



	<b>NOUVELLES</b>	L'OFFICE
DOCUMENTS	LIENS	CONTACT
RECHERCHE	FAQ	EMPLOIS

**Priorités:** [Politique de sécurité routière](#) | [Le permis de conduire à l'essai](#) | [Plan directeur de la locomotion douce](#) | [Système du compte-gouttes](#) | [Permis de conduire](#) | [Permis de conduire format carte de crédit](#) | [Route et Trafic 200](#) | [Péage des poids lourds en Allemagne \(LKW-Maut\)](#) | [Données concernant le trafic Suisse](#) | [Transport des marchandises dangereuses par route](#) | [Truckinfo](#) | [Tachygraphe numérique](#) | [Chauffeurs professionn](#)

## News

[Communiqués](#) • [Documentation pour la presse, exposés, faits](#) • [Archives des communiqués](#)

## Médias

*Fluidité du trafic sur les routes nationales en 2005*

Introduit le 14.9.2006

L'année dernière, le volume du trafic sur les routes nationales a augmenté de 1,4 % par rapport à l'année précédente, une hausse qui demeure en deçà de la moyenne des dernières années. En effet, en 2005, l'on a enregistré 220 heures d'embouteillage supplémentaires par rapport à 2004, soit une progression de 2 %. Les bouchons ont sensiblement augmenté sur l'A3 (+ 32 %), alors que la circulation sur l'A1 s'est fluidifiée. On y a enregistré une chute de 12 % d'heures d'embouteillage. Le nombre de poids lourds traversant les Alpes a lui aussi continué à reculer l'an dernier.

Après une année noire en 2002, le nombre d'heures d'embouteillages a poursuivi la même tendance en 2005 : une légère baisse de 2 % par rapport à l'année précédente a été enregistrée, soit un total de 10 975 heures. Ainsi, le pic de 2002, soit 11 563 heures, n'a pas été atteint.

Sur l'intégralité du réseau routier suisse, les 255 postes de comptage automatiques de l'OFROU ont recensé quelque 6 452 000 véhicules par jour. Si l'on prend en compte toutes les catégories routières, ce chiffre représente une croissance de 1 %. La circulation sur les routes nationales a augmenté de 1,4 % alors qu'elle a diminué de 0,4 % sur les routes principales.

### Évolution du trafic en 2005

La tendance est nettement inférieure aux taux de croissance répertoriés jusqu'à présent. À titre de comparaison, sur l'ensemble des routes, il s'élevait depuis plusieurs années en moyenne à 1,8 %, sur les routes nationales à 2,6 %, et sur les routes principales à 0,8 %.

L'on peut supposer que les prix du carburant ont eu un impact sur cette tendance. En 2005, les prix de l'essence et du diesel ont grimpé de plus de 20 % par rapport aux prix moyens des années précédentes. Un autre facteur de taille qui pourrait expliquer cette courbe est l'offre améliorée des chemins de fer. La mise en œuvre de la première étape de rail 2000 constitue en effet un élargissement de l'éventail des voyages, dont le confort a également été accru. Certes, les intempéries du mois d'août ont, elles aussi, joué un rôle déterminant. De nombreuses régions de Suisse ont vu leur trafic modifié. D'autres variations annuelles s'expliquent par les conditions climatiques (neige) ou les dates des jours fériés.

Certains tronçons, comme Zurich Est - Winterthour (A1), Augst - Birrfeld (A3), Luterbach - Bözingerfeld (A5) ou la région de Neuchâtel (A5), ont enregistré une recrudescence du trafic supérieure à la moyenne avec plus de 3,5 %.

Le volume du trafic est resté quasi inchangé sur les axes de transit Nord-Sud de l'A2 (Lu-cerne - Bellinzone) et de l'A13 (Coire - Bellinzone). Le nombre de camions traversant les Alpes a poursuivi sa chute, comme durant les années précédentes. En 2005, environ 1 204 000 poids lourds ont traversé les Alpes suisses, soit une baisse de 4 %.

### Embouteillages en 2005

En 2005 aussi, l'excédent de trafic a été à l'origine de la majorité des bouchons (62 %). Ce-pendant, la tendance à la baisse des dernières années s'est maintenue puisque ce type d'engorgements a reculé de 4,4 % ; il est passé de 7 151 à 6 835 heures d'arrêt.

Les chantiers, quant à eux, inversent cette tendance. En 2005, les embouteillages s'y sont multipliés. Au total, on a enregistré 2 574 heures d'attente autour des chantiers, soit une progression de 32 %. L'on peut imputer ces encombrements aux travaux de réfection du tunnel de Glion sur l'A9 et du tunnel d'Arisdorf sur l'A2.

L'on peut se réjouir du fait que les accidents occasionnent de moins en moins de bouchons. Ceux-ci ont effectivement reculé de 4,1 %, soit de 1 574 heures à 1 510.

Sur l'A1, la mise en service en août 2004 de l'ensemble des trois tubes du Baregg a permis de consolider la tendance à la baisse des embouteillages puisque l'on a enregistré un recul de 12 %.

Sur l'axe Nord-Sud de l'A2, la réduction spectaculaire de 2004 (- 38 %) s'est inversée pour augmenter de 5,5 %. Alors que le nombre d'heures d'attente a globalement diminué de 2 380 à 2 196, celles provoqués par le chantier du tunnel d'Arisdorf ont explosé, de 159 à 526.

Cependant, c'est sur l'A3 qu'on a enregistré la plus forte progression de bouchons en 2005 (1 227 à 1 621 heures). Il s'agit d'une croissance de 32 %, principalement attribuable à l'excédent de trafic. L'A9 a, quant à elle, connu une augmentation de 21 % en raison des travaux de réfection au tunnel de Glion.

#### Goulets d'étranglement

Globalement, les heures d'embouteillage affectant les points noirs connus de longue date ont diminué de 18 % par rapport à l'année précédente. Seule l'autoroute de contournement Zurich – Winterthour a enregistré une recrudescence de 1,6 %. Aux autres goulets d'étranglement, la situation a partout été moins critique en 2005 que précédemment. La zone du Baregg a connu la plus forte chute (- 38,1 %), mais le Gothard aussi a pu se féliciter de cette réduction avec - 29,6 % au Nord et - 24,5 % au Sud.

Contacts / Renseignements : Service d'informations de l'Office fédéral des routes, tél. 031 324 14 91

Annexe: Rapport annuel 2005  
(seulement en allemand)

D'autres informations:

[www.astra.admin.ch/media/verkehr/060914\\_d\\_Verkehrsfluss\\_2005.pdf](http://www.astra.admin.ch/media/verkehr/060914_d_Verkehrsfluss_2005.pdf)

.....  
[De retour à l'aperçu](#)

