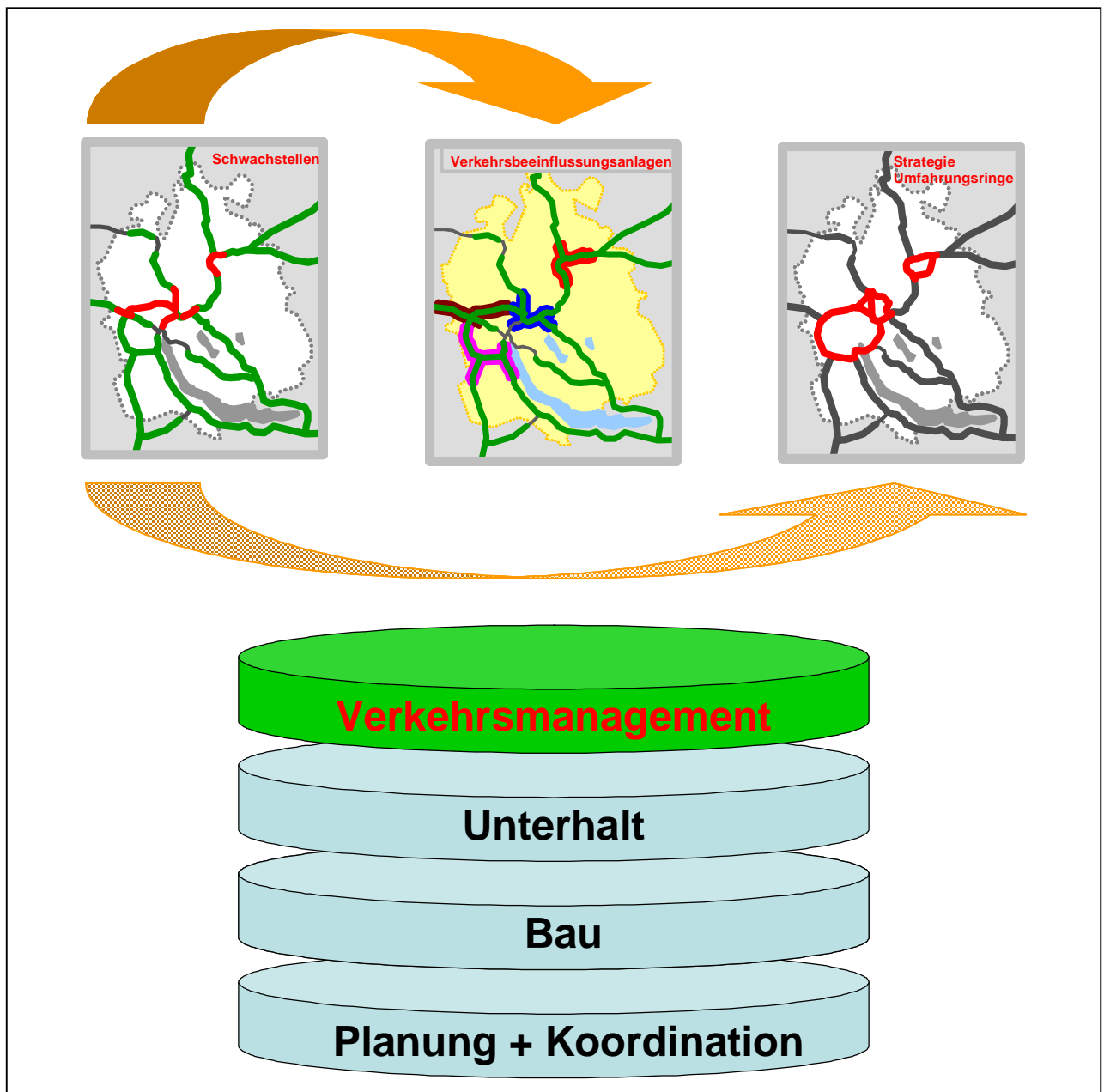




## Solutions pour l'organisation du trafic dans le canton de Zurich

Thomas Kieliger, ingénieur cantonal

Exposé tenu devant l'assemblée générale de la Fédération routière suisse FRS,  
Berne, 14 juillet 2005



## **Situation de départ**

Le réseau routier suisse est soumis à des contraintes de plus en plus sévères. Les routes nationales et, d'une manière générale, toutes les routes à fort débit sont particulièrement affectées par cette évolution. C'est ce que révèlent les dernières analyses des comptages permanents effectués par l'Office fédéral des routes (Ofrou). Avec des fréquences quotidiennes allant jusqu'à 150'000 véhicules, les routes à fort débit de la région de Zurich prennent la tête de ce classement. Les mesures indiquent de surcroît une augmentation annuelle du trafic de 2% et même davantage. Cette évolution a pour résultat que le réseau des routes à fort débit de la région zurichoise est quotidiennement chargé jusqu'à la limite de ses capacités et même davantage. D'où provient ce trafic? Des enquêtes ont révélé que le trafic intérieur ainsi que le trafic de départ et de destination représentent 95% du trafic zurichois. C'est dire que le trafic de transit ne joue qu'un rôle marginal. La charge principale est assumée par les routes à fort débit. Bien qu'elles ne représentent que 10% du réseau routier global de la région, elles drainent environ 40% du trafic. Il ressort clairement de ces chiffres que les routes à fort débit constituent l'épine dorsale du trafic d'agglomération zurichois. Leur bon fonctionnement est donc décisif. Toute surcharge de ces routes réduit la sécurité et la fiabilité du réseau routier, donc entraîne des pertes économiques importantes. Conclusion: les problèmes de trafic actuels et futurs se situent dans le trafic d'agglomération. C'est donc à ce niveau qu'il faut intervenir avec de nouvelles solutions.

## **Solution intégrale**

Comment une solution au problème de trafic dans le canton de Zurich peut-elle se présenter? Dans les zones fortement habitées, l'extension du réseau routier en fonction de la demande, comme cela s'est fait jusqu'ici, touche à ses limites. Ces ouvrages sont en effet de plus en plus chers. L'activité principale du service cantonal des routes se déplace donc progressivement de la construction de nouvelles routes vers un nouveau mode d'exploitation du réseau routier existant. Il s'agit de mettre en place une organisation intelligente du trafic pour obtenir un système de transport performant. Deux modes d'intervention doivent être distingués à ce niveau: d'une part, il faut mettre en place une infrastructure à la pointe du progrès. C'est elle qui est à la base de la sécurité routière, de la fonctionnalité et de l'économie du trafic routier. D'autre part, il faut veiller à la qualité du trafic, donc au déroulement sans perturbation du trafic. Une gestion moderne du trafic permet de prévoir la durée des trajets et d'atteindre avec un maximum de fiabilité les destinations choisies. Le recours à des techniques de trafic intelligentes est aussi un facteur de sécurité. Ces deux modes d'intervention sont étroitement liés l'un à l'autre et l'objectif visé ne peut être atteint que s'ils sont planifiés, coordonnés et exploités en commun. Les deux actions doivent être dirigées par la même autorité. C'est exactement la stratégie poursuivie par le département des travaux publics du canton de Zurich.

## **Solutions pour le trafic dans le canton de Zurich**

Comment ces solutions se présentent-elles au niveau de la route? Comme nous l'avons constaté plus haut, l'extension du réseau routier ne peut être envisagée, pour des raisons d'espace et financières, que si le maintien de la qualité du trafic ne tolère pas d'autre solution. Aussi, le canton de Zurich a-t-il concentré ses efforts sur la gestion du trafic. Une analyse des points faibles du réseau zurichois des routes à fort débit a permis de localiser les principaux problèmes, à savoir les axes

d'entrée et de sortie de l'agglomération zurichoise, le contournement de Zurich par le nord, l'auto-route A1 dans le Glattal et le contournement de Winterthur. Ces tronçons seront progressivement équipés d'installations de gestion du trafic. Dans la vallée de la Limmat, les dispositifs de gestion des voies d'accès aux autoroutes fonctionnent déjà de manière satisfaisante. Zurich a fait œuvre de pionnier avec cette technologie. Les planifications sont en cours pour les contournements Zurich-Nord et Winterthur tout comme pour le contournement de la ville par l'est, tronçon actuellement en construction et qui sera équipé de la sorte au moment de sa mise en service en 2008.

Une gestion efficace du trafic exige cependant aussi la présence d'un réseau routier performant. C'est à ce niveau qu'intervient la stratégie des anneaux périphériques qui sont prévus dans les régions Zurich, Glattal et Winterthur. On obtient ainsi une bonne répartition des flux de trafic dans les agglomérations et, en cas de perturbations majeures, le trafic peut être rapidement dévié au moyen du système de gestion. L'application de cette stratégie coûtera environ 7 milliards de francs. Le réseau routier hiérarchiquement inférieur répond à d'autres stratégies. Partant d'une analyse détaillée des points faibles, des systèmes de gestion régionaux ont été développés pour les zones Limmattal, Glattal et Winterthur. Ces dispositifs sont adaptés aux flux de la circulation sur le réseau des routes à fort débit. Le mode de gestion vise à minimiser les retards des transports publics routiers tout en optimisant le trafic motorisé individuel. Les analyses des points faibles ont cependant aussi révélé des situations dans lesquelles la seule gestion du trafic ne suffit plus. Le trafic peut être si dense par endroit qu'il faut raisonnablement élargir le réseau pour garantir la sécurité du trafic et la qualité de la vie des bordiers. Il s'agit notamment des traversées de localités. Ces aménagements figurent dans la conception globale des transports du canton de Zurich.

### **Organisation du trafic à Zurich**

Les situations, réflexions et stratégies décrites ci-dessous montrent bien que seules une appréciation et une organisation globales du système de transport permettent d'atteindre l'objectif visé, à savoir une qualité du trafic supérieure avec tous les effets économiques positifs qui en découlent. Cette conception globale comprend la planification et la coordination de la construction et de l'entretien des infrastructures ainsi que de la gestion du trafic pour tous les modes de transport (trafic motorisé individuel, transports publics, trafic lent) sur tous les réseaux (routes à fort débit, réseaux secondaires). Avec la nouvelle péréquation financière, la Confédération extrait les routes à fort débit de cet ensemble pour les gérer de manière centralisée. Il s'en suit forcément une baisse de la qualité du trafic. En outre, il n'est ainsi plus possible de coordonner un système global de transport équilibré et optimal en fonction des différents intérêts en jeu.

Le modèle de la région de transport représente une solution pragmatique. Il vise à réunir au niveau d'une unité géographique logiquement délimitée les compétences de la Confédération et des cantons concernés. La planification stratégique supérieure reviendrait à la Confédération alors que la région de transport serait chargée sur la base d'un mandat de prestations de la conduite opérationnelle de la planification, de la construction et de l'exploitation des infrastructures. Les cantons et les communes seraient également impliqués dans la coopération au niveau de la région de transport. L'importante coordination de la planification, de la construction et de l'exploitation par une seule autorité serait ainsi assurée et les conditions optimales pour la mise en place d'un système de transport global performant et offrant de grands avantages économiques seraient réunies.