

Délai de blocage: 26. juin 2014, 10.30 heures

Lorsque les embouteillages ne coûtent pas que de la patience

Berne, 26. juin 2014. Chaque automobiliste, chaque conductrice, chaque chauffeur professionnel a déjà fait l'expérience éprouvante: on est parti à l'heure pour un rendez-vous, en prévoyant même du temps de réserve, et quasiment d'une minute à l'autre, on est bloqué dans un bouchon. Voilà que le planning devient caduc. Mais comment ces embouteillages se forment-ils? Un bouchon est-il comme l'autre, ou y-a-t-il des différences? Et surtout: que coûtent ces encombrements quotidiens? Quel est leur impact sur l'environnement et le climat? auto-suisse, l'association des importateurs suisses d'automobiles, s'est chargée de ces questions et d'autres points y liées et a commandé auprès de la Haute école spécialisée bernoise une étude sur les embouteillages, dont le rapport final est désormais disponible.

Il y a tout juste quelques semaines, la Confédération a annoncé que la croissance de la circulation sur les routes nationales se poursuivait et que les bouchons avaient à nouveau augmenté l'année dernière. Il en ressort que les heures d'embouteillage se sont accrues de 3,4 pour cent, atteignant un total de 20 596 heures, ce qui correspond à 2,35 années; un chiffre qui donne à réfléchir et laisse beaucoup de questions ouvertes. Comme par exemple celle des répercussions économiques et écologiques de ces encombrements, c'est-à-dire celle des frais et des charges environnementales supplémentaires causés par la hausse (seulement présumée jusqu'à présent) de la consommation de carburant.

C'est dans ce contexte actuel que l'association des importateurs auto-suisse a chargé Patrik Heitz, étudiant en technique automobile à la Haute école spécialisée bernoise, de réaliser sous la direction de son formateur Robert Ackermann un travail de semestre en forme d'une étude sur les bouchons. L'objectif de ce projet consistait à recueillir des données et d'en tirer des informations plus précises au sujet des conséquences négatives des embouteillages sur l'économie et sur l'environnement. L'étude comprenait tant le trafic motorisé individuel privé, dont les données ont été recensées avec l'aide de conducteurs d'essai recrutés spécialement à cet effet, que le trafic professionnel de poids lourds, pour lequel on a surtout eu recours à des trajets suivis par un système télémétrique.

La thèse centrale, selon laquelle «la consommation augmenterait lorsque la vitesse moyenne sur un même itinéraire baisse», a clairement été confirmée. Lorsque des embouteillages ou une circulation en accordéon prolongent la durée du trajet, le véhicule consomme davantage de carburant. L'ampleur de cette hausse peut être déterminée à l'aide des informations saisies par les conducteurs d'essai ainsi que des données télémétriques d'une entreprise de transport connue. Il convient de préciser au préalable que tous les bouchons ne sont pas égaux, et qu'il y a par conséquent consommation et consommation.

Les encombrements peuvent fortement se distinguer par leur longueur et leur vitesse moyenne, de façon que la consommation additionnelle qu'ils provoquent se situe entre 5 et 45 pour cent. Les frais supplémentaires en résultant – l'étude révèle une valeur de 45 pour cent resp. de 1,45 francs par bouchon dans le cas le plus extrême – seraient en principe abordables dans les cas individuels. Néanmoins, dès lors qu'ils s'accumulent à une cadence plus élevée, voire quotidiennement à certains endroits névralgiques, et qu'ils s'accompagnent de surcroît d'une atteinte additionnelle à l'environnement, le calcul donne un tout autre tableau. Ainsi, l'étude montre à l'aide d'un exemple réel que les bouchons peuvent provoquer des émissions de CO₂ de plus de 850 tonnes par an, et ce à un seul endroit.

De plus, l'étude prouve indéniablement que la réduction de la vitesse moyenne dans un bouchon a pour conséquence une augmentation du carburant consommé. Aussi, plus un encombrement est dense resp. plus la vitesse y est lente, plus la consommation de carburant est élevée. Beaucoup d'arrêts équivalent en outre à beaucoup de démarrages, et personne n'ignore que c'est lors de ces derniers qu'on consomme le plus de carburant.

L'auteur de l'étude, Patrik Heitz, commente les résultats dans les termes suivants: «Les embouteillages entraînent des dommages financiers. Si ceux-ci sont peut-être abordables sur une base individuelle, leur somme prend une ampleur énorme. Ayant entendu parler de ce projet, de nombreuses personnes ont d'ailleurs déclaré qu'elles s'étaient déjà posées exactement la même question de la consommation dans les bouchons.»

Le directeur d'auto-suisse, Andreas Burgener, n'est pas surpris par les résultats de l'analyse: «Les embouteillages quotidiens sur les autoroutes suisses représentent un problème sérieux. Comme le montre l'étude de la Haute école spécialisée bernoise, ils engendrent non seulement des pertes considérables en termes de temps et de finances, mais ils nuisent aussi à l'environnement. C'est donc maintenant aux politiciens et aux autorités d'enfin agir. La voie de transport la plus importante en Suisse d'un point de vue économique, la route, doit être adaptée aux nouvelles conditions et aménagée rapidement. Autrement, nous risquons que les principaux avantages concurrentiels tout comme nos efforts pour un meilleur climat restent sur le carreau.»

Renseignements supplémentaires :

François Launaz, Président
079 408 72 77
f.launaz@auto-schweiz.ch

Andreas Burgener, Directeur
079 474 21 04
a.burgener@auto-schweiz.ch