



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 28 octobre 2024

Une étude indépendante le démontre: la sécurité routière sera améliorée avec les 6 projets d'élargissement autoroutiers

Chaque quatre ans, le Conseil fédéral propose au Parlement un paquet de mesures pour améliorer la fluidité et garantir la fonctionnalité et la sécurité du réseau des routes nationales. Les 6 projets soumis en votation le 24 novembre prochain ont été passés en revue par le bureau CSD Ingénieurs sous l'angle du trafic induit et de la sécurité routière. Les résultats sont clairs : la sécurité routière s'améliore autant sur les autoroutes que dans les villages riverains de l'autoroute, et l'effet supposé du trafic induit ne se confirme pas en Suisse.

Entre 1990 et 2019, le trafic sur les routes nationales suisses a augmenté de 137 % alors que pratiquement aucun élargissement n'a été réalisé depuis, créant des goulets d'étranglement autour des grandes agglomérations, ce qui affecte la fluidité du réseau. Alors que les six projets contenus dans l'Etape d'aménagement 2023 ont été soutenus par le Conseil fédéral et le Parlement, ils seront soumis en votation le 24 novembre prochain.

Les autoroutes sont les routes les plus sûres de Suisse

Afin d'établir de manière indépendante et neutre la corrélation entre sécurité routière et ces projets d'élargissement, le TCS a mandaté le Dr. Micaël Tille, directeur adjoint du bureau CSD ingénieurs et chargé de cours à l'EPFL, pour réaliser une étude. Le rapport final met en lumière des statistiques frappantes : bien que les routes nationales n'occupent que 2,7 % du réseau routier suisse, elles absorbent 45,4 % du total des kilomètres parcourus par les véhicules. Cependant, malgré cette importante densité de circulation, ces axes concentrent seulement 14,1 % des accidents de la route en 2023, contre 20,9% hors localité et 65,0 % en localité. Les autoroutes enregistrent en effet le taux d'accidents le plus bas de Suisse, avec 0,26 accidents par million de km, contre 1,31 sur le reste du réseau routier. Ces différences sont liées à la conception même des autoroutes, qui permettent de minimiser les risques d'accidents graves et de fluidifier le trafic grâce à la séparation physique des sens de circulation, à l'absence de carrefours à niveau, à la présence de bandes d'arrêt d'urgence et à l'absence de vélos ou de piétons sur la chaussée.

Des accidents moins fréquents et moins graves

Les données statistiques confirment que les accidents matériels sont également moins fréquents sur les autoroutes, avec un taux de seulement 16,7 % des accidents matériels totaux en Suisse en 2023. Le nombre d'accidents avec victimes corporelles y est particulièrement faible, représentant seulement 9,1 % des accidents graves dans tout le pays. Cela s'explique en grande partie par l'aménagement spécifique des infrastructures autoroutières, qui réduit considérablement les risques d'accidents frontaux et de collisions avec des obstacles latéraux.

La sécurité routière sur les autoroutes s'améliore aussi continuellement. Au cours des dix dernières années, le nombre de victimes de dommages corporels graves sur ces axes a diminué de plus de 40 %. Cela reflète l'efficacité des mesures mises en place et la nécessité de continuer à investir dans l'extension et la modernisation des autoroutes pour maintenir ce niveau de sécurité élevé, voire l'améliorer.

Eviter le report de trafic dans les localités pour en préserver la sécurité routière

Cependant, la sécurité routière n'est pas uniquement une question d'infrastructure ; elle est également liée à la répartition du trafic. Lorsque les autoroutes sont saturées, une partie du trafic se reporte automatiquement sur les routes cantonales et communales selon le principe des vases communicants expliqué par l'auteur de l'étude. Ces itinéraires alternatifs passent à proximité des zones résidentielles, d'écoles, d'institutions sociales (EMS, centres médicaux ou dans des zones à vitesse modérée, etc.), augmentant le risque d'accidents graves, notamment pour les piétons, dont les enfants, et les cyclistes. Ils ont pour conséquence un lot de nuisances important dans les villes et villages riverains de l'autoroute. « *En élargissant ponctuellement le réseau des routes nationales, le trafic qui emprunte actuellement les itinéraires alternatifs sur les routes cantonales et communales empruntera à nouveau l'autoroute, et réduira par conséquent la pression sur le réseau secondaire* », précise Dr. Micaël Tille, auteur de l'étude. L'effet positif sur la sécurité sera donc double puisque les véhicules emprunteront les axes les moins accidentogènes et les plus sûrs d'une part, et le nombre de véhicules sur les routes sera moins important. Ce transfert spatial sera avant tout bénéfique aux usagers de la



mobilité douce (piétons, trottinettes, cyclistes) et aux transports publics. Et de citer l'exemple du contournement nord de Zurich après l'ouverture d'une 3^{ème} voie enterrée. Selon un rapport de l'OFROU, les accidents ont diminué de 75% et le trafic d'évitement a diminué en moyenne de 20% sur les routes cantonales adjacentes.

A propos de l'étude

Cette étude indépendante a pour but de formuler une analyse objective et factuelle de différents sujets liés au PRODES. Elle a été menée par le bureau CSD Ingénieurs sur mandat du TCS. L'analyse a pris en considération les éléments suivants :

- La relation entre l'évolution démographique et l'augmentation de la motorisation et du trafic.
- Les indicateurs de la sécurité routière relatifs aux autoroutes.
- Les effets induits liés à la création d'infrastructure routière sur les charges de trafic pour l'ensemble d'un territoire.
- Le système de « vases communicants » entre infrastructures routières.
- Le phénomène de report modal inversé, à savoir report des déplacements des transports publics vers la route.
- Les avantages et inconvénients liés au P+R au niveau des jonctions autoroutières.
- Les effets d'une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) en matière de sécurité routière et de la fluidification du trafic.

Contact

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectuée en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.