



# Communiqué de presse

Estavayer-le-Lac, 16 février 2010

---

## Les travaux autoroutiers en 2010

L'Office fédéral des routes est appelé à intervenir sur plusieurs tronçons en Suisse romande cette année et, comme en 2009, une partie des chantiers « urgents » sont motivés par des impératifs liés à la sécurité des usagers.

### Les différents chantiers prévus pour 2010

La planification des travaux est stratégiquement répartie pour éviter une trop grande proximité des chantiers (voir *La stratégie opérationnelle de l'Office fédéral des routes*, ci-après). Néanmoins, les différents assainissements et réfections proposés sont nombreux et incontournables.

⇒ [Pour plus d'information, voir Annexe 1 : Planification des travaux autoroutiers pour l'année 2010](#)

### L'état de notre patrimoine autoroutier

Depuis le 1er janvier 2008, la Confédération est propriétaire des routes nationales et les finance intégralement. Elle endosse la responsabilité de la construction, de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes. Ces ouvrages complexes évoluent dans le temps et se dégradent par la conjonction de différents éléments. De plus, la surcharge de trafic apporte son lot de problèmes de fluidité du trafic lors d'interventions pour assainir et restaurer l'autoroute.

⇒ [Pour plus d'information, voir Annexe 2 : Notre patrimoine des routes nationales](#)

### La stratégie opérationnelle de l'Office fédéral des routes

L'Office fédéral des routes conçoit positivement l'évolution de nos routes nationales. Plusieurs facteurs convergent vers des solutions susceptibles d'améliorer la situation actuelle :

- Optimisation de la planification des travaux
- Optimisation de la qualité (durabilité des matériaux), de la sécurité et du confort de nos routes nationales,
- Optimisation des efforts de communication pour diminuer la charge de trafic

A moyen terme, le développement de ces trois axes sera profitable à l'utilisateur de la route.

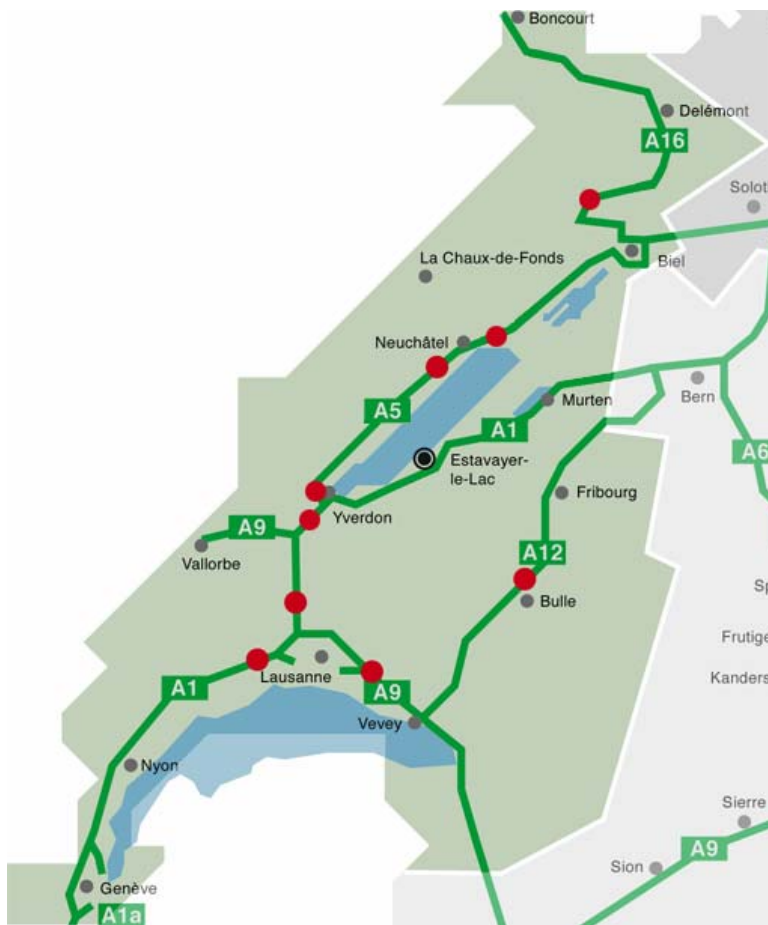
⇒ [Pour plus d'information, voir Annexe 3 : La stratégie de l'Office fédéral des routes](#)

#### Contact:

Silva Müller Devaud, OFROU filiale Estavayer, portable: 079 / 647 89 50, ou 026 / 664 87 10



# Planification des travaux autoroutiers pour l'année 2010





### Projets d'entretien lourd dont la durée du chantier est supérieure à 1 mois

RN	Projet	Délai d'exécution	Nature des travaux
A1	<b>Villars-Ste-Croix – Oulens</b> (long. 10 km)	22 fév. 2010* à fin octobre 2010	Une partie des travaux a été réalisée dans le courant de l'année 2009 (pose d'ouvrages antibruit et assainissement des passages supérieurs). En 2010, les travaux porteront sur la réfection de la berme centrale, le renforcement de la superstructure et la pose d'un nouveau revêtement, la pose de panneaux à message variable, l'aménagement définitif d'un giratoire à la sortie de Cossonay et la réalisation d'un corridor faunistique pour permettre le passage des animaux dans le bois d'Oulens.
A1	<b>Morges – Ecublens</b> (4.3 km)	Eté 2010	Assainissement du revêtement de la superstructure de l'autoroute. Les conditions critiques de l'hiver dernier ont passablement détérioré le revêtement. Pour des raisons de délais, seules deux voies sur trois (chaussée Lac/direction Lausanne) ont été traitées dans le cadre des travaux d'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence (projet A1 BAU Morges-Ecublens). Le solde des réparations sera entrepris dans le courant de l'été 2010.
A1	<b>Viaduc d'Ependes</b>	Eté 2010 (durée à préciser)	Remplacement des joints. Des expertises sont encore en cours pour définir si le viaduc nécessite une intervention sur les culées ( <i>points d'appuis situés aux extrémités des ponts</i> ).
A5	<b>Jonction de Marin</b>	Février à mai 2010	Aménagement de la jonction. Fin des travaux au printemps La sortie de l'A5 est, à Saint-Blaise, juste à la fin de la tranchée du Vignier. Aux heures de pointe, la saturation de cette sortie provoque des refoulements sur l'autoroute ce qui pose des problèmes de sécurité pour l'usager de la route

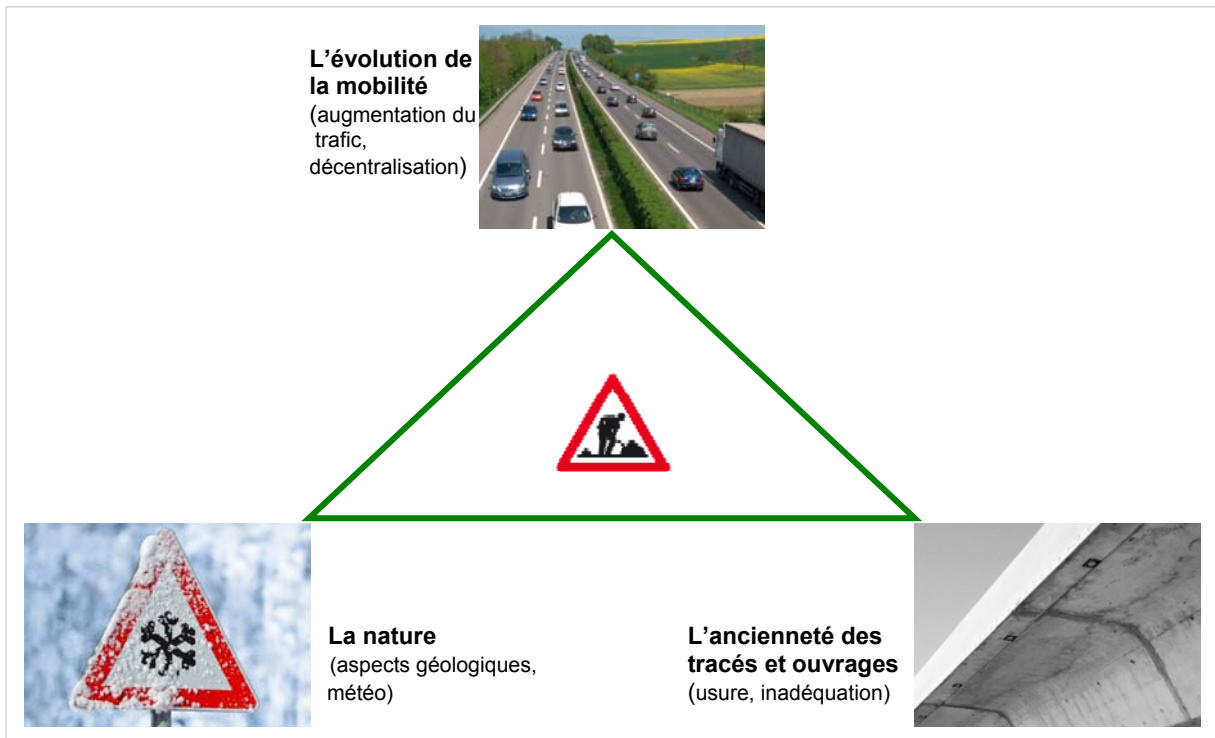
<b>A5</b>	<b>Colombier – Cornaux</b>	Été 2010	Réparation du revêtement entre Thielle et Cornaux et dans la tranchée d'Auvernier
<b>A5</b>	<b>Viaduc d'Yverdon</b>	Avril à juillet 2010	Remplacement de joints de chaussée sur les culées ( <i>points d'appuis situés aux extrémités des ponts</i> ) et réfection des joints intermédiaires. Une partie des joints a été remplacée en 2009. En 2010, tous les joints auront été changés.
<b>A9</b>	<b>Vennes - Villeneuve</b>	Avril 2010 à fin octobre 2010	Les travaux ponctuels portent principalement sur la sécurisation de certains ponts (changement de joints, assainissement du béton armé et des bordures, travaux d'étanchéité, protection contre la corrosion) et le renforcement des murs de soutènement (ancrages et remise en état). <b>Attention :</b> <i>dès la mi-mars 2010, une semaine de travaux est prévue sur le pont de la Paudèze, entre les jonctions de Vennes et de Belmont. Il s'agit de stabiliser la culée (point d'appui situé aux extrémités des ponts) par le biais d'ancrages.</i>
<b>A12</b>	<b>Outre Broye/Semsaies – Riaz</b> (long. 13.5 km)	Mars à nov. 2010 Mars à nov. 2011 2	En 2010 et 2011, les travaux porteront notamment sur la pose d'un nouveau revêtement, l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence, y compris sur 8 ponts, la suppression de la berme centrale végétalisée, l'assainissement des canalisations et le remplacement intégral du dispositif de retenue (glissières et barrières de sécurité).
<b>A16</b>	<b>Tavannes – Bözingenfeld</b>	Juillet à sept.2010	Renouvellement du revêtement à l'extérieur et dans le tunnel no 8 (Péry-Reuchenette).

\* En cas de météo défavorable, les travaux seront reportés de quelques jours.



# Notre patrimoine des routes nationales

L'autoroute est un ouvrage complexe : trois facteurs contribuent à son évolution et à sa progressive dégradation. La conjonction de ces éléments requiert une intervention pour assainir et mettre en conformité avec les exigences actuelles.



## L'évolution de la mobilité

La prospérité économique des années d'après-guerre a fait de la voiture un objet de consommation de plus en plus commun. Corollaire de cette évolution: l'imposant trafic routier est devenu un problème primordial de la société.

Par le passé, les prévisions d'accroissement du trafic étaient totalement sous-estimées. L'augmentation de la circulation a largement dépassé toutes les hypothèses prévisionnelles. Les premières études pour la planification du tronçon A1 Genève-Lausanne (inauguré en 1963) datent de 1943, et celles de l'A9 Lausanne - St. Maurice de 1954 (tronçon inauguré en 1970).

Personne, à l'époque, n'avait pu prévoir :

- l'accroissement démographique continu qui ajoutera, par rapport à 1960, 50% de plus de population en l'an 2000 (source : OFS) ;
- l'évolution du parc véhicule (privé et marchandise) qui en 1960 était de 11'585 millions de véhicules-km (millions de kilomètres parcourus par les véhicules en Suisse) contre 55'410 millions en l'an 2000 (source : OFS) ;
- l'évolution de la mobilité pendulaire qui induit de nombreux déplacements domicile-travail, ainsi que le trafic engendré par les loisirs.

## **La nature**

Les problèmes de stabilité du sol se rencontrent fréquemment dans la construction des tracés routiers et des ouvrages d'arts. Au demeurant, certaines pentes naturelles sont ou peuvent devenir instables. L'estimation de la sécurité réelle vis-à-vis d'un risque d'incident est une question complexe surtout lorsque les données sont limitées ou peu connues (par ex. tronçons autoroutiers plus anciens).

Ces derniers temps, l'Office fédéral des routes intervient fréquemment sur le tronçon A9 entre Vennes et Villeneuve. Cette autoroute a la particularité d'être située dans une région peu propice à la réalisation d'une route aussi imposante. Les versants à forte pente, les ravins profonds ont été le motif de la réalisation d'importants viaducs, ponts, tunnels, et autres murs de soutènement. La combinaison de ces éléments rend les travaux moins prévisibles et plus urgents que sur d'autres tronçons.

Les variations de températures (gel et dégel) et les salages fréquents durant la saison hivernale sont également à l'origine d'importants dégâts.

## **L'ancienneté des tracés et des ouvrages**

Les techniques de construction et les matériaux utilisés dans la réalisation des autoroutes ont largement évolué depuis les années '60 – '70. La durée de vie des différents ouvrages (joints de chaussée, passages supérieurs, ponts, estacades, murs de soutènement, etc...), nous impose des interventions d'assainissement non planifiées dans le long terme.

L'accroissement de la circulation tout au long des dernières années a également contribué à modifier considérablement les conditions d'usure des routes. Leur détérioration devient de plus en plus rapide. De fait, lorsque des dégradations importantes apparaissent, elles nécessitent une inspection urgente et approfondie pour établir à quel degré la structure est devenue inadaptée aux nouvelles charges de trafic.

L'Office fédéral des routes assure l'exploitation et l'entretien de toutes les routes nationales selon des critères bien définis (voir annexe 2 *La stratégie de l'Office fédéral des routes*). Aujourd'hui, le constat est que l'entretien et la modernisation (remise aux normes actuelles et amélioration du niveau de sécurité) deviennent urgents sur certains tronçons. C'est le cas des travaux sur l'A9 qui ne peuvent attendre une planification globale avant d'être entrepris.



# La stratégie de l'Office fédéral des routes

Dans un souci permanent d'offrir un niveau de service élevé, la planification des travaux, la manière d'assurer la remise en état des chaussées, ainsi que l'évaluation de leurs diverses conséquences sur les usagers et sur l'économie, sont devenues indispensables pour une gestion efficace et rationnelle de notre réseau routier.

## Les travaux de réfection globale

L'Office fédéral des routes vise à instaurer une systématique dans la gestion des réfections et de l'entretien de tous les projets autoroutiers. Pour l'instant, cette systématique n'est que partiellement appliquée puisque des interventions classées « urgentes » viennent se greffer aux travaux planifiés (voir annexe 1 *Planification des travaux pour 2010*). Néanmoins, à terme, le rythme des travaux trouvera un cours régulier.

Afin de réduire le nombre des chantiers et assurer ainsi une plus grande fluidité du trafic, les travaux seront organisés selon des critères de « réfection globale » (rénovation et assainissement complets d'un tronçon), impliquant:

- Une durée minimale entre les derniers travaux et les suivants (au min. 15 ans)
- Une longueur maximale des chantiers sur l'autoroute (au max. 15 km)
- Une distance minimale entre deux chantiers autoroutiers (au min. 30 km)

Le principe de réfection globale est garant, sur le long terme, de viabilité des routes nationales et est synonyme de qualité, de sécurité et de confort, puisque le tronçon est entièrement remis à neuf.

## L'utilisation de matériaux de pointe

Les techniques de construction des routes ont évolué plus rapidement ces vingt dernières années que dans les trois siècles précédents. Initialement, les routes étaient construites avec peu de connaissance de l'évolution de la performance des matériaux utilisés. Aujourd'hui, les tests quantifient et assurent cette performance. Il est donc plus aisé d'affiner les interventions et d'élaborer une planification s'appliquant mieux à la durée de vie des infrastructures.

Les avancées techniques réalisées ces dernières années sont également significatives : des revêtements routiers plus silencieux, des enrobés bitumineux plus durables, des couches de roulement présentant une meilleure adhérence et la recherche ne cessent d'améliorer encore ces résultats.

Grâce à l'utilisation des nouvelles techniques et de matériaux supérieurs en performance, la pérennité des ouvrages s'en trouve grandement améliorée et, en conséquence, les interventions sur le patrimoine autoroutier diminuées.

## Mesures d'accompagnement : informations à l'utilisateur

L'Office fédéral des routes élabore pour chaque chantier des mesures d'accompagnement, dont un important volet est dédié à l'information aux usagers. Par le biais de dépliants officiels, de lettres aux entreprises et aux communes, du site Internet, de la mise en place d'outils d'information sur le trafic (état du trafic en temps réel), des renseignements sont transmis afin de diminuer la charge de trafic durant la période des travaux.

Les principaux messages de l'Office fédéral des routes aux usagers sont :

- Elargir la fourchette des heures de pointe dans la mesure du possible (éviter 7h00/8h00 et 17h00/18h00 pour mieux répartir le trafic)
- Essayer des alternatives de covoiturage et l'offre majorée de transports publics
- Consulter l'affichage de l'état du trafic en temps réel (site internet ou RDS) avant de prendre la route pour éviter d'alimenter les ralentissements, voire les bouchons.

D'autres mesures d'accompagnement sont développées en fonction de la région et des partenariats possibles.