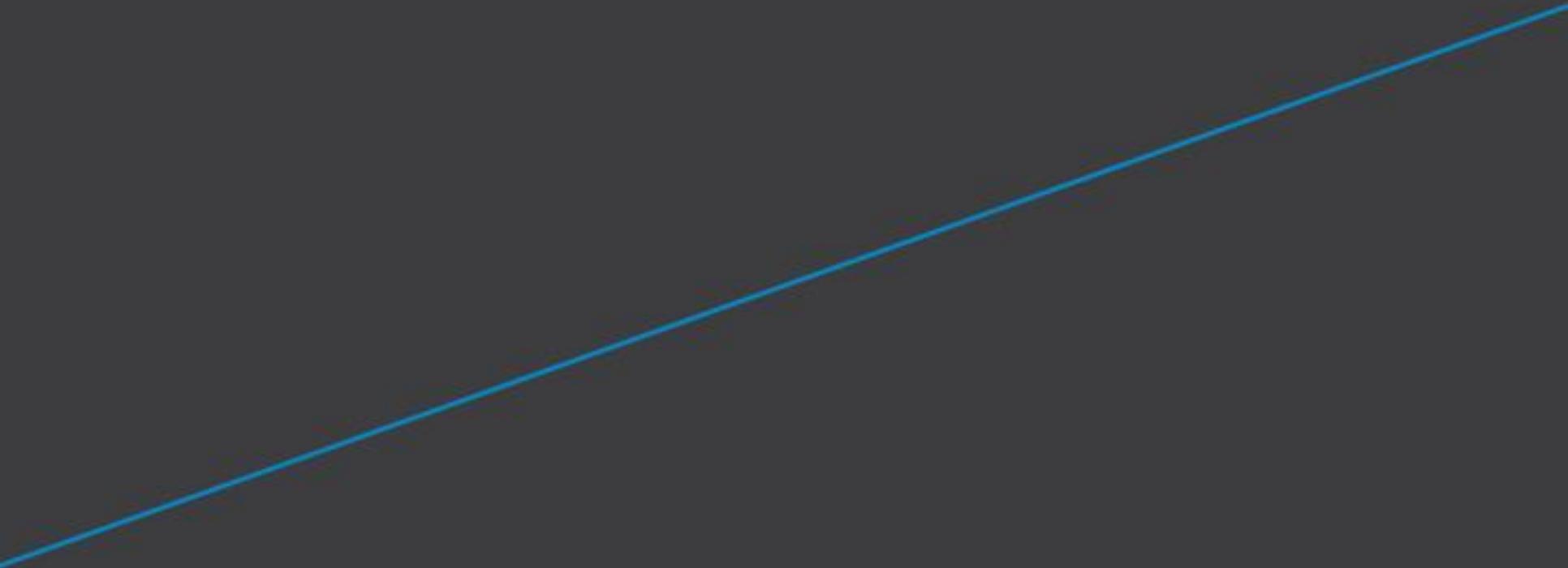
* Neue Methode zur Berechnung der Fahrleistung (siehe Kapitel 6.2)

'' Alte Methode

Tabelle 2 Entwicklung Anteil Fahrleistung Nationalstrassen

Des infrastructures (auto)routières toujours plus surchargées

“Nous commençons à apprendre à vivre avec le chaos”



2e exemple Crissier: 107'300 véhicules/jour (+ 8,8%~) en 2017...

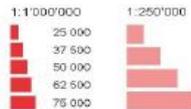
Schweizerische automatische Verkehrszählung (SASVZ)
Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR)

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2017 und
 Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2016/17

Trafic journalier moyen (TJM) 2017 et
 évolution du trafic des véhicules à moteur 2016/17

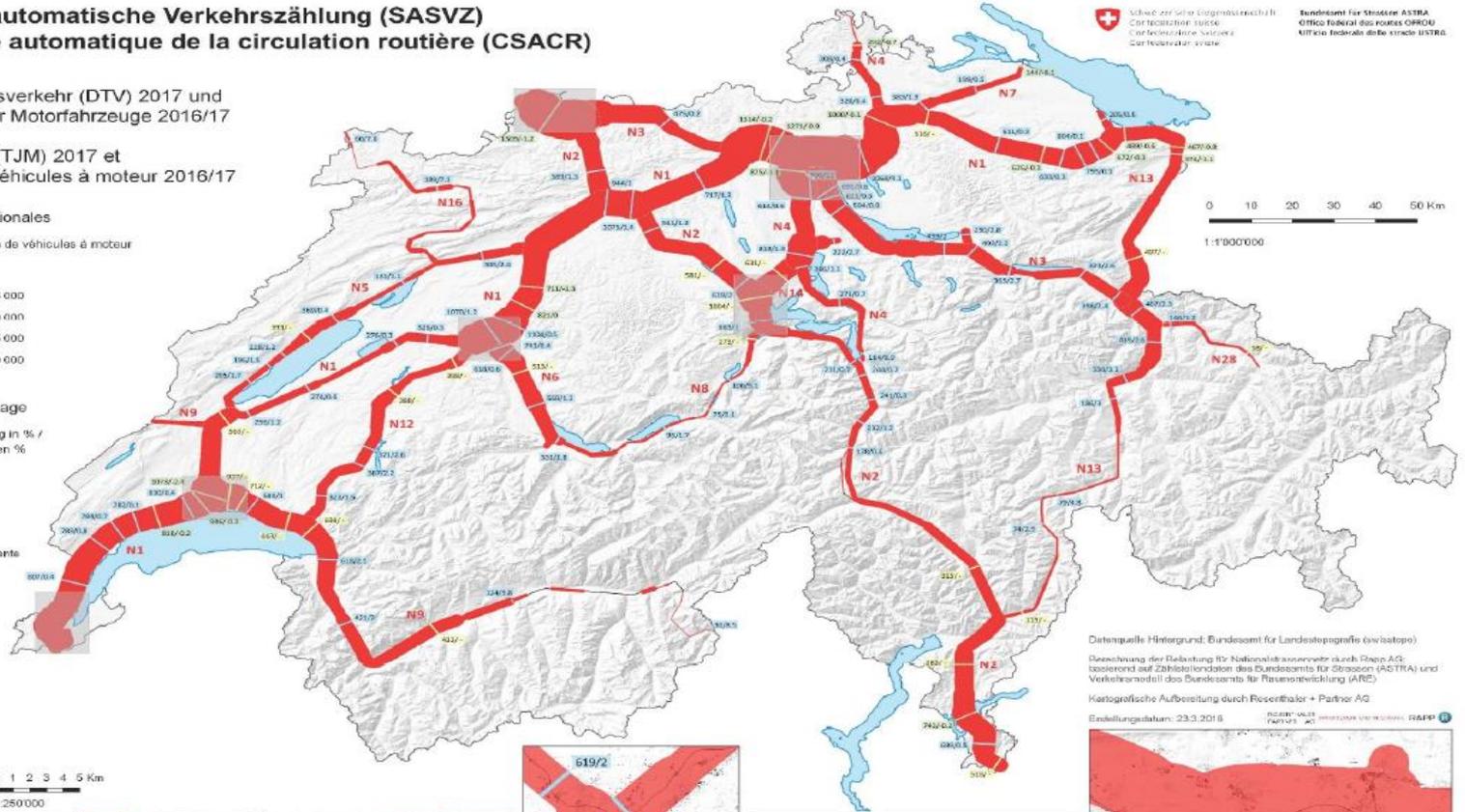
Nationalstrassen / Routes nationales

Anzahl der Motorfahrzeuge / Nombre de véhicules à moteur



Zählstellen / Postes de comptage

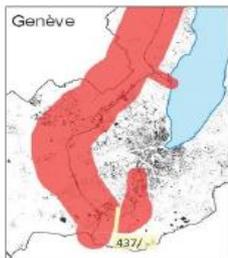
DTV [10²] und Verkehrsveränderung in % /
 TJM [10²] et changement de trafic en %



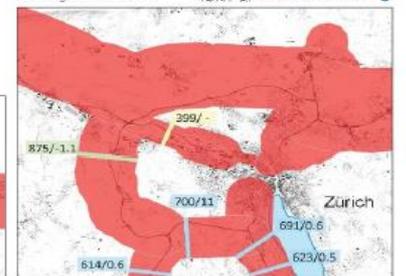
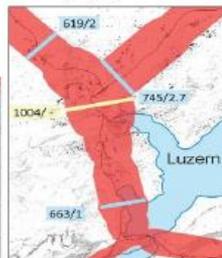
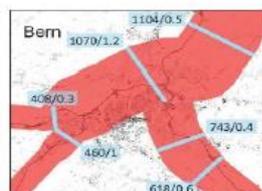
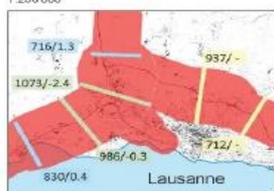
Detaillierte Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)
 Berechnung der Dichtungen für Nationalstrassenvernetze durch Rapp AG,
 basierend auf Zählstationen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und
 Verkehrsmessung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)

Kartografische Aufbereitung durch Rosenfalter + Partner AG

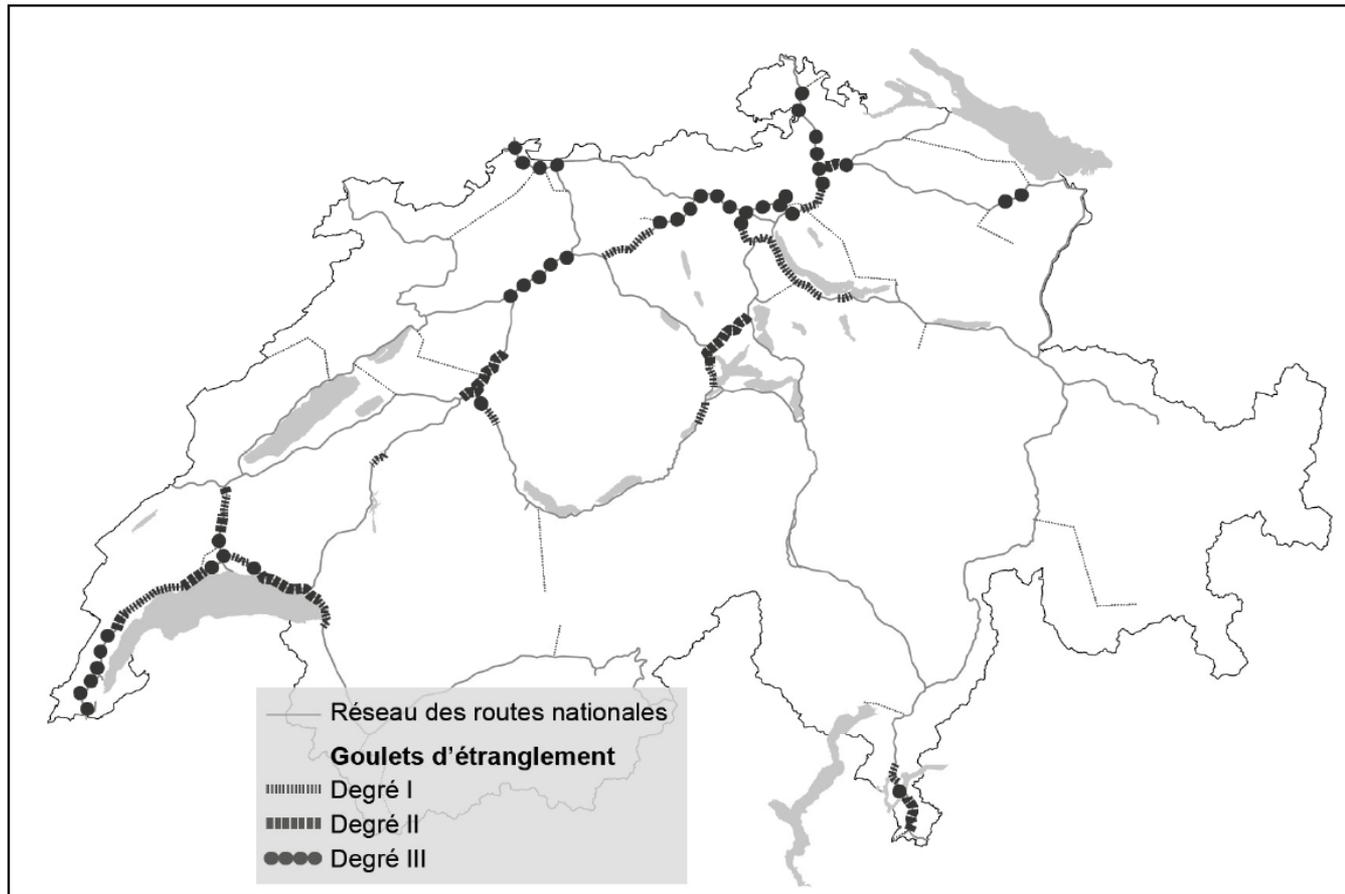
Erstellungsdatum: 23.3.2018



0 1 2 3 4 5 Km
 1:250'000



... et Crissier en 2040 ? 2 à 4 heures de bouchons par jour ...



Rapport explicatif DETEC pour la consultation
«étape d'aménagement 2019 des routes nationales» du 17 janvier 2018 (page 16)

... un scénario réaliste compte tenu de la croissance des embouteillages depuis 2000 !

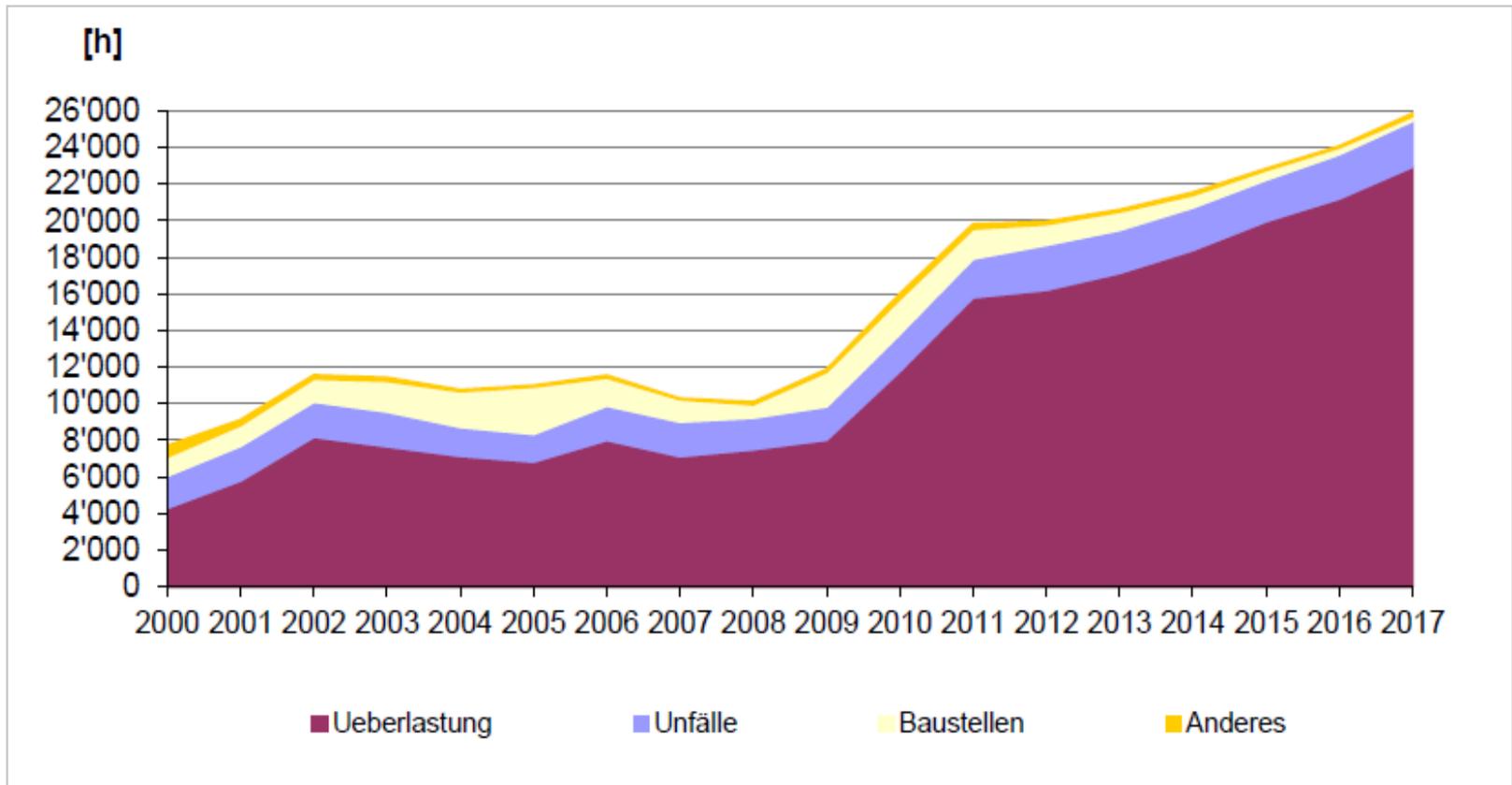


Abbildung 14 Staustunden 2000-2017

Rapport OFROU 2017 «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen» (page 21)

Et un risque sérieux de report sensible du trafic sur le réseau routier secondaire !

«(...) pour la première fois, le pourcentage de l'ensemble du trafic absorbé par les routes nationales s'est contracté **en 2017**.

Par contre, **la croissance du trafic sur le reste du réseau routier a été plus importante**, ce qui laisse penser que de nombreux tronçons de route nationale ont atteint la limite de leur capacité dans les agglomérations.

Par conséquent, le trafic s'est reporté sur les routes cantonales et urbaines, ce qui ne va pas dans le bon sens. (...)

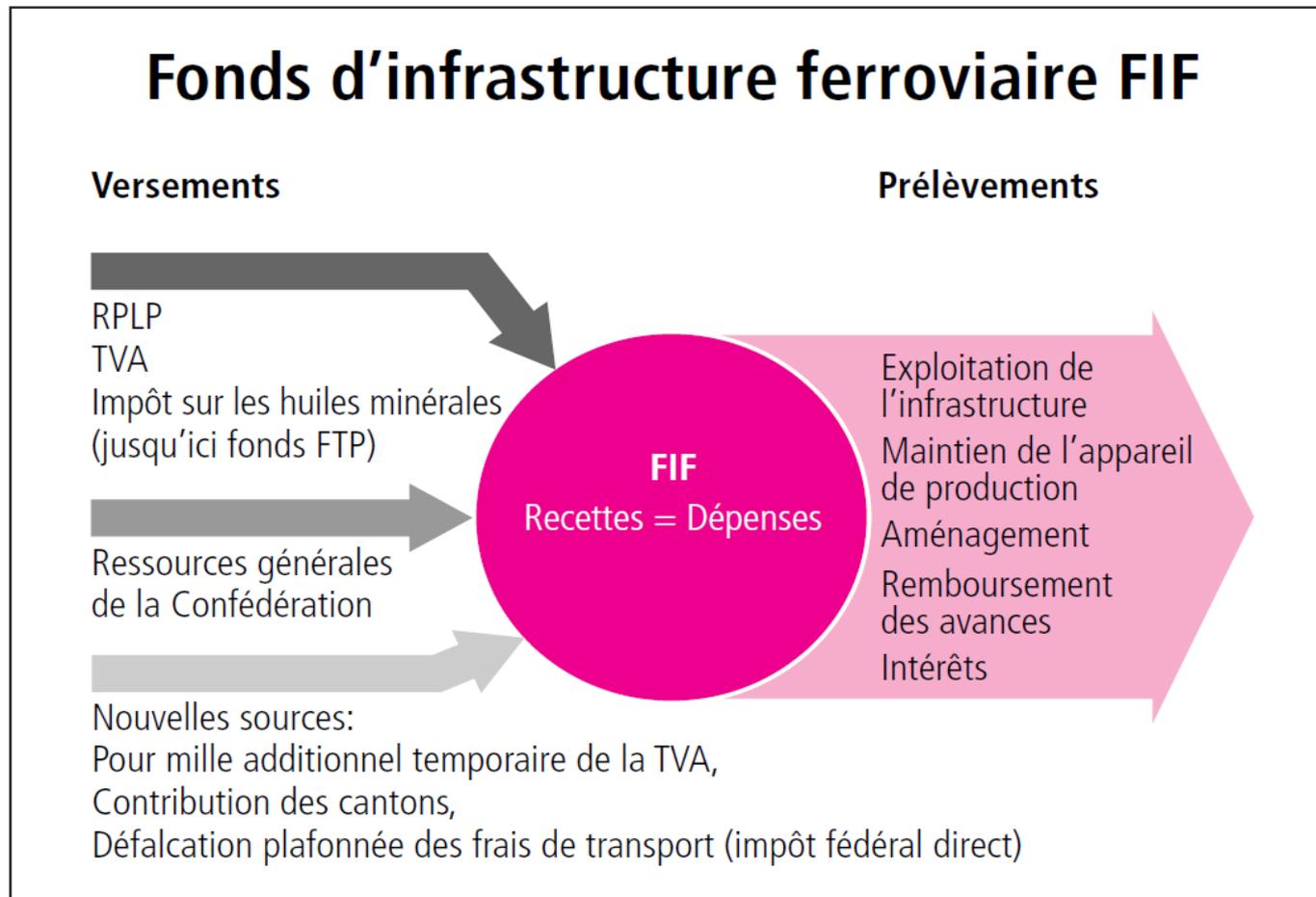
Pour que le réseau des routes nationales puisse continuer d'assurer sa fonction majeure de drainage dans les agglomérations, **des mesures doivent être prises sur le réseau routier secondaire** en complément des aménagements et de l'amélioration constante de la gestion du trafic. **Cela concerne en particulier les abords des jonctions. (...)** »

Ce que la politique a fini par faire...

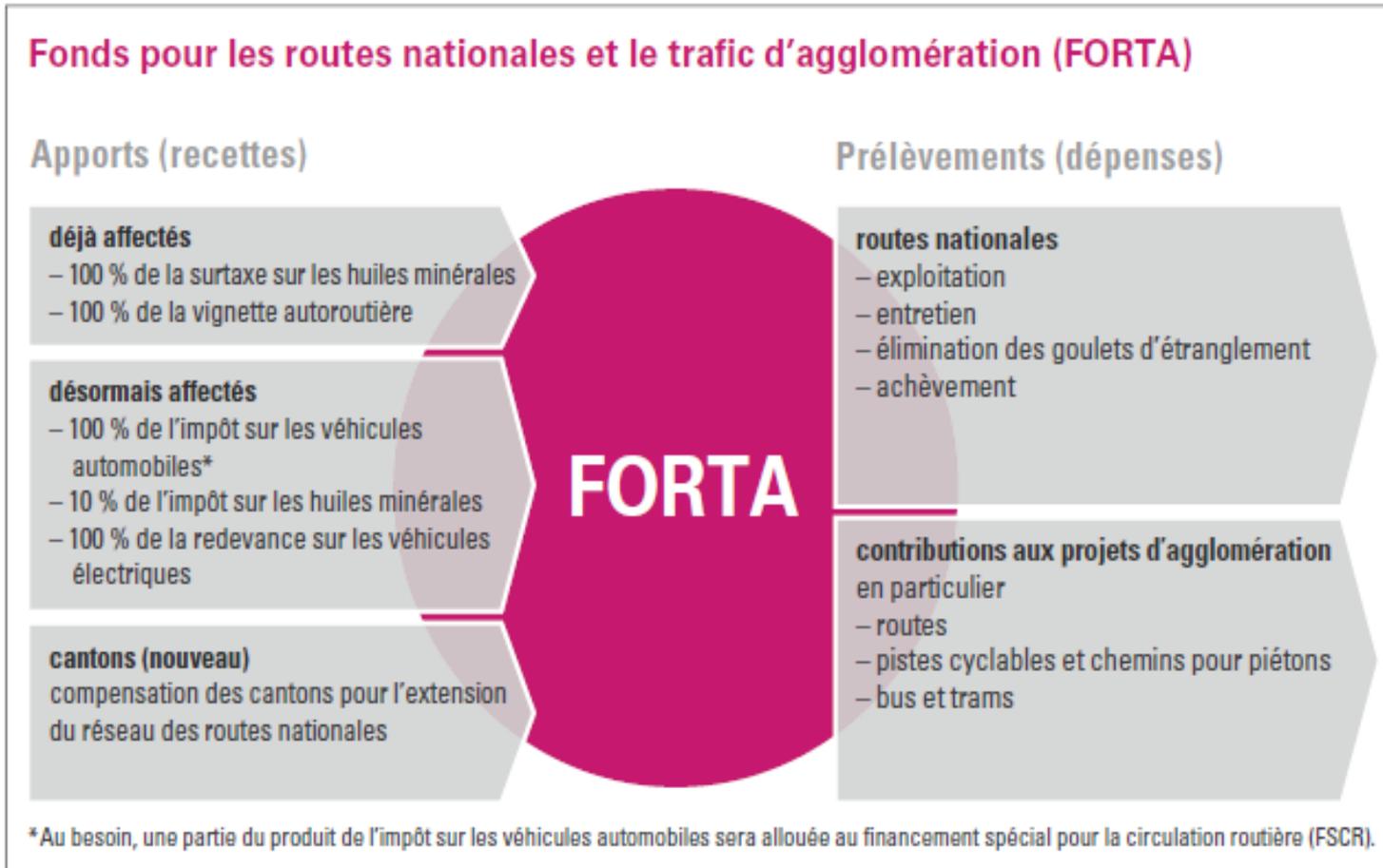
“Nous sommes sortis de l’âge de glace de
Moritz Leuenberger, avec l’aide de Doris Leuthard”



Notre pays dispose depuis 2016 d'un fonds d'infrastructures ferroviaires ...



... et d'un fonds d'infrastructures (auto)routières depuis 2018 ...



Votation populaire du 12 février 2017 – Explications du Conseil fédéral (page 15)

... après un dur combat politique de plus de 20 ans ! (pas moins de 4 votations fédérales et une pétition lémanique)



Logos des campagnes «routières» menées par l'auteur entre 2003 et 2017

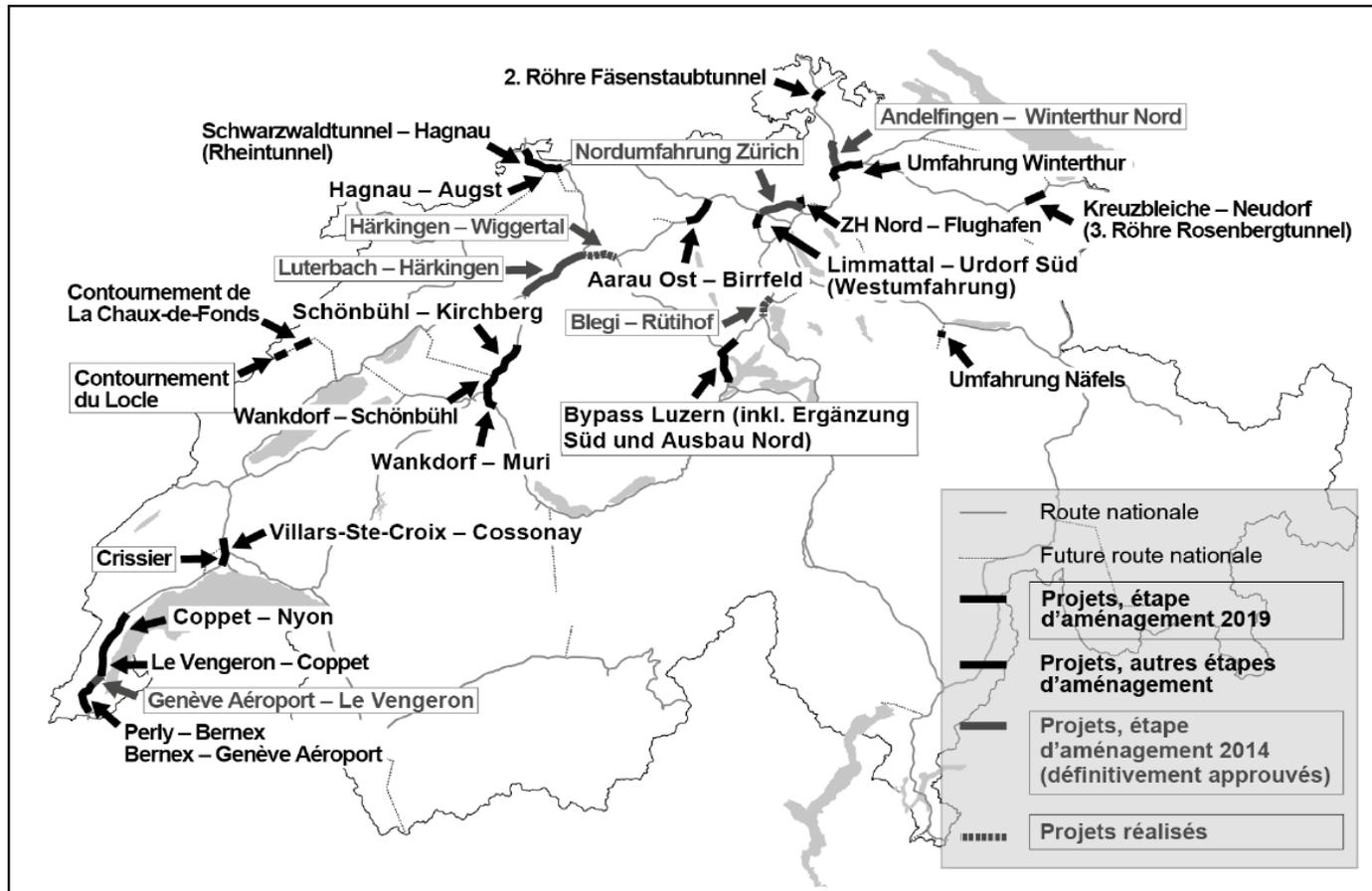
Ce que nous pouvons raisonnablement espérer ...

“Notre réseau autoroutier, colonne vertébrale de notre
mobilité, sera amélioré d’ici au mieux une génération”



Augmentation de la capacité du réseau des routes nationales vers 2030, soit d'ici 15 ans ...

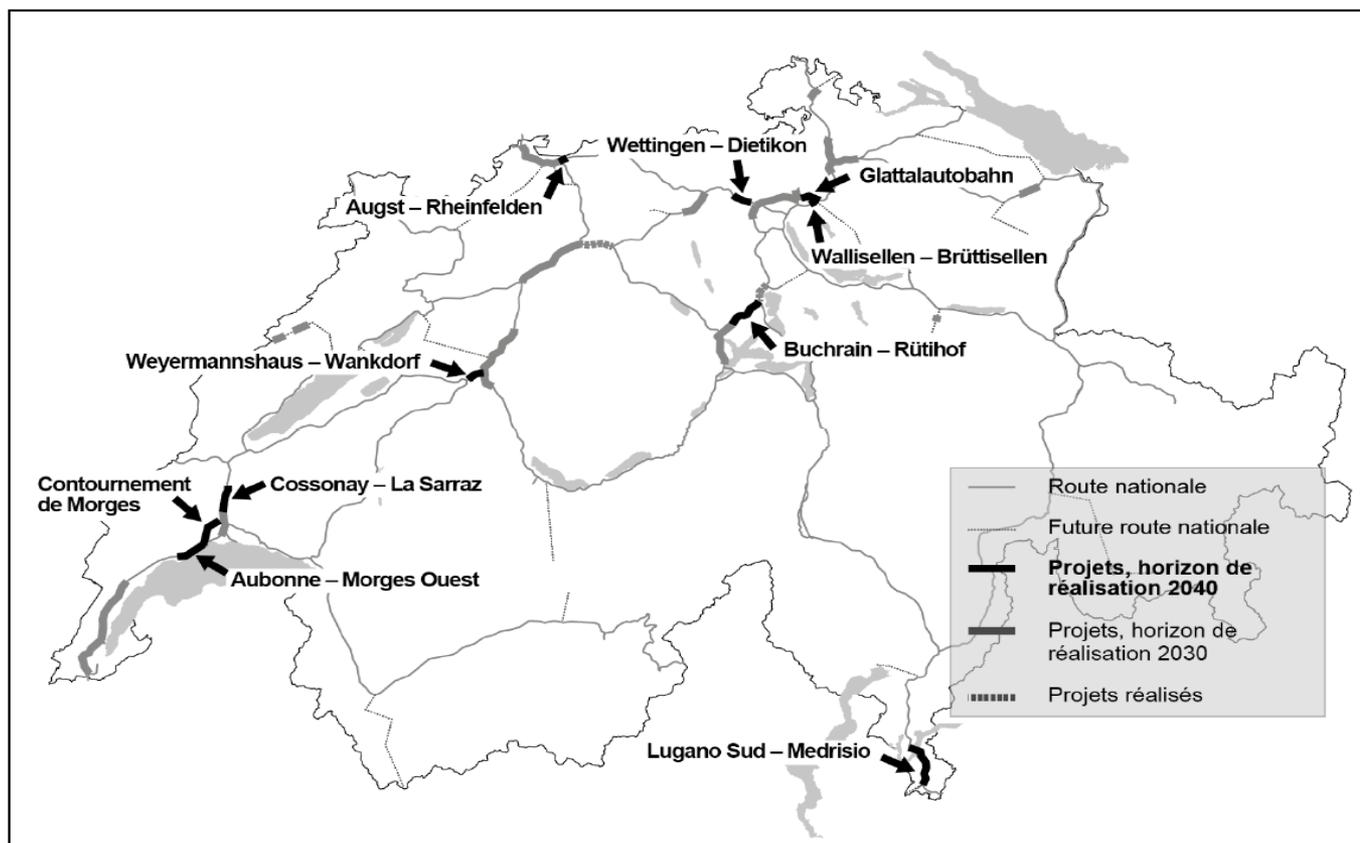
Projets de l'horizon de réalisation 2030



Rapport explicatif DETEC pour la consultation
«étape d'aménagement 2019 des routes nationales» du 17 janvier 2018 (page 48)

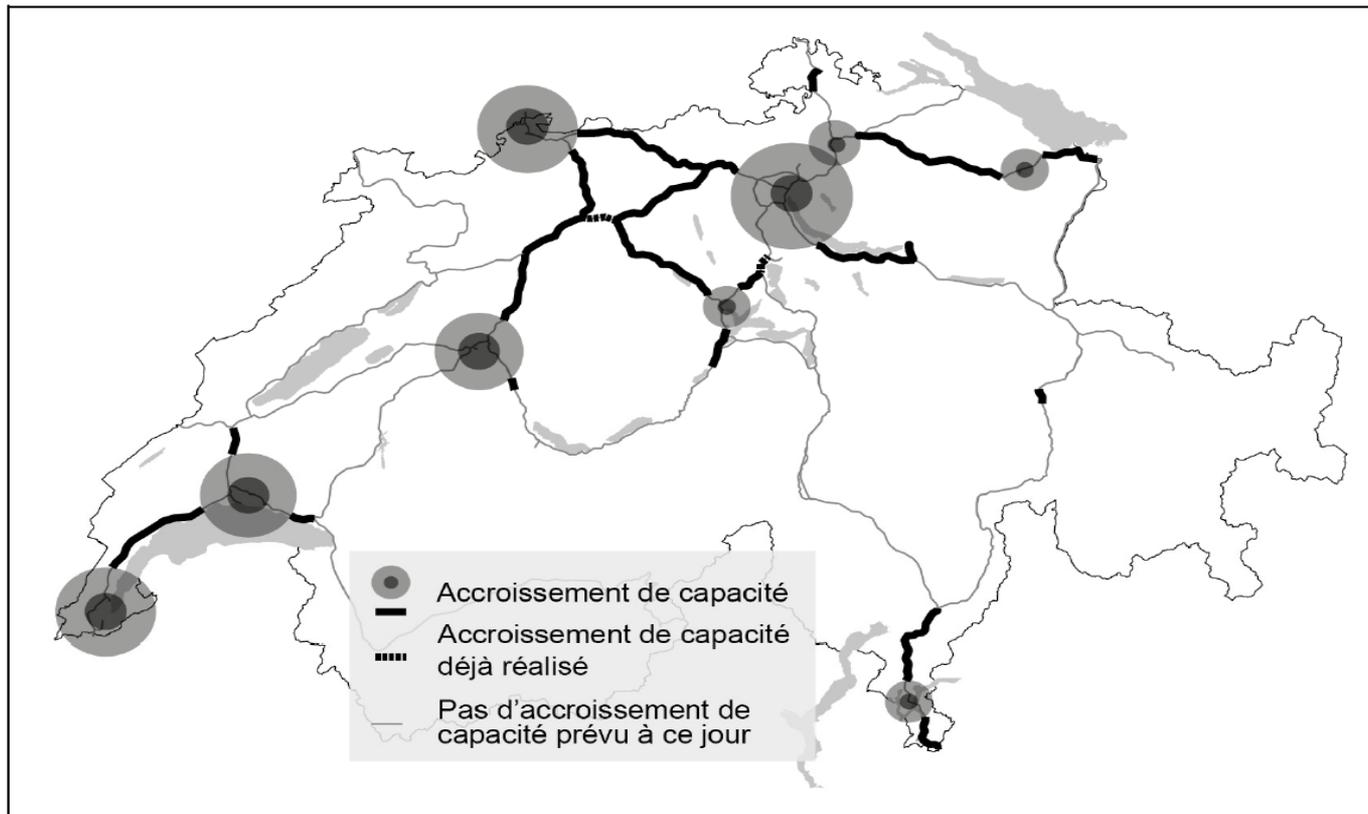
... et en 2040 (grand contournement autoroutier de Morges), soit d'ici 25 ans ...

Projets de l'horizon de réalisation 2040



... et à très long terme: nous sommes loin du bétonnage généralisé ... et du désengorgement !

Vision à long terme des routes nationales



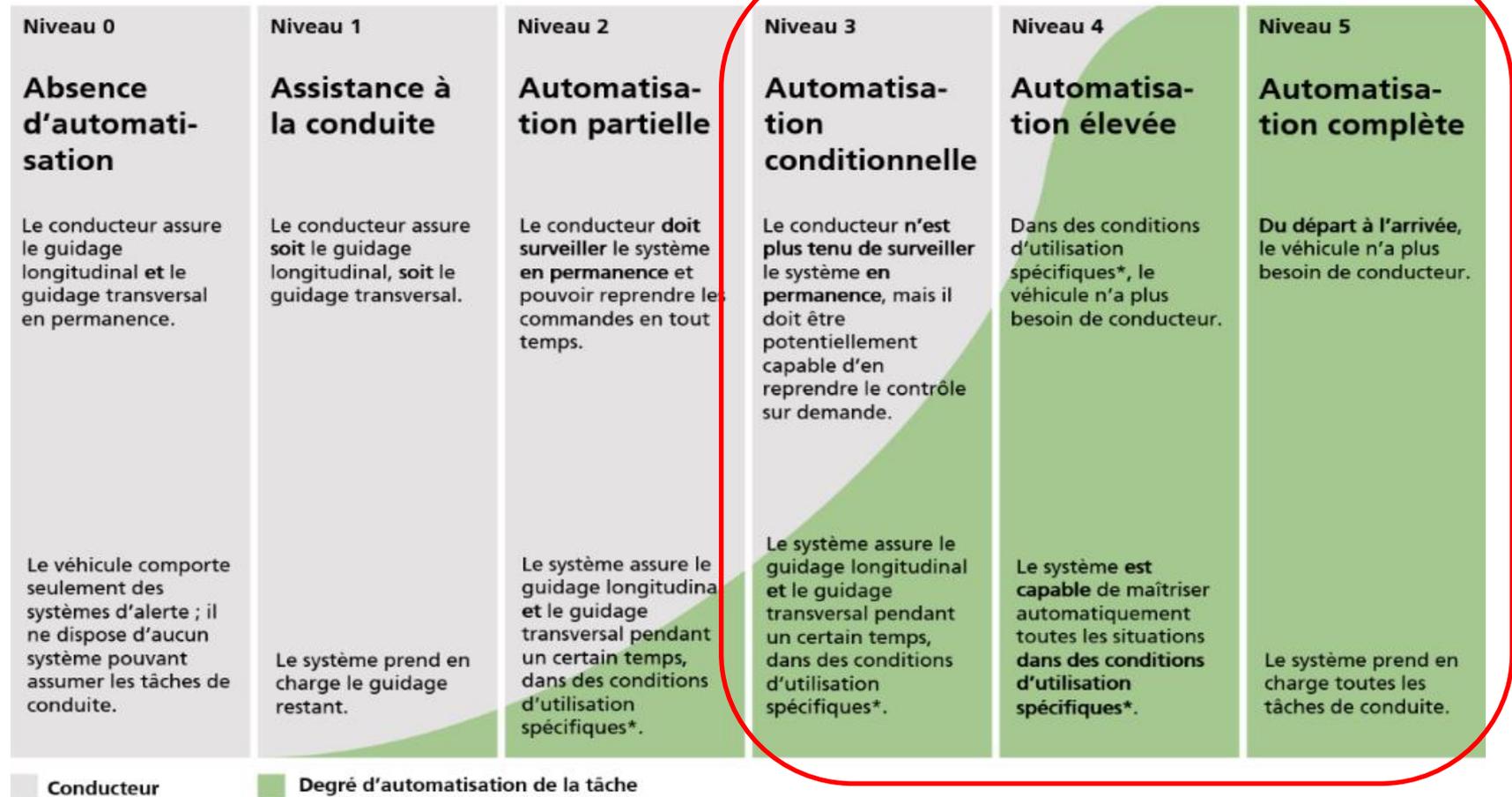
Rapport explicatif DETEC pour la consultation
«étape d'aménagement 2019 des routes nationales» du 17 janvier 2018 (page 38)

Vers un changement de paradigme ?

“Les mutations de la mobilité pourraient bien ne pas être celles évoquées par les partisans du politiquement correct”



La voiture véritablement autonome (niveau 5) est pour après-demain...



*Les « conditions d'utilisation » englobent le type de route, les vitesses admises et les conditions d'environnement.

Graphique : Verband der Automobilindustrie (VDA), Berlin, 2016. Définitions : OFROU

... avec un développement de l'autopartage, mais pas de réduction du trafic routier ?

Automobilisme 80 millions de voitures en moins en Europe d'ici 2030

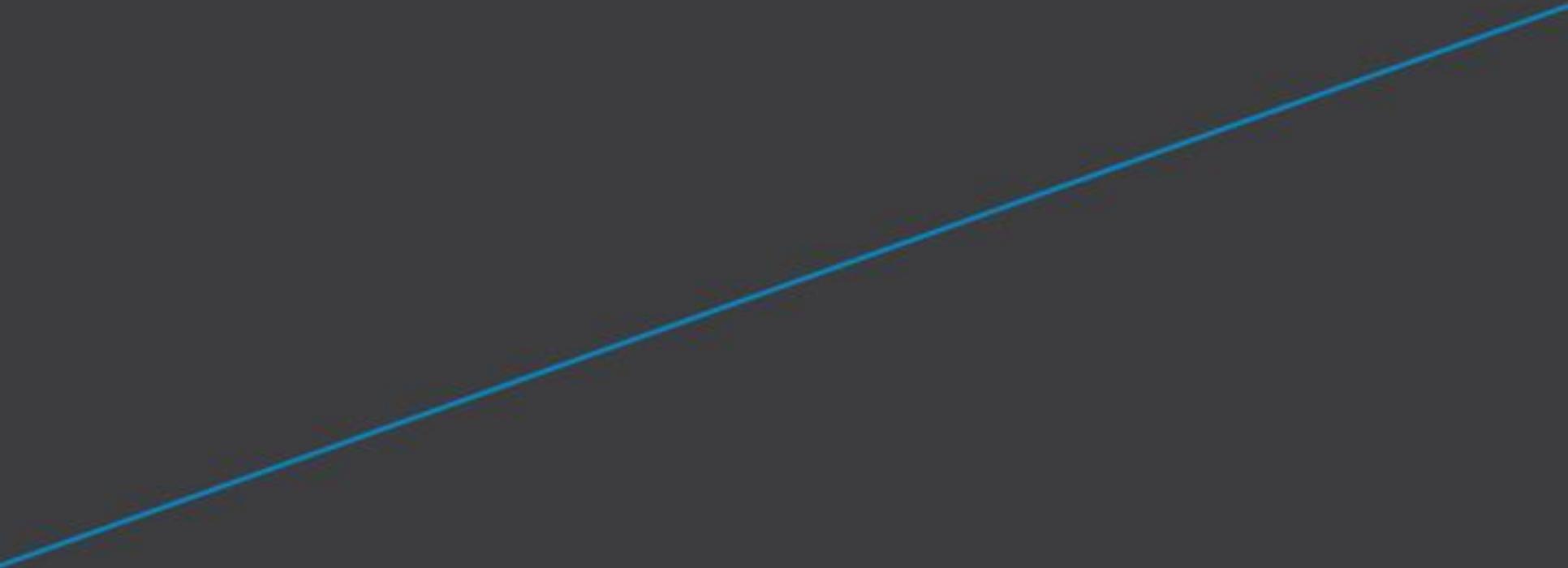
Le parc de voitures en circulation pourrait baisser de 80 millions de modèles en Europe d'ici 2030. **Une évolution liée à la progression de l'autopartage**, selon une étude du cabinet PricewaterhouseCoopers [PwC] publiée lundi.

D'ici 2030, l'Europe devrait voir le nombre de voitures sur les routes passer de 280 à 200 millions d'unités, **mais le trafic sur les routes va augmenter**, car les voitures partagées seront bien plus utilisées que des véhicules détenus en propre, estime PwC. (...)

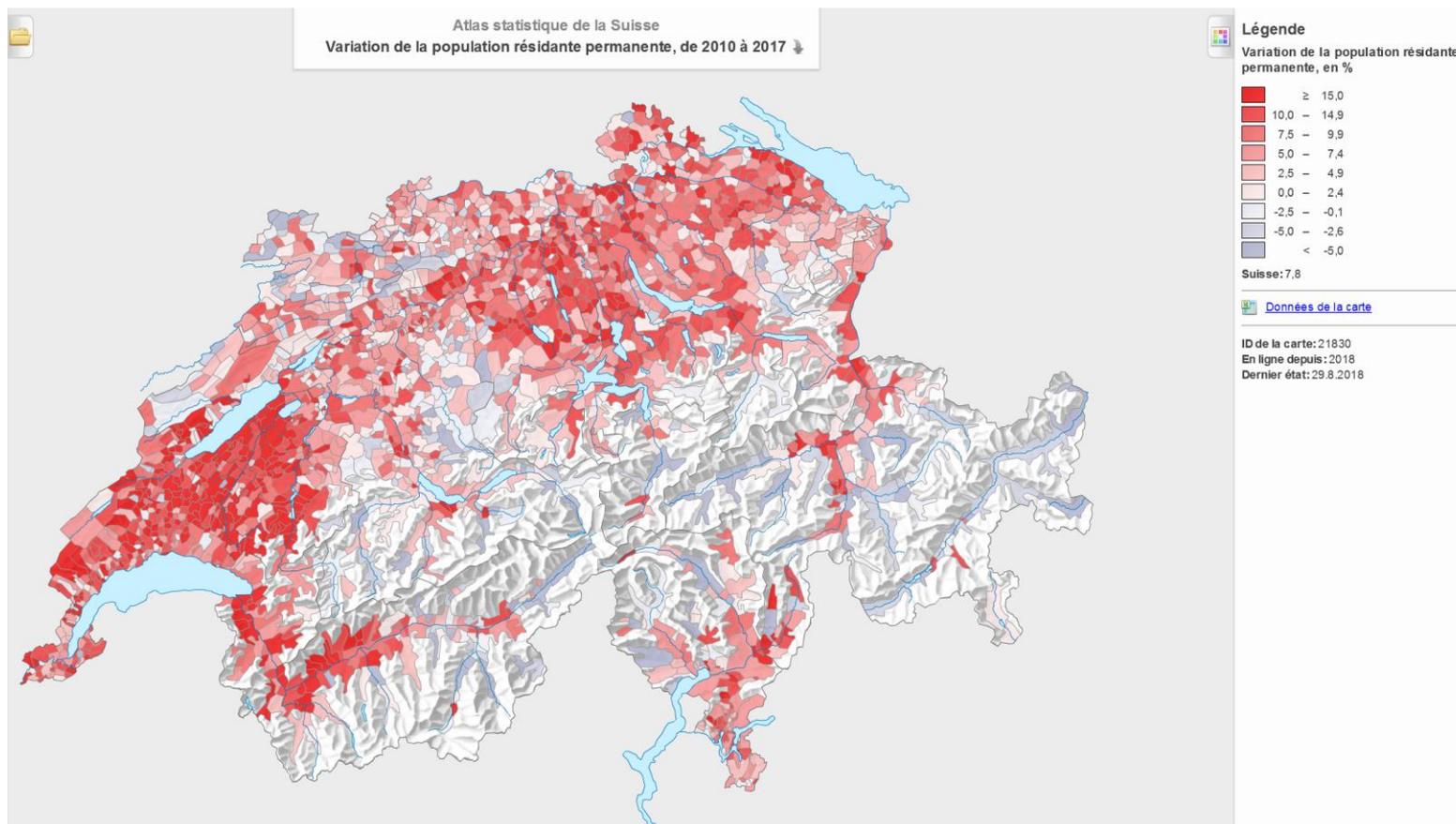
Un véhicule partagé roulera en moyenne 58'000 kilomètres par an, grosso modo l'équivalent d'un taxi, contre 13'230 kilomètres par an pour une voiture non partagée, a calculé PwC.

Article online Le Matin du 11 septembre 2017

Conclusion provisoire



La numérisation ne rendra pas inutile le développement des infrastructures, indispensable à une Suisse de 10 millions d'habitants !

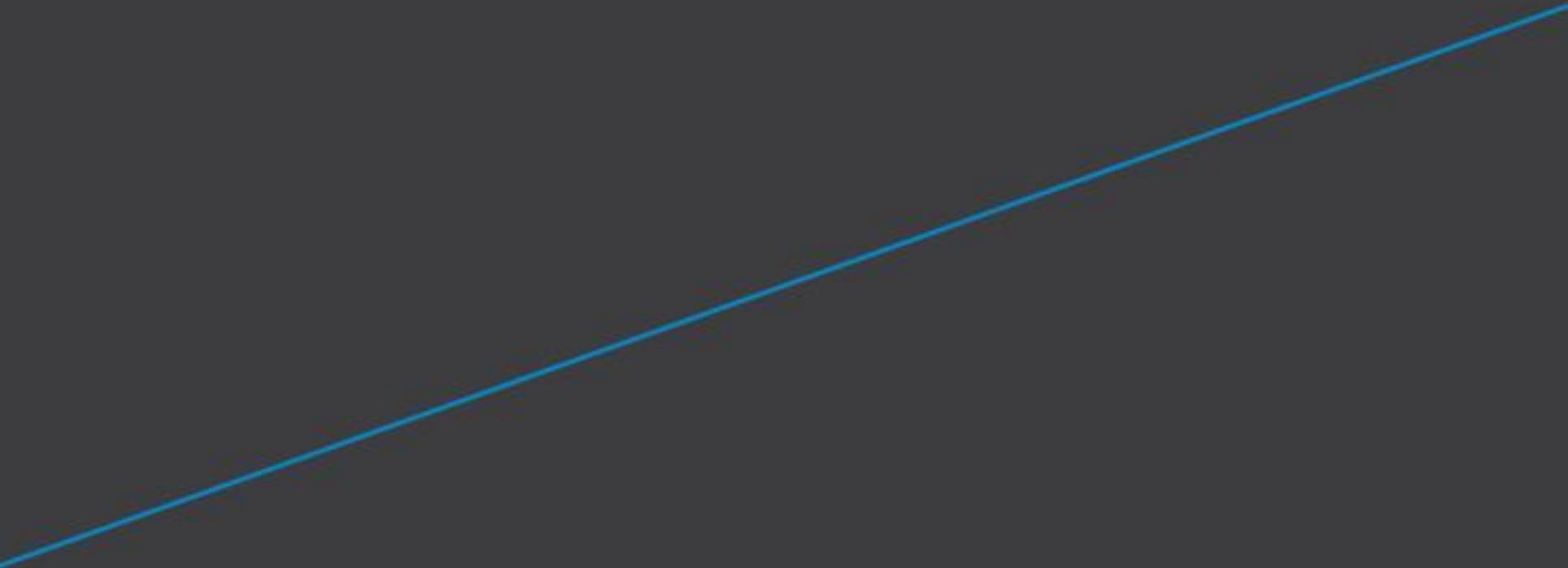




La décennie 2020-2030 sera très difficile...

- Tout indique que la mobilité (routière) va augmenter
- Tout indique que nos autoroutes vont être toujours plus surchargées
- Tout indique que les principales améliorations de capacité de notre réseau autoroutier ne seront pas en service avant 2030, au plus tôt
- **L'effort principal doit maintenant consister à sensibiliser nos concitoyens à la nécessité d'adapter notre réseau (auto)routier**

Merci de votre attention



Questions ?

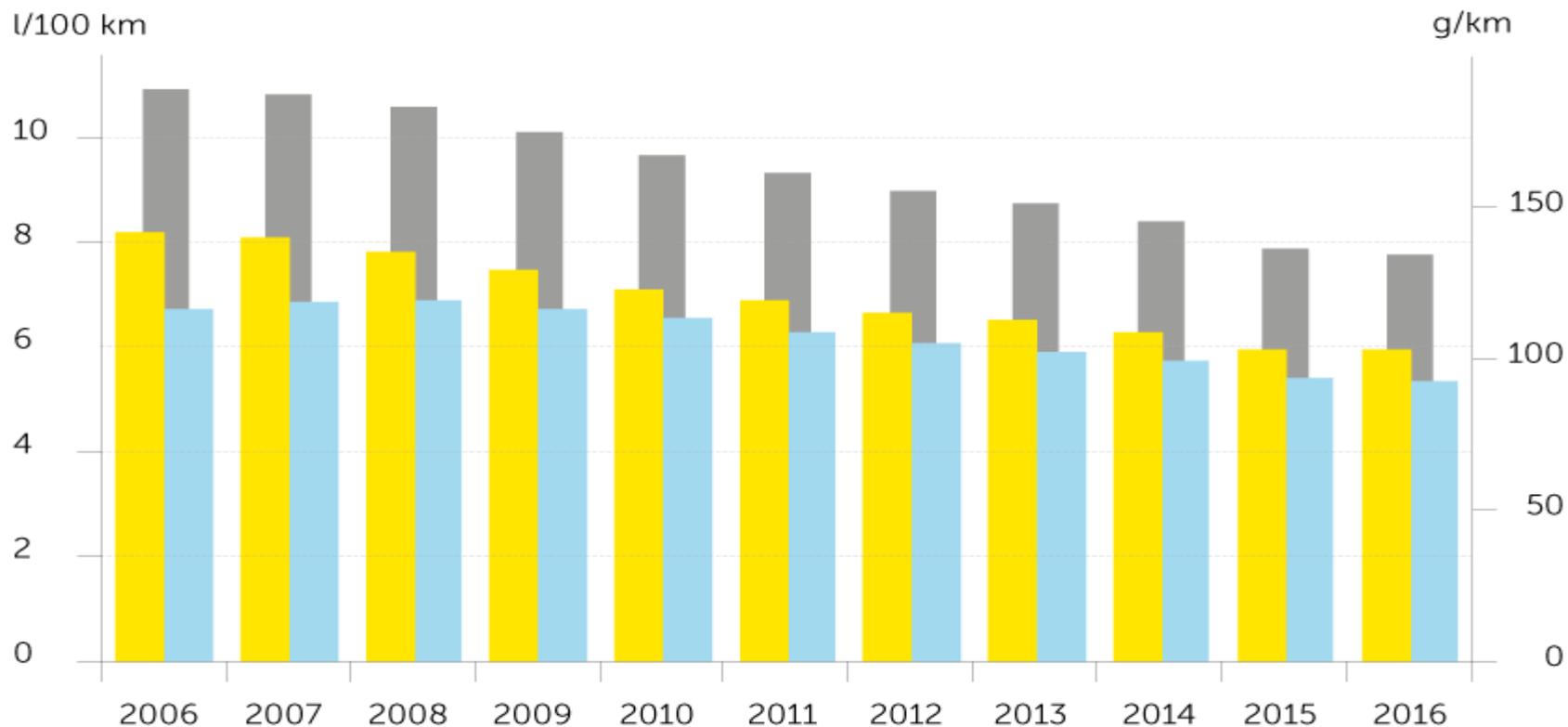
peperon@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch/actions-politiques

(thème «Mobilité»)

Fait réjouissant: les nouvelles voitures “thermiques” consomment toujours moins...

Consommation spécifique des voitures de tourisme neuves de 2006 à 2016



■ essence l/100 km ■ diesel l/100 km ■ g/km CO₂

Source: Ernst Basler + Partner SA

... à tel point que l'on doit planifier la tarification (kilométrique) généralisée de la mobilité !

