



OFROU 2015
Route et trafic
Chiffres et faits



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

Table des matières

Éditorial	3
Direction	
L'OFROU a un nouveau directeur et une nouvelle structure organisationnelle	4
Les tâches des différentes divisions de l'OFROU	6
Financement	
Un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	8
Construction des routes nationales	
1,95 milliard de francs pour l'achèvement, l'entretien et l'aménagement du réseau	10
Cinq projets majeurs sur le réseau des routes nationales	11
Investir dans des routes nationales sûres et respectueuses de l'environnement	12
Projet d'entretien	
Réfection du viaduc de Chillon	14
Remise en état de la route historique de Schöllenen	15
Planification des réseaux	
Des solutions pour trois goulets d'étranglement	16
Gestion du trafic	
Réaffecter la bande d'arrêt d'urgence, la solution contre les bouchons	18
Surveillance et régulation automatisées du trafic	19
Circulation	
Premier contrôle subséquent au bout de cinq ans	20
Formation à la conduite	
Une meilleure formation pour protéger les jeunes conducteurs	22
Sécurité routière	
Le contrôle de l'air expiré remplace la prise de sang	24
Réseau des routes nationales	
Ouverture de trois nouveaux tronçons autoroutiers	26
Le réseau suisse des routes nationales	27
Trafic de marchandises à travers les Alpes	
Le transport routier de marchandises à travers les Alpes suisses à nouveau en léger recul	28
Kilomètres parcourus	
Nouvelle augmentation des véhicules-kilomètres sur les routes nationales	29
Carte de la charge du trafic sur les routes nationales en 2014	30
Statistique des accidents	
Moins de tués et de blessés graves sur les routes en 2014	32
Statistique des véhicules	
Plus de 90 400 véhicules supplémentaires sur les routes suisses	34
304 083 voitures de tourisme mises en circulation	35
Financement	
Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)	36
Mesures administratives	
Les retraits de permis augmentent de 2,7 %	38
Adresses	
Adresses de l'OFROU et des unités territoriales	39
Polices cantonales	40
Services des automobiles	41
Impressum	43

Couverture

Dans le canton d'Uri, le réseau suisse des routes nationales inclut un tronçon de 5,1 km qui traverse les gorges de Schöllenen entre Göschenen et Andermatt, sur une dénivellation de 357 m. Entamés par l'OFROU en 2014, les travaux de réfection de cette route s'élèvent à environ 105 millions de francs et se poursuivront jusqu'en 2019 (voir article en p. 15). (Photo : Jacques Perler)

Éditorial

Chers lecteurs,



L'Office fédéral des routes (OFROU) est l'autorité suisse compétente pour la mobilité individuelle et les infrastructures routières d'importance nationale. Il a non seulement pour mission d'exécuter des tâches stratégiques et législatives, mais aussi d'assumer la responsabilité opérationnelle directe du développement, de la conservation et de l'exploitation des routes nationales ainsi que de la gestion du trafic sur ce réseau.

A l'OFROU, nous nous intéressons ainsi aux deux composants essentiels de la mobilité individuelle, à savoir les êtres humains et les véhicules. Nous participons à l'élaboration des dispositions de loi et d'exécution en la matière : nous déterminons les personnes et les véhicules autorisés à circuler ainsi que l'état dans lequel ils doivent se trouver.

Dans le domaine des routes nationales, nos efforts visent à mettre à la disposition de notre clientèle des infrastructures fonctionnelles, aussi disponibles et sûres que possible, respectueuses de l'environnement et compatibles avec le milieu bâti. Ce vaste champ de tâches et de compétences va de pair avec un profil de chances et de risques tout aussi impressionnant, dont nous tenons compte au moyen d'un système d'assurance qualité certifié et d'une gestion des risques bien établie.

Toutefois, même les meilleurs instruments de gestion et de pilotage sont inutiles s'ils ne sont pas acceptés par les collaborateurs, qui doivent poursuivre le développement de ceux-ci et pour ainsi dire les « vivre » vraiment. C'est pourquoi nous plaçons toujours la personne au centre de notre travail et de notre politique de recrutement et de perfectionnement.

La présente publication annuelle de l'OFROU vous offre un aperçu des défis et des projets actuels de notre office. En vous remerciant de votre intérêt pour la mobilité individuelle et les routes, nous vous souhaitons une nouvelle fois de faire bonne route !

Jürg Röthlisberger

Directeur de l'Office fédéral des routes

L'OFROU a un nouveau directeur et une nouvelle structure organisationnelle

Depuis le 1^{er} mars 2015, l'Office fédéral des routes a un nouveau directeur. Après douze ans à la tête de l'OFROU, Rudolf Dieterle a pris sa retraite et passé le témoin à son successeur, Jürg Röthlisberger. Ce dernier était auparavant chef de la division Infrastructure routière et suppléant de Rudolf Dieterle. Ce changement de directeur a donné lieu à une nouvelle structure organisationnelle : l'OFROU compte à présent six divisions.

Le 19 septembre 2014, le Conseil fédéral a nommé le Bernois Jürg Röthlisberger, âgé de 50 ans, à la tête de l'OFROU. Après avoir suivi une formation d'ingénieur civil ETS et EPF, Jürg Röthlisberger a travaillé pour une entreprise de construction et un bureau d'ingénieurs. En 1997, il est entré au service de la Confédération, à l'OFROU, en tant que responsable de région en charge de la Suisse orientale. Dès 2004, il a dirigé la division Infrastructure routière, qui est responsable de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales, après avoir été nommé vice-directeur.

Jürg Röthlisberger a joué un rôle clé dans le transfert du réseau des routes nationales à la Confédération, décidé dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Pour pouvoir pleinement assumer cette tâche, l'OFROU a créé cinq filiales, subordonnées à la division Infrastructure et à son chef d'alors, Jürg Röthlisberger.

La division Infrastructure routière scindée en deux

La complexité des tâches traitées par la division Infrastructure routière s'est accentuée depuis l'entrée en vigueur de la RPT. En effet, l'augmentation continue du volume de trafic ainsi que les exigences toujours plus élevées en ce qui concerne la fluidité du trafic, la sécurité routière, la protection contre le bruit et la sauvegarde de l'environnement placent l'OFROU devant des défis importants. Pour pouvoir répondre à ces impératifs à l'avenir également, il était indispensable d'adapter la structure organisationnelle de l'OFROU. Ainsi, la division Infrastructure routière, qui compte plus de 250 employés répartis sur huit sites, a été divisée en deux :

la nouvelle division Infrastructure routière Ouest comprend les territoires des filiales d'Estavayer-le-Lac et de Thoun ; quant à la nouvelle division Infrastructure routière Est, elle englobe les territoires des filiales de Bellinzone, de Zofingue et de Winterthour.

Deux nouveaux vice-directeurs

Deux vice-directeurs ont été nommés à la tête des deux nouvelles divisions Infrastructure routière. La division Ouest est dirigée par le Valaisan Jean-Bernard Duchoud. Ingénieur civil diplômé EPFL et âgé de 47 ans, Jean-Bernard Duchoud a exercé diverses fonctions au sein de l'OFROU depuis 1999, dont celles de suppléant du chef de la division Infrastructure routière et de responsable du domaine Soutien technique, dernières en date. Quant à la division Est, elle est sous la responsabilité de Guido Biaggio depuis le 1^{er} mai. Ingénieur civil diplômé ETHZ et âgé de 44 ans, le Tessinois dirigeait l'entreprise de construction LGV Impresa Costruzioni SA à Bellinzone depuis 2003.

Par ailleurs, une nouvelle division baptisée « Gestion et finances » a été créée. Elle est destinée d'une part à répondre aux exigences croissantes que posent la comptabilité et la présentation des comptes, et d'autre part à associer plus étroitement le controlling des finances de l'office, le controlling des investissements des routes nationales et la gestion des risques et de la qualité. La division Gestion et finances compte trois domaines : Finances et Controlling, Controlling des investissements des routes nationales, ainsi que Gestion des risques et de la qualité. Elle est dirigée par Christian Kellerhals, qui était auparavant à la tête du domaine « Controlling des investissements/Etat-major » de la division Infrastructure routière. -----



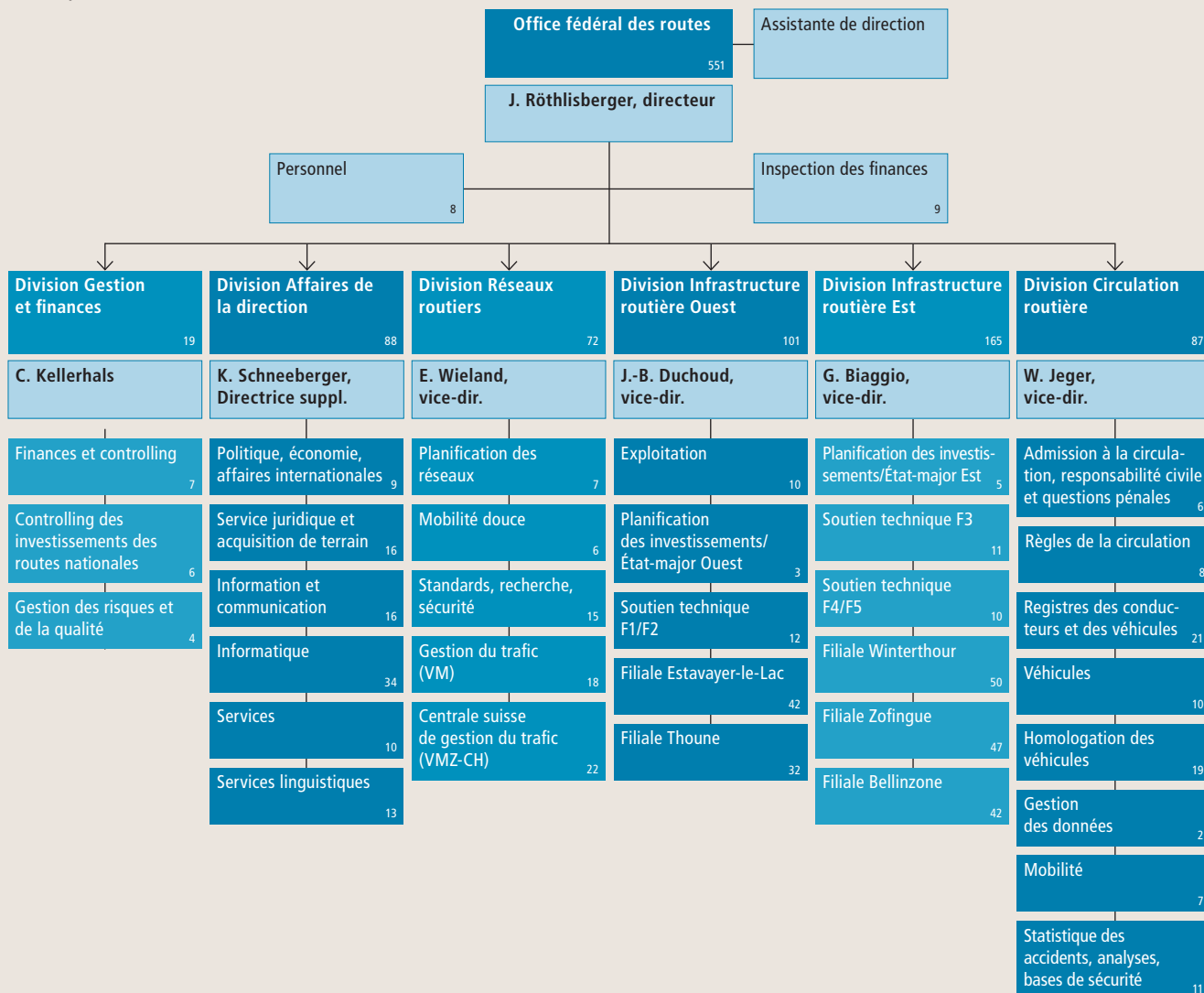
La nouvelle direction de l'Office fédéral des routes

Au premier plan, de bas en haut : Jürg Röthlisberger (directeur), Katrin Schneeberger (directrice suppléante, div. Affaires de la direction), Sylvia Meister (assistante du directeur), Werner Jeger (vice-directeur, div. Circulation routière), Erwin Wieland (vice-directeur, div. Réseaux routiers) et Michael Müller (responsable du domaine Information et communication).

Au deuxième plan, de bas en haut : Michael Studer (responsable du domaine Personnel), Christian Kellerhals (chef de la div. Gestion et finances), Jean-Bernard Duchoud (vice-directeur, div. Infrastructure routière Ouest) et Guido Biaggio (vice-directeur, div. Infrastructure routière Est).

L'organigramme de l'Office fédéral des routes

Valable dès le 1er juillet 2015



Les tâches des différentes divisions de l'OFROU

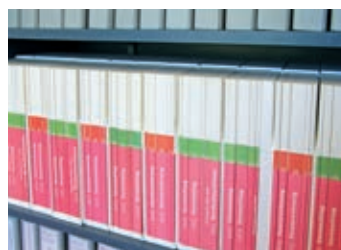
L'Office fédéral des routes (OFROU) a été réorganisé en 6 divisions :

Gestion et finances, Affaires de la direction, Infrastructure routière Ouest, Infrastructure routière Est, Réseaux routiers et Circulation routière.

1 _ Division Gestion et finances

Il s'agit d'une nouvelle division, qui a été créée le 1^{er} mars 2015. Elle est chargée des finances de l'office ainsi que de la gestion des risques et de la qualité, et comprend les domaines suivants :

- Finances et controlling
- Controlling des investissements des routes nationales
- Gestion des risques et de la qualité



2 _ Division Affaires de la direction

La division Affaires de la direction comprend six domaines qui assument des tâches transversales :

- Politique, économie, affaires internationales
- Service juridique et acquisition de terrain
- Information et communication
- Informatique
- Services
- Services linguistiques



3 _ Division Réseaux routiers

La division Réseaux routiers accomplit des tâches stratégiques dans le domaine des routes nationales et s'occupe notamment de la planification à long terme et de la gestion du trafic. Elle est également responsable de la recherche en matière de routes et veille par conséquent à ce que les dernières connaissances scientifiques soient intégrées dans les standards. En outre, elle est en charge de la thématique de la mobilité douce. La division Réseaux routiers compte les domaines suivants :

- Planification des réseaux
- Mobilité douce
- Standards, recherche, sécurité
- Gestion du trafic
- Centrale de gestion du trafic à Emmenbrücke



4_ Division Infrastructure routière Ouest

Les territoires des filiales d'Estavayer-le-Lac et de Thoune sont sous le contrôle de la division Infrastructure routière Ouest. Le chef de cette division coordonne par ailleurs l'exploitation de l'ensemble du réseau des routes nationales. Les tâches :

- Construction et aménagement des routes nationales
- Entretien du réseau routier existant
- Soutien technique Ouest
- Exploitation, coordination à l'échelle nationale et gestion du territoire de deux filiales



5_ Division Infrastructure routière Est

La division Infrastructure routière Est comprend les territoires des filiales de Zofingue, de Bellinzzone et de Winterthur. Les quatre principales tâches de ces filiales sont les suivantes :

- Construction et aménagement des routes nationales
- Entretien du réseau routier existant
- Soutien technique Est
- Exploitation et gestion du territoire de trois filiales



6_ Division Circulation routière

La division Circulation routière traite quant à elle tous les aspects de la circulation routière ainsi que les exigences techniques posées aux véhicules routiers. Les sept domaines qui lui sont rattachés s'occupent des tâches qui leur incombent :

- Admission à la circulation, responsabilité civile et questions pénales
- Règles de la circulation
- Registre des conducteurs et des véhicules
- Véhicules et homologation des véhicules
- Mobilité
- Statistiques des accidents, analyses et bases de sécurité



Un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Le Conseil fédéral a décidé de créer par la voie constitutionnelle un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de durée illimitée, afin d'assurer leur financement à long terme. Il a approuvé le message sur le sujet (message FORTA) à l'intention du Parlement en février 2015.

Depuis 1960, le trafic individuel motorisé a plus que quintuplé en Suisse. Il en résulte une forte sollicitation des infrastructures, une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que des problèmes de circulation. Aujourd'hui, 85 à 90 % des embouteillages se forment dans les régions urbaines, sur les autoroutes. En parallèle, un déficit financier se dessine, car les dépenses sont supérieures aux recettes et les provisions du financement spécial pour la circulation routière seront presque épuisées d'ici fin 2018. Le message FORTA permet au Conseil fédéral de jeter les bases nécessaires pour remédier aux lacunes structurelles du système actuel, assurer à long terme le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération, et procéder par étapes à l'élimination des goulets d'étranglement. Ainsi, la Suisse pourra toujours disposer d'un réseau de transport de qualité à l'avenir.

Les citoyens seront appelés à se prononcer sur le FORTA dans les urnes, étant donné que le projet nécessite une modification de la Constitution.

Augmentation de six centimes par litre de carburant

Le FORTA sera illimité dans le temps et inscrit dans la Constitution. Ce fonds permettra de financer les tâches liées aux routes nationales et les contributions fédérales en faveur des projets d'agglomération via une seule et même structure et, partant, d'améliorer la fiabilité de la planification et des réalisations ainsi que la transparence. A l'instar du fonds d'infrastructure, le FORTA sera alimenté directement par des recettes à affectation obligatoire (actuelles et à venir).

Afin de combler le déficit prévisible, le Conseil fédéral prévoit d'une part d'affecter au FORTA les recettes de l'impôt sur les vé-

hicules automobiles (environ 375 millions de francs par an ces dernières années) et d'autre part d'augmenter dans un premier temps de six centimes par litre la surtaxe sur les huiles minérales (qui est aujourd'hui de 30 centimes par litre). Toutefois, ces ressources financières ne serviront pas à constituer des réserves : l'évolution effective des recettes et des dépenses sera déterminante, tout comme les investissements requis à l'avenir. Ainsi, la date du relèvement de la surtaxe dépendra de l'évolution des réserves du fonds et des besoins effectifs.

Les tarifs des taxes sur les carburants n'ont plus été adaptés au renchérissement depuis des décennies : la surtaxe sur les huiles minérales est la même depuis 1974, tandis que l'impôt sur les huiles minérales n'a pas changé depuis 1993. De plus, les véhicules mis en circulation aujourd'hui consomment bien moins de carburant que ceux qui l'étaient par le passé. La charge fiscale rapportée au kilométrage moyen a donc considérablement baissé ces dernières années. C'est pourquoi le Conseil fédéral est d'avis que l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales est acceptable.



Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Comptes de la Confédération

Recettes

50 % de l'impôt sur les huiles minérales (affectation obligatoire)

Dépenses

Contributions versées aux cantons au titre des coûts pour les routes principales

Contributions versées aux cantons pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

Contributions versées aux cantons pour le financement de mesures autres que techniques

Autres contributions au financement de mesures techniques destinées au rail

Contributions pour la protection de l'environnement/du paysage/contre les dangers naturels

Recherche et administration

Provisions/réserves

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Comptes spéciaux

Recettes/Attributions

100 % de la surtaxe sur les huiles minérales

100 % de l'impôt sur les véhicules automobiles *

100 % de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)

100 % de la redevance sur les véhicules électriques

**

Dépenses/Prélèvements

Routes nationales

Contributions au trafic d'agglomération

Réserves

* Exceptions possibles

** Autres moyens affectés par la loi

La moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales est affectée au FSCR, qui sert à financer notamment les contributions aux cantons ainsi que le rail. Il s'agit essentiellement de contributions globales ou forfaitaires annuelles. Diverses sources existantes et nouvelles sont destinées au FORTA, qui assurera le financement

des routes nationales et des contributions au trafic d'agglomération. Les moyens financiers requis chaque année pour ces tâches dépendront fortement de l'avancement des travaux de construction.

Redevance pour les véhicules électriques

Afin de combler le déficit, le Conseil fédéral prévoit aussi la possibilité de faire participer les détenteurs de véhicules à propulsion alternative (par ex. voitures électriques) au financement, à partir de 2020 au plus tôt.

800 millions par an

Les mesures proposées du côté des recettes en vue de combler le déficit généreront vraisemblablement des recettes supplémentaires d'environ 800 millions de francs par an entre 2018 et 2030. Du côté des dépenses, le Conseil fédéral vise des économies et des gains d'efficacité de l'ordre de 200 millions de francs par an. Il prévoit en outre d'ajourner et d'étaler dans le temps certains projets d'élimination des goulets d'étranglement.

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) continuera d'exister parallèlement au FORTA, grâce à l'affectation de la moitié des recettes des impôts sur les huiles minérales. Le FSCR assure par exemple le financement des contributions aux cantons. Celles en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, jusqu'à présent limitées dans le temps, seront maintenues pour une durée illimitée.

Programme de développement stratégique (PRODES)

Maintenir une infrastructure de transport performante exige non seulement de conserver et d'achever le réseau, mais aussi de procéder à des accroissements de capacité ciblés. Pour les routes nationales, ces derniers seront à l'avenir regroupés dans le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES des routes nationales) et réalisés par étapes. Le Conseil fédéral soumettra au Parlement un message comportant une phase d'aménagement en général tous les quatre ans et lui demandera simultanément le crédit d'engagement nécessaire. Les Chambres fédérales se prononceront non seulement sur les projets et sur leur degré de priorité, mais aussi sur leur financement. Elles détermineront le programme quadriennal des projets à réaliser.

Le PRODES des routes nationales englobe aujourd'hui des projets qui représentent un volume d'investissements de seize milliards de francs. Il comprend les projets qui figurent dans les modules 1, 2 et 3 de l'actuel programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG) ainsi que les deux compléments de réseau « contournement de Morges » et « autoroute du Glatttal », qui doivent être intégrés dans le réseau des routes nationales. La planification relative à la suppression de ces deux goulets d'étranglement sérieux va donc pouvoir débuter. -----

1,95 milliard pour le réseau des routes nationales

En 2015, la Confédération investit environ 1,95 milliard de francs dans le réseau des routes nationales : 630 millions sont affectés à son achèvement, autrement dit à la construction de nouveaux tronçons, 1,24 milliard à l'aménagement et à l'entretien du réseau existant, et 75 millions à des projets d'élimination des goulets d'étranglement.

La construction des nouveaux tronçons de cette année se fonde sur le 8^e programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales qui a été adopté par le Conseil fédéral le 22 février 2012. Les réalisations les plus importantes de cette année portent sur des chantiers en cours, notamment sur les tronçons suivants :

- l'A9 dans le Haut-Valais
- la Transjurane (A16) dans les cantons de Berne et du Jura
- le tronçon Est du contournement de Bienne (A5)
- la route du Prättigau (A28) dans les Grisons

Au total, 630 millions de francs sont débloqués pour la construction de nouveaux tronçons en vue de l'achèvement du réseau. Ce montant est prélevé sur le fonds d'infrastructure et réparti principalement entre les cantons suivants : Valais (260 millions), Berne (207 millions), Jura (81 millions), Grisons (22 millions) et Neuchâtel (16 millions). Environ 70 % du crédit sont affectés à des projets en Suisse romande et dans le Valais.

Même après la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT), l'achèvement du réseau reste une tâche commune de la Confédération et des cantons : les cantons continuent ainsi d'assumer les tâches de maître d'ouvrage sous la haute surveillance de l'OFROU.

Entretien et aménagement (au sens d'adaptations)

En 2015, 1,24 milliard de francs est affecté à l'entretien et à l'aménagement (au sens d'adaptations) des routes nationales en service. Ces fonds proviennent du financement spécial pour la circulation routière. Cette année, les travaux principaux débutent pour les projets de maintenance suivants :

- A2 BS Tangente Est de Bâle (rénovation et extension du système de gestion du trafic)
- A2 BL/SO Eptingen – Hägendorf (construction)/tube de réfection du Belchen
- A2 TI Airolo – Quinto
- A4 SZ Küssnacht – Brunnen
- A6 BE Rubigen – Thoun – Spiez
- A9 VS Ried-Brigue – Schallbett
- A13 GR Thusis – Sufers (galeries de sécurité)
- A14 LU Rotsee – Buchrain
- A6 BE Centre d'entretien de Berne (réaménagement)

Les travaux principaux se poursuivent sur les tronçons suivants :

- A1 VD/FR Faoug – Chiètres
- A2 NW Acheregg – Beckenried
- A4 SH Tunnel de Galgenbuck (construction)
- A5 NE Colombier – Cornaux
- A9 VD Vennes – Chexbres (réfection)
- A9 VS Sion et environs
- A13 GR Circonvallazione Roveredo

Vous trouverez des informations complètes sur ces travaux et sur les autres projets de construction de grande envergure du réseau des routes nationales sur le site www.autoroutesuisse.ch.

Programme d'élimination des goulets d'étranglement (aménagement au sens d'accroissement des capacités)

En 2015, un total de 75 millions de francs est alloué aux projets du programme d'élimination des goulets d'étranglement. Ce montant sera essentiellement investi dans l'élargissement à six voies du contournement Nord de Zurich (A1).

Cinq projets majeurs sur le réseau des routes nationales

1 _ A13: Thisis-Sufers

Construction de galeries de sécurité

Construction de galeries de sécurité et autres mesures. ... Conduites de transit pour l'électricité et les moyens de communication séparées de la chaussée afin de les protéger contre les atteintes physiques. ... Centrale unique pour les équipements techniques du tunnel (ventilation, alarme d'urgence). ... Spécificité : maintien du régime de circulation actuel sur l'A13 durant les travaux. ... Durée des travaux pour la galerie de sécurité de Viamala : 2015–2017 ... Durée des travaux pour les galeries de sécurité de Crapteig, Bärenburg et Rofla : 2017–2022. ... Coût total : 125 millions de francs (Viamala : 25 millions).

2 _ A6: Rubigen-Thoune-Spiez

Réfection complète

Réfection complète du tronçon autoroutier de l'A6 reliant Rubigen à Spiez entre 2015 et 2024 env. ... Premier tronçon en travaux dès 2015 : Rubigen – Kiesen ; remplacement du béton de la chaussée datant de plus de 40 ans par un revêtement noir phonoabsorbant. ... Env. 5 km sont rénovés chaque année. ... Nouveau système d'évacuation des eaux respectueux de l'environnement. ... Nouveaux équipements d'exploitation et de sécurité. ... Parois anti-bruit supplémentaires. ... Réfection du tunnel de l'Allmend jusqu'en 2017 env. ... Coût total du projet : env. 700 millions de francs.

3 _ A4: Tunnel de Galgenbuck

Construction

Nouveau tunnel de 1138 m de long, comportant deux voies, situé au niveau de la jonction Schaffhouse Sud. ... Passage du tunnel de Galgenbuck sous la commune de Neuhausen am Rheinfl. ...

Bon fonctionnement à long terme de la jonction Schaffhouse Sud et réduction du trafic transitant par la commune de Neuhausen a. Rhf. ... Début des travaux d'avancement à l'été 2013. ... Percement selon la méthode de l'avancement à l'explosif à partir du portail ouest du tunnel. ... Défis : géologie variable et hétérogène ; avancement sous une zone bâtie ; passage sous un tunnel de la Deutsche Bahn situé à proximité. ... Ouverture du tunnel vraisemblablement à l'horizon 2019. ... Coût total : 240 millions de francs.

4 _ A2: Eptingen-Hägendorf

Construction du tube de réfection du Belchen

Tube de réfection de 3,2 km de long situé sur l'A2 entre Eptingen et Hägendorf, à l'ouest des deux tubes existants et à la même altitude. ... Volume d'excavation : env. 470 000 m³. ... Durée des travaux : de 2015 à 2022. ... Trafic journalier moyen : env. 55 000 véhicules. ... Coût total : près de 500 millions de francs.

5 _ A9: Vennes-Chexbres

Réfection

Tronçon autoroutier de 12,5 km de long construit en 1974 au bord du lac Léman. ... Projet : pose d'un revêtement phonoabsorbant, rénovation des parois anti-bruit, des glissières de sécurité et des équipements électromécaniques (réglage dynamique des affichages de limitation de vitesse), travaux d'étanchéité sur les ponts. ... Durée des travaux : 2014–2017. ... Coût total : env. 450 millions de francs.

Investir dans des routes nationales sûres et respectueuses de l'environnement

Sur un volume d'investissement total de 1,95 milliard de francs, la Confédération en consacre en 2015 près de 1,24 milliard à l'entretien et l'aménagement, ce dernier étant compris en particulier au sens d'adaptations. Celles-ci comprennent notamment la sécurité dans les tunnels, la protection contre le bruit ainsi que des mesures visant à réduire l'impact environnemental.

Ces fonds sont investis avant tout dans le réseau des routes nationales existant, dont l'entretien accapare plus de la moitié des crédits. Ils servent ainsi à préserver la valeur et la substance du réseau. Le reste des fonds est utilisé pour l'aménagement au sens d'adaptations. L'évolution des exigences de la société ainsi que les progrès de la science et, partant, l'actualisation des normes nécessitent d'améliorer et de moderniser continuellement les routes nationales. L'OFROU concentre notamment ses efforts sur les quatre domaines suivants :

Sécurité dans les tunnels

Le réseau des routes nationales compte 239 tunnels d'une longueur totale de 251 kilomètres. 157 d'entre eux satisfont à l'ensemble des directives et normes actuelles. Les vérifications portent sur la signalisation des dispositifs de sécurité, la ventilation, les issues de secours et l'approvisionnement en énergie.

91 % des tunnels des routes nationales remplissent les exigences concernant la signalisation des dispositifs de sécurité, 83 % respectent les normes en matière de ventilation, 81 % sont conformes aux prescriptions relatives aux issues de secours et 93 % satisfont aux règles applicables à l'approvisionnement en énergie. L'essentiel est de pouvoir circuler en toute sécurité et sans crainte même dans les tunnels qui ne sont pas conformes à l'ensemble des dernières normes et directives. La mise en œuvre de mesures de sécurité dans les tunnels entre 2008 et 2014 a permis d'augmenter la proportion de tunnels aux normes (c.-à-d. qui remplissent toutes les exigences) pour la faire passer de 46 à 66 %. Au total, 126 mesures doivent encore être appliquées pour répondre aux normes et directives actuelles.

Jusqu'en 2025, les dépenses annuelles pour la mise en œuvre de mesures de sécurité dans les tunnels s'élèveront en moyenne à 92 millions de francs. Entre 2008 et 2014, les dépenses se sont chiffrées à 50 millions de francs par an.

Protection contre le bruit

Jusqu'à présent, la Confédération a investi 2,8 milliards de francs dans des mesures de protection contre le bruit sur le réseau des routes nationales. Quelque 1650 kilomètres du réseau en ont déjà bénéficié. De tels travaux doivent encore être réalisés sur 220 kilomètres. L'OFROU traite ces projets en priorité et mettra ainsi en œuvre d'ici 2018 des mesures de protection contre le bruit sur 140 kilomètres supplémentaires pour un montant de 300 millions de francs. Les travaux sur les 80 kilomètres restants seront entrepris après 2018 et devraient coûter un peu plus de 200 millions de francs.

Du fait de la croissance constante du volume du trafic sur de nombreux tronçons des routes nationales dans les agglomérations, la protection des riverains contre le bruit excessif est devenue une tâche permanente essentielle. En conséquence, même les tronçons déjà assainis nécessitent des mesures supplémentaires. Les mesures de protection contre le bruit portent autant que possible directement sur l'infrastructure autoroutière : revêtements routiers peu bruyants, parois antibruit, tronçons couverts. Le type de mesures et leur étendue sont fonction des prescriptions de la législation fédérale en la matière. L'OFROU estime que d'ici 2030, il faudra investir au total 1,3 milliard de francs supplémentaires dans des mesures de protection contre le bruit.

Les mesures déjà réalisées ont permis de réduire d'environ de moitié le nombre de riverains exposés à un bruit routier excessif (100 000 personnes désormais).



L'OFROU réalise des travaux d'entretien sur le tronçon de route nationale entre Acheregg et Beckenried. (Photo : OFROU)

Corridors faunistiques

En Suisse, 40 corridors faunistiques nationaux au total sont coupés par les routes nationales. 20 % d'entre eux sont actuellement en réfection ou ont fait l'objet de travaux achevés à la mi-2014. Autrement dit, des passages à faune ont été créés pour ces corridors. Un peu plus d'un tiers des corridors faunistiques sont en phase d'étude de projet.

Un passage à faune coûte en moyenne près de 5,5 millions de francs par ouvrage. Ainsi, le coût total du sous-programme relatif aux corridors faunistiques est estimé à 220 millions de francs.

Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée

Les gaz d'échappement ainsi que l'abrasion des freins et des pneumatiques déposent des polluants sur la chaussée des autoroutes. En l'absence de mesures correctives, ces substances finissent avec l'eau de pluie dans les prés et les champs, et s'infiltrent dans les eaux souterraines. C'est pourquoi l'OFROU a lancé un vaste programme de mise en place de systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC). A ce jour, 40 installations de ce type sont en service. Leur coût total s'est chiffré à 481 millions de francs. Dès que le trafic journalier moyen (TJM) atteint 14 000 véhicules sur un tronçon, les eaux de chaussée y sont considérées comme fortement polluées. Il s'agit de la valeur limite pour l'installation d'un SETEC. Les polluants qui se déposent sur la chaussée sont transportés par la pluie jusqu'aux canalisations de l'autoroute. Les eaux de chaussée parviennent ensuite au SETEC. -----

Réfection du viaduc de Chillon

Situé en surplomb du lac Léman, le viaduc de Chillon a été inauguré en 1969. Depuis 2012, il fait l'objet d'une réfection totale qui se terminera cette année. Le but des travaux est de contenir la « réaction alcalis-granulats » (RAG) grâce à un traitement spécial du béton.

Le viaduc de Chillon – constitué en fait de deux constructions parallèles – est l'un des ouvrages les plus spectaculaires des routes nationales suisses. Il relie la plaine du Rhône et Vevey. Chaque jour, 50 000 véhicules empruntent ce tronçon autoroutier, tandis que le vendredi soir et en fin de semaine, celui-ci absorbe un important trafic de loisirs pouvant atteindre 7300 véhicules à l'heure. Au cours de ces dernières années, l'état du double viaduc s'est considérablement détérioré, comme l'ont montré les inspections effectuées sur l'ouvrage. Une réfection complète, chiffrée à 70 millions de francs, s'imposait donc.

Les travaux consisteront notamment à remplacer l'ensemble des bordures et des systèmes de retenue des véhicules ainsi que les éléments d'étanchéité et le revêtement. Le renforcement des piles constituera également une part importante du projet de réfection, afin que le viaduc satisfasse aux exigences de la sécurité sismique. Par ailleurs, les joints de chaussée et les culées seront remplacés. Les travaux commenceront côté lac et se poursuivront côté montagne. La circulation sera déviée chaque fois sur la seconde construction. -----

Béton fibré ultraperformant

Le viaduc de Chillon a été endommagé par la réaction alcalis-granulats (RAG). Il s'agit d'une réaction chimique entre le ciment et l'acide silicique présent dans la solution des pores du béton, qui provoque des fissures et des effritements de la structure de l'ouvrage. D'où la nécessité de soumettre le viaduc à un traitement spécial. Par ailleurs, la dalle de roulement doit être recouverte en totalité de béton fibré ultraperformant (quatre à cinq centimètres d'épaisseur). Cette couche supplémentaire augmente la capacité portante longitudinale et transversale de l'ouvrage et offre une protection contre les effets néfastes caractéristiques de la RAG sur le béton. Elle est particulièrement étanche, présente une grande élasticité longitudinale et protège l'ouvrage de la corrosion. Pour terminer, un nouveau revêtement sera posé sur le viaduc. Ces travaux devraient s'achever en 2015.



Remise en état de la route historique de Schöllenen

Entamée par l'OFROU en 2014, la réfection de cette route nationale qui traverse les gorges de Schöllenen entre Göschenen et Andermatt se poursuivra jusqu'en 2019. Coût de ce projet aux exigences particulières : 105 millions de francs.

Ses virages en épingle à cheveux qui se succèdent sur un court tronçon de 5,1 km prêtent à la route nationale de Schöllenen un caractère insolite. De Göschenen à Andermatt, elle serpente dans un cadre naturel majestueux, sur une dénivellation de 357 mètres. La réfection complète se prolongera jusqu'en 2019. Au-delà de la conservation de la valeur, elle portera essentiellement sur la sécurité routière. Chefs de projets, ingénieurs et entreprises de construction se verront confrontés à des défis exceptionnels, dont le moindre ne sera pas le guidage du trafic pendant les travaux car il faudra trouver des solutions pour tous les usagers de la route – des conducteurs de véhicules motorisés aux cyclistes, en passant par les promeneurs. En effet, hormis les poids lourds avec remorque et les semi-remorques, ils peuvent tous circuler sur cette route nationale de 3^e classe. De plus, le nouveau revêtement routier joue un rôle de premier plan et doit être spécialement résistant pour faire face à la forte charge de trafic et aux conditions météorologiques extrêmes.

Les études préliminaires pour la remise en état de la route de Schöllenen ont commencé en octobre 2013 et les travaux portant sur le tracé et les ouvrages d'art ont reçu le feu vert en avril 2014.

Une route dans le tunnel ferroviaire

En 2014, toutes les parties concernées ont dû relever le défi posé par la rénovation et le remplacement du tunnel d'Urnerloch. Pendant les phases de fermeture, le trafic a été dévié sur le tracé parallèle du Matterhorn-Gotthard-Bahn, rendu carrossable grâce à des éléments en béton. Cette solution innovante a permis de réduire la durée des travaux de presque un an. En 2015, ils portent principalement sur la remise en état et la construction partielle de la galerie Tanzenbein Sud ainsi que sur la réfection du tracé et des murs de soutènement du tronçon qui s'étend de Schöllenenmätteli au portail Nord de la galerie Heuegg. Les conditions météorologiques limitent les travaux dans cette région aux mois d'avril à novembre. La remise en état devrait se terminer fin 2019 et les coûts avoisiner 105 millions de francs. Une fois réalisées, les mesures garantiront la sécurité de tous les usagers de cette route qui sillonne des paysages montagneux d'une beauté incomparable.

Aperçu des travaux

- correction des dévers
- remise en état du tracé et des ouvrages d'art
- amélioration du système d'évacuation des eaux
- nouveau tracé de la piste cyclable et du chemin de randonnée pédestre
- remplacement des conduites. -----



Des solutions pour trois goulets d'étranglement

En 2030, près de 490 des quelque 1900 kilomètres de routes nationales seront régulièrement surchargés. L'OFROU a effectué des études préliminaires pour les régions de Bâle, de Lugano/Mendrisio et de St-Gall dans le but d'éliminer les goulets d'étranglement.

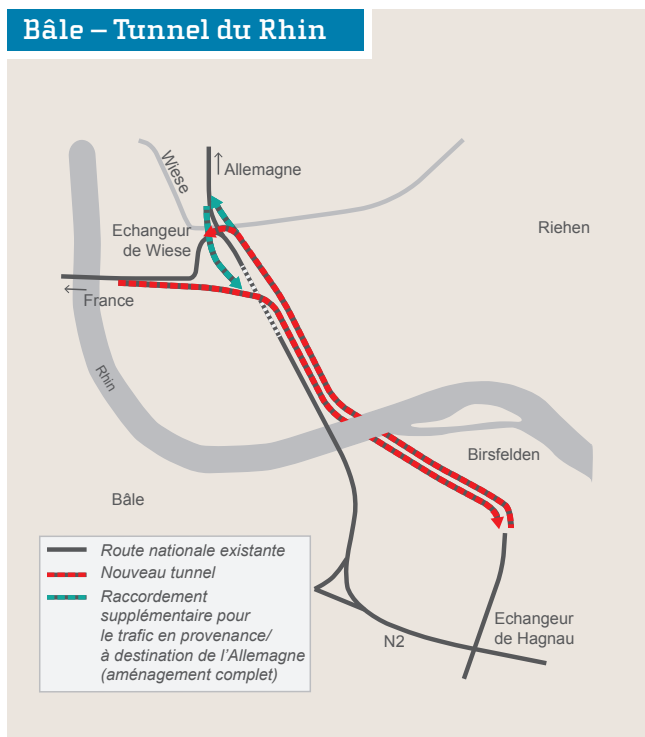
Les travaux menés avaient pour objectif d'examiner de manière approfondie différentes solutions destinées à résoudre des problèmes de circulation, en définissant les mesures les plus efficaces. Les résultats des études pour les régions de Bâle, de Lugano/Mendrisio et de St-Gall sont connus. Toutefois, il n'est pour l'heure pas possible de déterminer un calendrier pour la réalisation de ces projets. C'est au final le Parlement qui décidera de libérer les crédits correspondants. Les cantons participeront aux coûts selon les cas.

Bâle : nouveau tunnel du Rhin

Une intervention urgente est requise dans la région de Bâle. Elle se justifie par la densité du trafic, une utilisation massive de la route nationale par le trafic régional et intra-urbain ainsi que par l'importance de la situation géographique de Bâle pour l'ensemble du trafic de transit nord-sud. Si des mesures destinées à accroître la capacité ne sont pas prises rapidement, la route nationale sera à l'avenir surchargée durant deux à quatre heures au quotidien.

La solution développée par l'OFROU et soutenue par les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne comprend la construction d'un nouveau tunnel entre Birsfelden et la tangente nord/l'échangeur de Wiese. Ce nouveau tunnel, dit « tunnel du Rhin », permettra de désencombrer la route nationale existante. Au besoin, il sera ultérieurement possible de créer un raccordement supplémentaire pour intégrer le trafic en provenance et à destination de l'Allemagne. Par rapport aux autres solutions, le tunnel du Rhin produira les effets les plus bénéfiques sur la qualité de vie, parmi d'autres avantages.

Bâle – Tunnel du Rhin

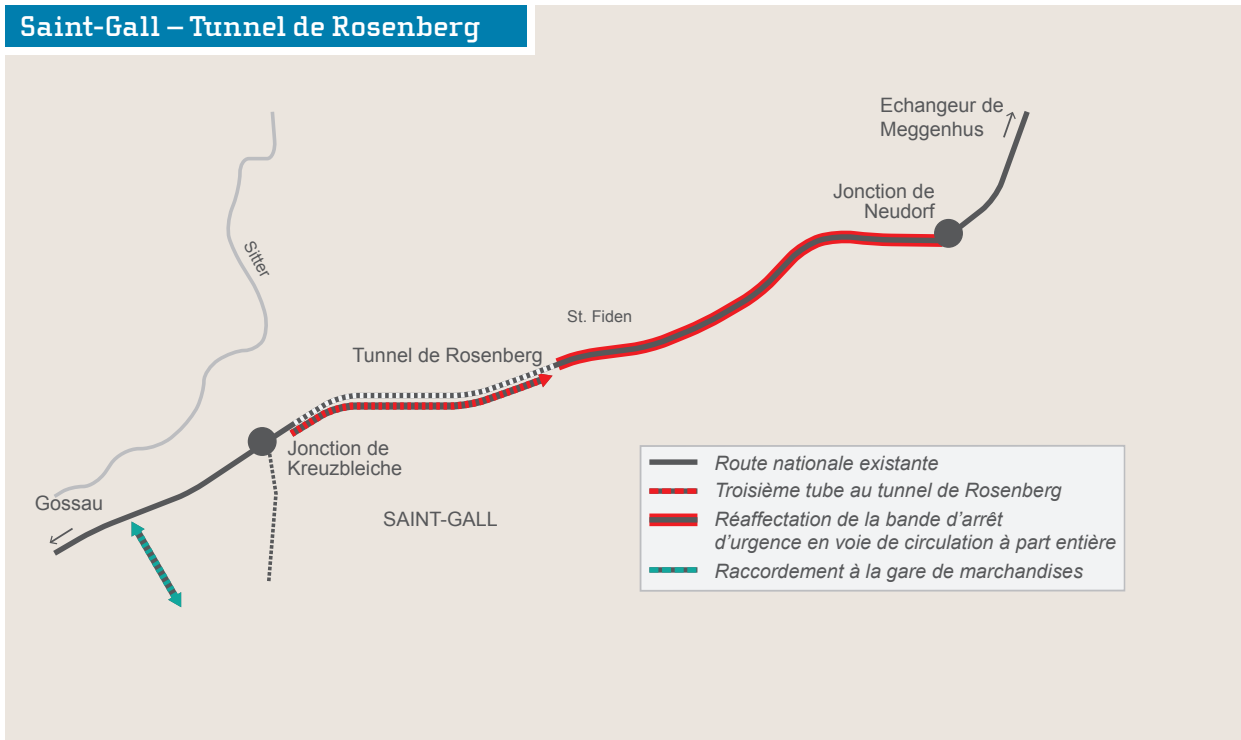


St-Gall : troisième tube au tunnel de Rosenberg

Dans la région de St-Gall, la situation est particulièrement problématique sur le tronçon entre Kreuzbleiche et Neudorf. Outre le volume élevé de trafic, les jonctions qui se suivent à courte distance et qui s'entrecroisent constituent un véritable défi.

Pour éliminer ce goulet d'étranglement, il faudrait donc procéder à un élargissement de la route nationale entre Kreuzbleiche et Neudorf : la solution choisie prévoit la construction d'un troisième tube au tunnel de Rosenberg ainsi qu'une utilisation durable de la bande d'arrêt d'urgence en tant que véritable voie de circulation. Les problèmes de circulation pourront ainsi être dura-

Saint-Gall – Tunnel de Rosenberg



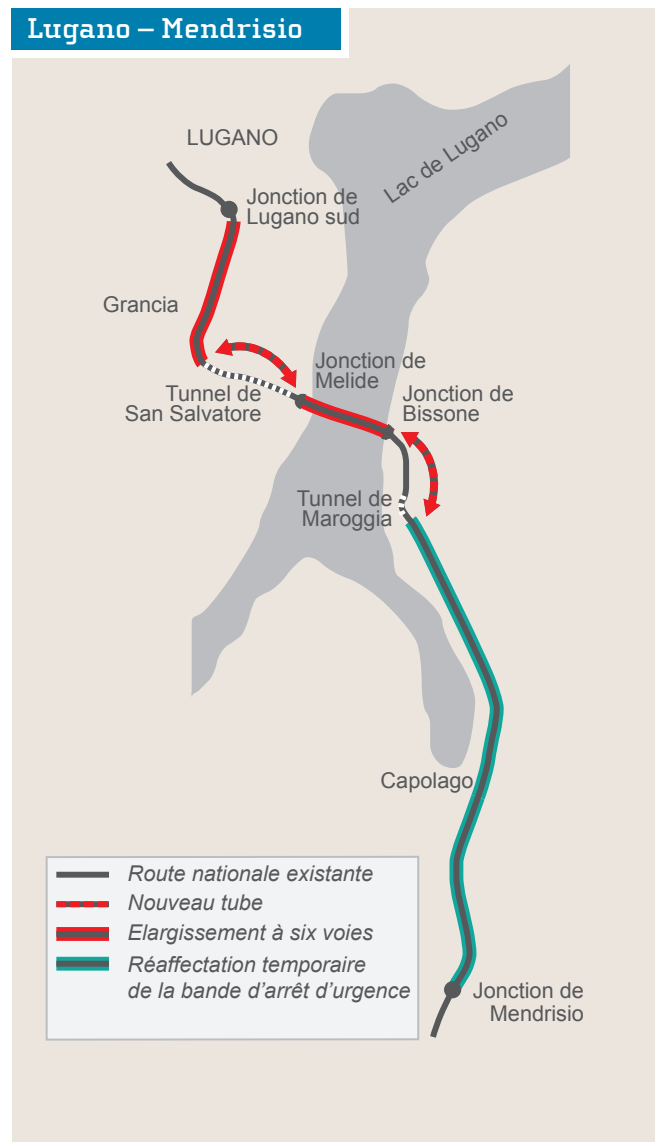
blement résolu moyennant relativement peu de frais, par rapport aux autres solutions étudiées. En outre, le raccordement de la gare de marchandises au réseau des routes nationales fait également partie intégrante du projet. Son objectif est de décharger le réseau routier intra-urbain.

Lugano/Mendrisio : deux nouveaux tubes

Si aucune mesure n'est prise, le fort trafic pendulaire en provenance d'Italie continuera à provoquer, d'ici à 2030, des problèmes de trafic graves, voire très graves sur l'A2 entre Lugano et Mendrisio. En comparaison avec d'autres tronçons à problèmes, celui-ci se caractérise par un volume de trafic fortement dépendant de la direction de la charge. En effet, les bouchons se produisent en direction de Lugano le matin et en direction de Mendrisio/de l'Italie en soirée.

Comme à St-Gall, l'élargissement de l'infrastructure existante représente la meilleure solution, au Tessin aussi. Outre l'élargissement à 6 voies entre Lugano Sud et le tunnel de San Salvatore, la variante choisie prévoit la construction d'un troisième tube entre les tunnels de San Salvatore et de Maroggia. Pour limiter autant que possible les atteintes à la nature et au paysage, l'accroissement de capacité sur la digue de Melide se fera principalement par une réaffectation de l'infrastructure existante. Une réaffectation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence est notamment prévue au sud du tunnel de Maroggia. - - - - -

Lugano – Mendrisio



Réaffecter la bande d'arrêt d'urgence, la solution contre les bouchons

Depuis 1990, le trafic a plus que doublé sur le réseau des routes nationales. Si l'on en croit les prévisions, près de 490 kilomètres d'autoroute devraient être régulièrement surchargés d'ici 2030. En guise de mesure à court voire moyen terme, l'OFROU ouvre la bande d'arrêt d'urgence à la circulation sur certains tronçons et à certaines heures de la journée.

Quelque 20 000 heures d'embouteillage sont recensées chaque année sur le réseau des routes nationales. Les embouteillages sont préjudiciables à l'environnement et coûtent cher à l'économie. L'OFROU prépare actuellement les aménagements nécessaires à l'élimination des goulets d'étranglement les plus sérieux. Des mesures transitoires à court et moyen terme doivent toutefois être mises en œuvre en attendant que ces projets soient réalisés. La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) permet d'améliorer la fluidité du trafic ainsi que la sécurité routière.

Le projet pilote mené sur l'A1 entre Morges et Ecublens depuis 2010 confirme les expériences positives faites à l'étranger : le trafic est nettement plus fluide, le taux d'accident a baissé de 15 %, les émissions polluantes ont diminué de 10 % et les émissions

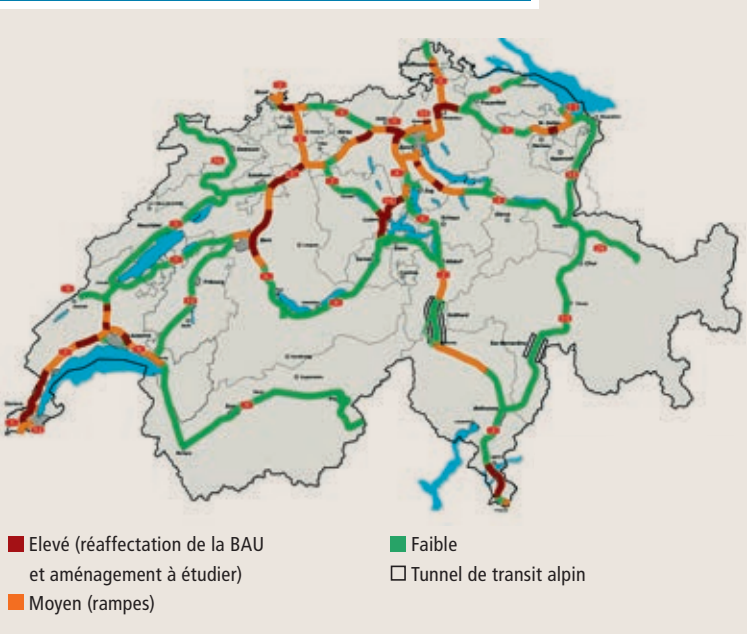
sonores ont enregistré des réductions allant jusqu'à 2,4 décibels. La réaffectation de la BAU est mise en place principalement dans les agglomérations urbaines entre deux jonctions adjacentes et aux heures de pointe.

Quinze projets de réaffectation de la BAU

Quinze projets de réaffectation de la BAU ont été lancés depuis l'approbation du concept global. Les projets doivent passer par des procédures d'approbation fastidieuses et être coordonnés d'une part avec les projets d'extension réalisés dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement et d'autre part avec les projets de maintenance.

D'ici 2025, env. 125 km de bande d'arrêt d'urgence feront l'objet d'une réaffectation. Les premiers tronçons concernés seront mis en service en 2017 et 2019 près de Winterthour et de Lausanne. D'autres réaffectations de la BAU sont prévues pour les régions d'Argovie, de Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich. La réalisation de l'ensemble de ces projets devrait coûter au total près d'un milliard de francs. La mise en service temporaire de la bande d'arrêt d'urgence nécessite de renforcer sa structure (trafic lourd), de procéder à un réaménagement de ponts et de tronçons couverts courts, et de construire des places d'arrêt d'urgence supplémentaires. En outre, des systèmes de signalisation pilotés depuis une centrale sont nécessaires pour gérer et surveiller le trafic.

Installations de gestion du trafic – Niveau d'équipement



Tronçons du réseau suisse des routes nationales : les couleurs indiquent l'urgence de la mise en place d'une réaffectation de la BAU. [Graphique : OFROU]

Surveillance et régulation automatisées du trafic

La nouvelle application-métier « FA VM », destinée à améliorer la gestion du trafic, est en service à l'OFROU depuis mai 2014. Elle permet de mieux surveiller et réguler le trafic.

Par « FA VM », on entend Fachapplikation Verkehrsmanagement, comprenez application-métier pour la gestion du trafic. Ce système est utilisé par la centrale de gestion du trafic de l'OFROU à Emmenbrücke (LU) ainsi que par les polices cantonales pour améliorer la surveillance du trafic, automatiser la saisie et le traitement des informations routières, et mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic.

Affichage dynamique de la vitesse

L'OFROU accroît la capacité des routes nationales grâce à des panneaux d'affichage dynamique de la vitesse maximale autorisée. La capacité des autoroutes est utilisée de façon optimale lorsque les véhicules y circulent à environ 80 km/h. Il est possible d'optimiser le volume de trafic sur un tronçon autoroutier fortement encombré en abaissant suffisamment tôt et pendant une durée limitée la vitesse maximale autorisée pour la faire passer de 120 km/h à 100 km/h voire 80 km/h. Dans de nombreux cas, l'harmonisation ainsi obtenue du flux de trafic suffit pour différer et atténuer les embouteillages.

Des équipements déjà présents sur 170 kilomètres

Actuellement, on trouve de tels panneaux d'affichage dynamique de la vitesse sur quelque 170 km de routes nationales. Sur près de 130 km, ces systèmes de gestion du trafic intègrent également des indications sur les dangers et les embouteillages. Dans les prochaines années, l'OFROU compte installer des systèmes dynamiques sur environ 400 km de routes nationales. Ce type d'installation est généralement réalisé en même temps que les projets d'entretien courants.

Intégration des chantiers

La planification du projet a débuté en 2008 et sa réalisation dès 2012. Le système a pu être mis en service en mai 2014. Une étape de développement importante a été franchie en septembre 2014 lorsque l'application-métier pour la gestion des chantiers a été mise en exploitation à son tour. Ainsi, les chantiers en cours sur les routes nationales peuvent désormais être pris en considération pour la gestion du trafic.

De ce fait, pour la première fois, toutes les informations nécessaires à la surveillance et à la gestion du trafic sur les routes nationales sont centralisées dans une structure claire. Les conditions préalables au pilotage direct des infrastructures de transport depuis la centrale nationale de gestion du trafic à Emmenbrücke sont réunies. L'introduction de ce système a permis de numériser entièrement la surveillance du trafic sur les routes nationales.

Scénarios standard en cas d'accident

Le système « FA VM » sert en outre de base à l'établissement de prévisions de trafic précises et permet de prendre rapidement des mesures de gestion du trafic pour assurer la parfaite fluidité de ce dernier. Ainsi, en cas d'accident de la route, il est possible de déclencher de manière ciblée des scénarios standard reposant sur des plans de gestion du trafic enregistrés afin de contrôler le flux de circulation. -----

Premier contrôle subséquent au bout de cinq ans

Les voitures de tourisme et les motocycles doivent être contrôlés régulièrement.

Toutefois, comme ils sont aujourd'hui de meilleure qualité, grâce aux progrès techniques, le Conseil fédéral a décidé début 2015 que le premier contrôle subséquent aurait seulement lieu cinq ans après la première mise en circulation.

Dès le 1^{er} février 2017, les voitures de tourisme et les motocycles seront soumis à un premier contrôle au service cantonal des automobiles au plus tôt cinq ans après leur première mise en circulation, mais au plus tard dans les six ans. Le Conseil fédéral prend ainsi en considération des progrès techniques.

Il y a environ vingt ans, à l'instauration des délais de contrôle subséquents encore en vigueur, les véhicules mis en circulation présentaient un niveau de qualité nettement inférieur à ceux d'aujourd'hui, comme en témoignent les listes des déficiences établies par les services des automobiles et les statistiques des accidents. Les données de la police montrent que, de tous les accidents, ceux principalement dus aux défauts des véhicules n'atteignent même pas 1%. La prolongation du délai imparti pour le premier contrôle subséquent des véhicules déchargera leurs détenteurs.

Le contrôle périodique obligatoire sera supprimé pour les remorques de transport légères dont le poids total n'excède pas 750 kg. En revanche, les intervalles entre les contrôles seront raccourcis d'un an dès le troisième intervalle pour les remorques moyennement lourdes (750 kg < poids total ≤ 3,5 t). Il incombe aux cantons de prendre les mesures requises pour le respect des intervalles prescrits, par exemple en mettant à disposition les capacités de contrôle requises ou en mandatant des organismes privés. L'entrée en vigueur des modifications est fixée au 1^{er} février 2017 afin de laisser aux cantons suffisamment de temps. -----

Motocycles et vendeurs d'automobiles

En janvier 2015, parallèlement à la prolongation du délai de contrôle subséquent, le Conseil fédéral a pris plusieurs décisions concernant les motocycles et les vendeurs d'automobiles. Le gouvernement suisse a décidé de reprendre les exigences techniques de l'UE relatives au bruit des motocycles. Dès 2017, il sera ainsi possible d'interdire l'immatriculation de motocycles équipés de systèmes servant uniquement à les rendre plus bruyants (commandes de clapets d'échappement).

Une autre nouveauté, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2015, concerne l'octroi des plaques de contrôle aux vendeurs d'automobiles : le nombre de plaques professionnelles accordé aux entreprises est désormais fonction des ventes de voitures automobiles légères. Les concessionnaires automobiles peuvent ainsi en acquérir plusieurs et faire essayer leurs véhicules à différents acheteurs potentiels en même temps.



Examen méticuleux d'une voiture lors du contrôle périodique subséquent.
(Photo : OCN de Fribourg)



Une meilleure formation pour protéger les jeunes conducteurs

Les personnes désireuses de conduire une voiture en Suisse devront être encore mieux formées. Le Conseil fédéral veut optimiser la formation en deux phases pour éviter les accidents, notamment ceux des jeunes conducteurs.

Depuis le 1^{er} décembre 2005, l'obtention du permis de conduire passe en Suisse par ce que l'on appelle la formation en deux phases. Les nouveaux conducteurs commencent par recevoir un permis de conduire à l'essai et disposent ensuite de trois ans pour suivre deux cours de formation complémentaire obligatoire.

Tout juste dix ans après l'entrée en vigueur de la formation en deux phases, on constate que les nouveaux conducteurs âgés de 18 à 24 ans provoquent toujours une majorité d'accidents de la circulation, soit 6955 en 2014. Voilà pourquoi le Conseil fédéral a décidé de poursuivre l'optimisation de la formation de base dispensée aux conducteurs en Suisse. Courant 2015, l'OFROU lancera une procédure d'audition sur la révision d'ordonnance correspondante.

En principe, le système devrait être maintenu, mais avec une meilleure coordination des deux phases. Suite aux conclusions d'une évaluation, la première phase, qui se termine avec l'examen pratique de conduite, sera renforcée. Le cours de sensibilisation à la conduite précèdera désormais l'examen théorique ; il devra encourager la compréhension des règles de la circulation, éveiller une manière de conduire à la fois défensive et conviviale et en favoriser l'acceptation. L'examen théorique mettra, lui aussi, l'accent sur la compréhension et l'utilisation des règles de la circulation afin d'éviter le simple apprentissage par cœur.

Freins et efficacité énergétique

Obligatoire pour les permis de conduire de catégorie B, la nouvelle formation de base à la technique de conduite (deux heures) portera sur des thèmes importants tels que le freinage d'urgence et les principes d'une conduite économe et respectueuse de l'environnement. Les élèves conducteurs de moins de 25 ans qui obtiennent un permis de conduire de catégorie B devront en outre avoir acquis la plus grande expérience de conduite possible lors des courses d'apprentissage effectuées dans l'année qui précède leur examen pratique.

Les mesures équivalentes prises dans différents pays européens montrent que le risque lié aux conducteurs débutants diminue en fonction de la durée de la conduite accompagnée. Pour éviter tout relèvement de l'âge minimal pour l'obtention du permis de conduire, il sera abaissé à 17 ans pour le permis de catégorie B.

Perfectionnement des cours de premiers secours

Des mesures sont également prévues pour optimiser la qualité des cours de premiers secours : la reconnaissance de leurs prestataires sera remaniée et des prescriptions plus complètes formulées pour garantir la qualité de toutes les formations obligatoires au moyen d'audits.



Une élève-conductrice passe l'examen théorique. (Photo : OCN de Fribourg).

Formation complémentaire dans les six mois

L'examen pratique ne se fondera plus sur le décompte des erreurs, mais sur une démonstration des compétences. Le parcours sera ainsi déterminé en grande partie par les candidats qui choisiront également librement leur place de stationnement. L'épreuve deviendra ainsi plus difficile et la réussite ne dépendra plus de l'absence d'erreurs.

Le renforcement de la première phase jusqu'à l'examen de conduite permet de réduire à un seul jour la formation complémentaire obligatoire qui privilégiera le thème des accidents typiques des jeunes et leur prévention, sachant que celle-ci passe avant tout par une pratique de la conduite en milieu d'apprentissage ainsi qu'une conduite dans le trafic.

Comme par le passé, la formation complémentaire mettra l'accent sur une conduite toujours plus économe. Elle devra en outre être suivie impérativement dans les six mois après l'obtention du permis de conduire car jusqu'à présent, les nouveaux conducteurs s'en acquittaient bien trop tardivement pour qu'elle porte tous ses fruits. -----



Le contrôle de l'air expiré remplace la prise de sang

Arrêté par le Parlement dans le cadre de « Via Sicura », le principe de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre sera introduit dans le domaine de la circulation routière le 1^{er} mars 2017. Il ne sera plus nécessaire d'ordonner une prise de sang qu'en cas de suspicion de consommation de stupéfiants, à la demande de l'intéressé ou dans des cas exceptionnels.

En juin 2012, lors des débats relatifs au programme de sécurité routière « Via Sicura », le Parlement a décidé d'introduire le principe de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre. Cela signifie qu'à l'avenir, une valeur égale ou supérieure à 0,80 pour mille affichée par un éthylomètre pourra aussi constituer un moyen de preuve devant un tribunal, pour autant que le contrôle ait été effectué par un appareil admis. Début 2015, une procédure d'audition a été organisée à ce sujet sous l'égide de l'OFROU. Le principe de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre sera introduit le 1^{er} mars 2017.

Pour constater l'incapacité de conduire, il est possible aujourd'hui déjà de réaliser un contrôle de l'air expiré. Le résultat ne constitue toutefois une preuve suffisante que s'il est inférieur à 0,80 pour mille et que l'intéressé le reconnaît par sa signature. Dans tous les autres cas, une prise de sang est nécessaire pour apporter la preuve de l'ébriété.

Il existe de nos jours des instruments de mesure de haute technologie qui peuvent déterminer l'alcoolémie de manière probante même à 0,80 pour mille ou plus. La mesure s'effectue en milligramme par litre d'air expiré, 0,25 milligramme par litre corres-

pondant à 0,5 pour mille. A l'avenir, une prise de sang ne sera plus nécessaire qu'en cas de suspicion de consommation de stupéfiants, si le conducteur concerné l'exige expressément ou dans des cas exceptionnels (par ex. maladie des voies respiratoires). Les éthylomètres sont utilisés par de nombreux Etats européens et par d'autres pays depuis longtemps déjà. -----



L'appareil avec lequel le contrôle de l'air expiré est effectué se trouve dans la voiture de police. (Photo : METAS)

Les règles sont inchangées

	Concentration d'alcool dans l'air expiré (affichée par les instruments à partir du 1.7.2016)	Taux d'alcool dans le sang
Non-respect de l'interdiction de consommer de l'alcool (par ex. pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels)	0,05 mg/l	0,10 pour mille
Conduite en état d'ébriété	0,25 mg/l	0,50 pour mille
Conduite avec alcoolémie qualifiée	0,40 mg/l	0,80 pour mille

Chiffres et faits

Ouverture de trois nouveaux tronçons autoroutiers

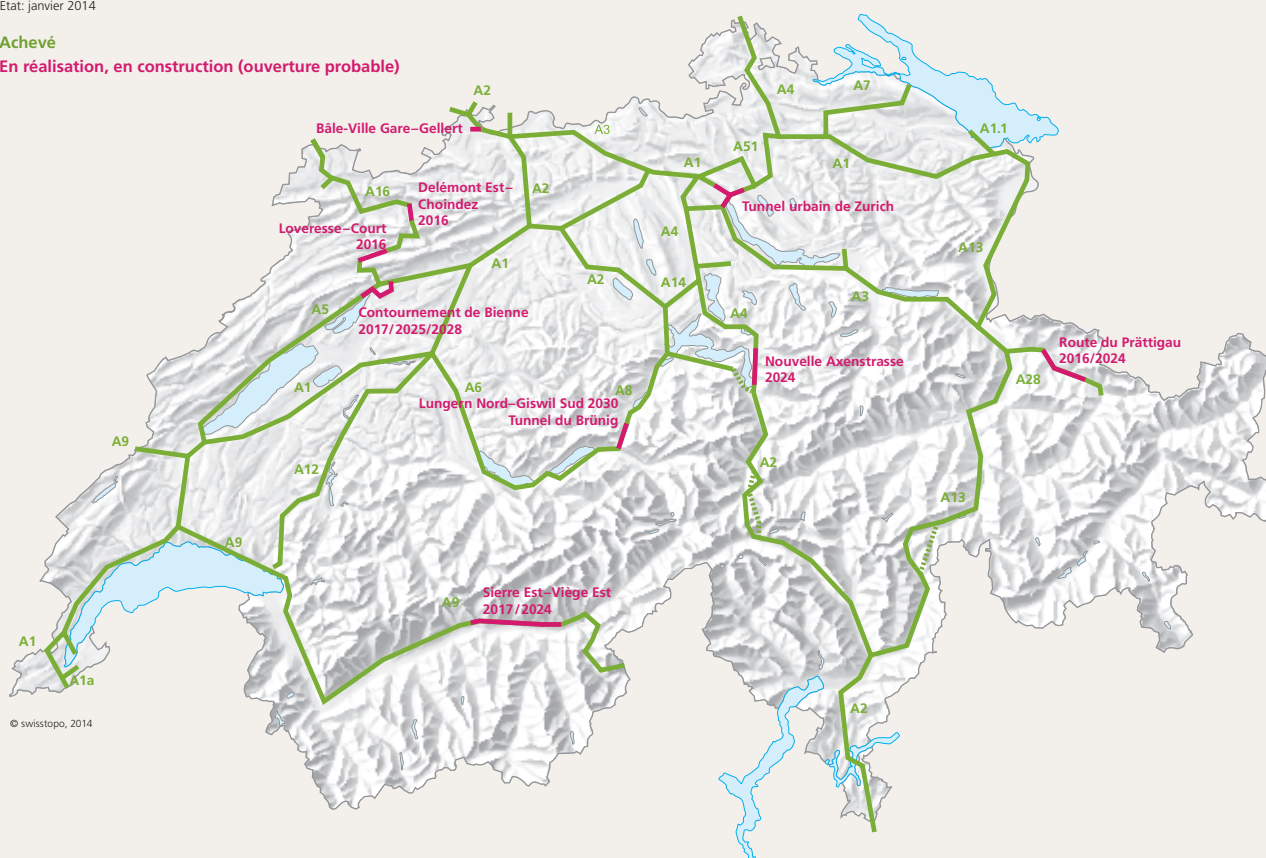
En 2014, trois tronçons d'une longueur totale de 11,7 km ont été ouverts à la circulation sur le réseau des routes nationales. Il s'agit de tronçons sur l'A5 dans le canton de Neuchâtel, sur l'A16

dans le canton du Jura et sur l'A28 dans les Grisons. Le réseau s'étend désormais sur 1823,3 km. Une fois qu'il sera achevé, sa longueur totale atteindra 1892,5 km. -----

Etat: janvier 2014

Achévé

En réalisation, en construction (ouverture probable)



© swisstopo, 2014

2014 : Ouverture de trois tronçons

Route nationale	Canton	Tronçon	2 voies	4 voies
A5	NE	Serrières-Areuse		1,7 km
A16	JU	Bure-Porrentruy-Ouest		8,8 km
A28	GR	Pagrüeg-Mezzaselva	1,2 km	

Le réseau suisse des routes nationales

Longueur totale par type de route		en [km]													
	7 voies		6 voies		4 voies		3 voies		2 voies		Routes à trafic mixte		Total		
	en service	planifiées	en service	planifiées	en service	planifiées	en service	planifiées	en service	planifiées	en service	planifiées	en service	planifiées	
Zurich			32,5	37,1	105,5	110,9	1,9		11,1	11,1			151,0	159,1	
Berne			13,2	13,2	129,3	136,7			46,9	62,6	19,4	19,4	208,8	231,9	
Lucerne			2,6	2,6	55,9	55,9							58,5	58,5	
Uri					37,1	53,0			16,3	6,3	16,1	10,0	69,5	69,3	
Schwyz					43,2	52,7			2,2		4,3		49,7	52,7	
Obwald					1,8	1,8			22,3	31,1	13,3	1,0	37,4	33,9	
Nidwald					22,9	22,9			2,9	0,9		2,0	25,8	25,8	
Glaris					16,6	16,6							16,6	16,6	
Zoug					17,7	17,7							17,7	17,7	
Fribourg					84,2	84,2							84,2	84,2	
Soleure					43,8	43,8							43,8	43,8	
Bâle-Ville			3,5	3,5	6,0	8,0							9,5	11,5	
Bâle-Campagne			9,5	9,5	20,7	20,7							30,2	30,2	
Schaffhouse						1,9			17,2	17,2			17,2	19,1	
St-Gall					139,8	139,8							139,8	139,8	
Grisons					43,6	50,2			94,6	112,1	27,9		166,1	162,3	
Argovie	1,2		11,5	11,5	86,6	87,8							99,3	99,3	
Thurgovie					42,8	47,3							42,8	47,3	
Tessin			7,3	7,3	101,7	108,8			27,8	20,7			136,8	136,8	
Vaud			3,4	3,4	189,1	189,8			12,8	12,8			205,3	206,0	
Valais					60,1	89,6			15,6	15,6	28,6	28,6	104,3	133,8	
Neuchâtel					34,6	32,9			3,0	3,0	1,9	1,9	39,5	37,8	
Genève					27,2	27,2							27,2	27,2	
Jura					34,1				8,2	47,9			42,3	47,9	
Total	1,2		83,5	88,1	1344,3	1400,2	1,9		280,9	341,3	111,5	62,9	1823,3	1892,5	

Les routes nationales peuvent comporter entre deux et sept voies. Le réseau est toutefois composé essentiellement de routes à quatre voies (1333,8 km). Les cantons qui totalisent le plus de kilomètres sont ceux de Berne (208,8 km), de Vaud (205,3 km) et des Grisons (166,1 km). Les colonnes « planifiées » du tableau se réfèrent à

l'arrêté fédéral sur le réseau de 1960. A l'époque, les autoroutes à 7 voies n'étaient par exemple pas encore nécessaires. Entre-temps, un tronçon à 7 voies d'une longueur de 1,2 km a été aménagé dans le canton d'Argovie.

2014 : Ouverture de trois nouveaux tunnels – Nombre de tunnels sur le réseau des routes nationales : 239

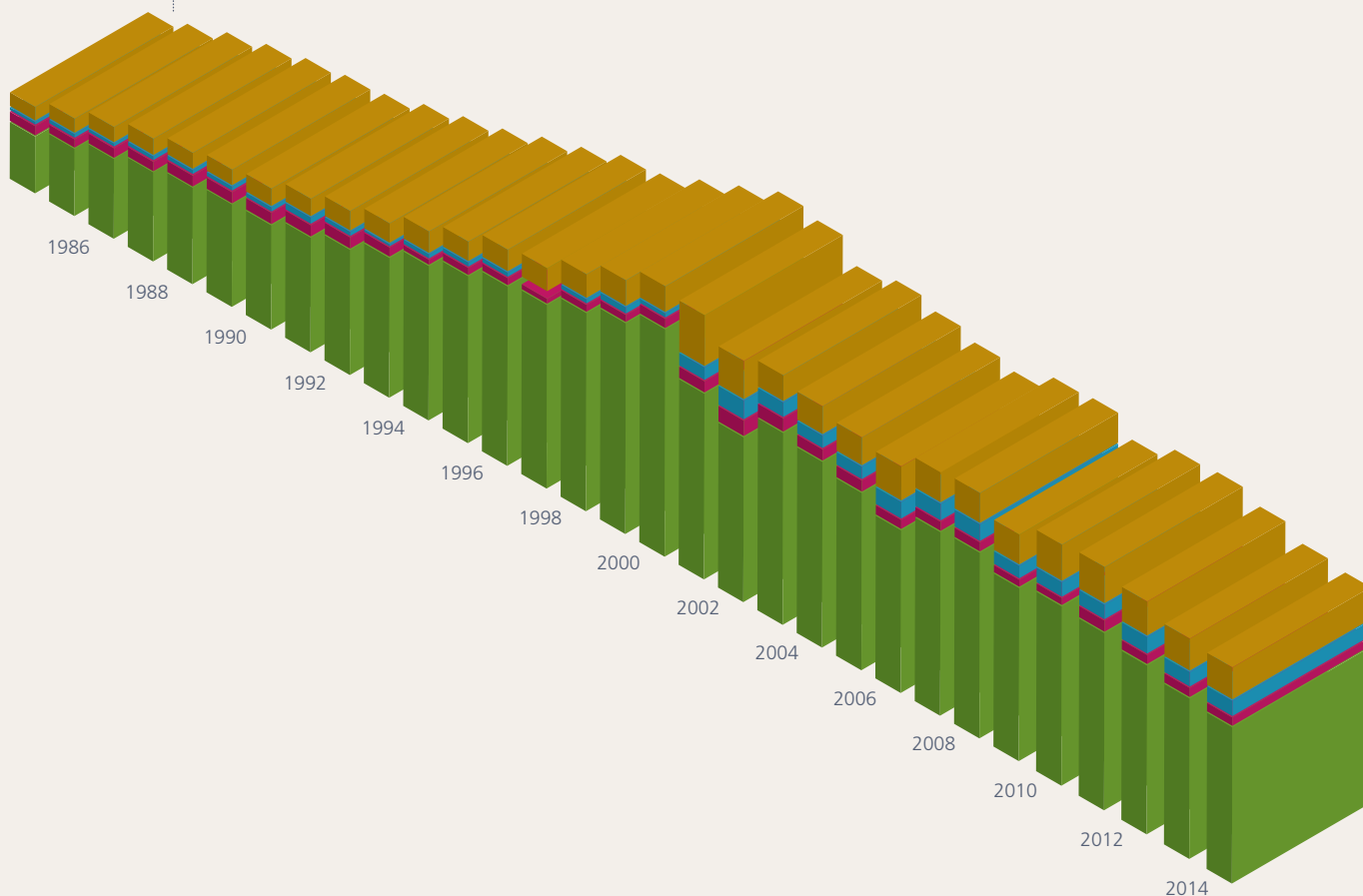
Tunnel	Route nationale	Tronçon	Tubes	Longueur	Hauteur	Coût
Serrières	A5	Serrières – Areuse	2	1,26 km	5,2 m	162 mio
Bure	A16	Bure – Porrentruy-Ouest	1	3 km	5,2 m	183 mio
Bois de Montaigne	A16	Bure – Porrentruy-Ouest	2	850 m	5,2 m	113 mio

Le transport routier de marchandises à travers les Alpes suisses à nouveau en léger recul

En 2014, 1 123 503 poids lourds au total ont traversé les Alpes suisses en empruntant la route, soit 19 905 véhicules (1,7% de moins qu'en 2013). Une évolution qui confirme la tendance à la baisse ; l'année précédente, ce nombre était déjà en recul de 5,4%. Établi à 1,123 million de poids lourds, il se situait légèrement en dessous de la moyenne calculée pour les dix dernières

années (1,25 million). L'année dernière, la diminution du trafic lourd a concerné tous les passages alpins. C'est au Grand-St-Bernard qu'elle a été la plus significative (-3%). Le passage le plus utilisé a été la route du Gothard, empruntée par 823 697 camions. -----

1984	2010	2011	2012	2013	2014	Différence 2013/2014
72 000	San Bernardino	186 251	193 639	182 318	177 133	-2,7 %
14 000	Simplon	79 361	79 640	85 000	80 740	-0,7 %
48 000	Grand St-Bernard	47 925	57 883	55 194	48 880	-3,1 %
298 000	Gothard	943 230	927 332	886 088	836 655	-1,5 %
432 000	Total	1 256 767	1 258 494	1 208 600	1 043 408	-1,7 %



Nouvelle augmentation des véhicules-kilomètres sur les routes nationales

En 2014, les véhicules ayant circulé sur les routes nationales ont parcouru au total 26,890 milliards de kilomètres, soit 1,9% de plus qu'en 2013.

L'année dernière, le trafic a continué d'augmenter sur les routes nationales. L'ensemble des véhicules ont parcouru en tout 26,890 milliards de kilomètres. Ce chiffre correspond à une hausse de 1,9%, soit 504 millions de véhicules-kilomètres, par rapport à 2013, année au cours de laquelle il a dépassé pour la première fois la barre des 26 milliards de kilomètres.

Sur le réseau des routes nationales, 246 postes de comptage enregistrent chaque jour le nombre de véhicules en transit. C'est à l'aide de ces appareils que l'on peut calculer le trafic journalier moyen (TJM), c'est-à-dire la moyenne du trafic sur 24 heures pour tous les jours de l'année (voir carte aux pages 30 et 31).

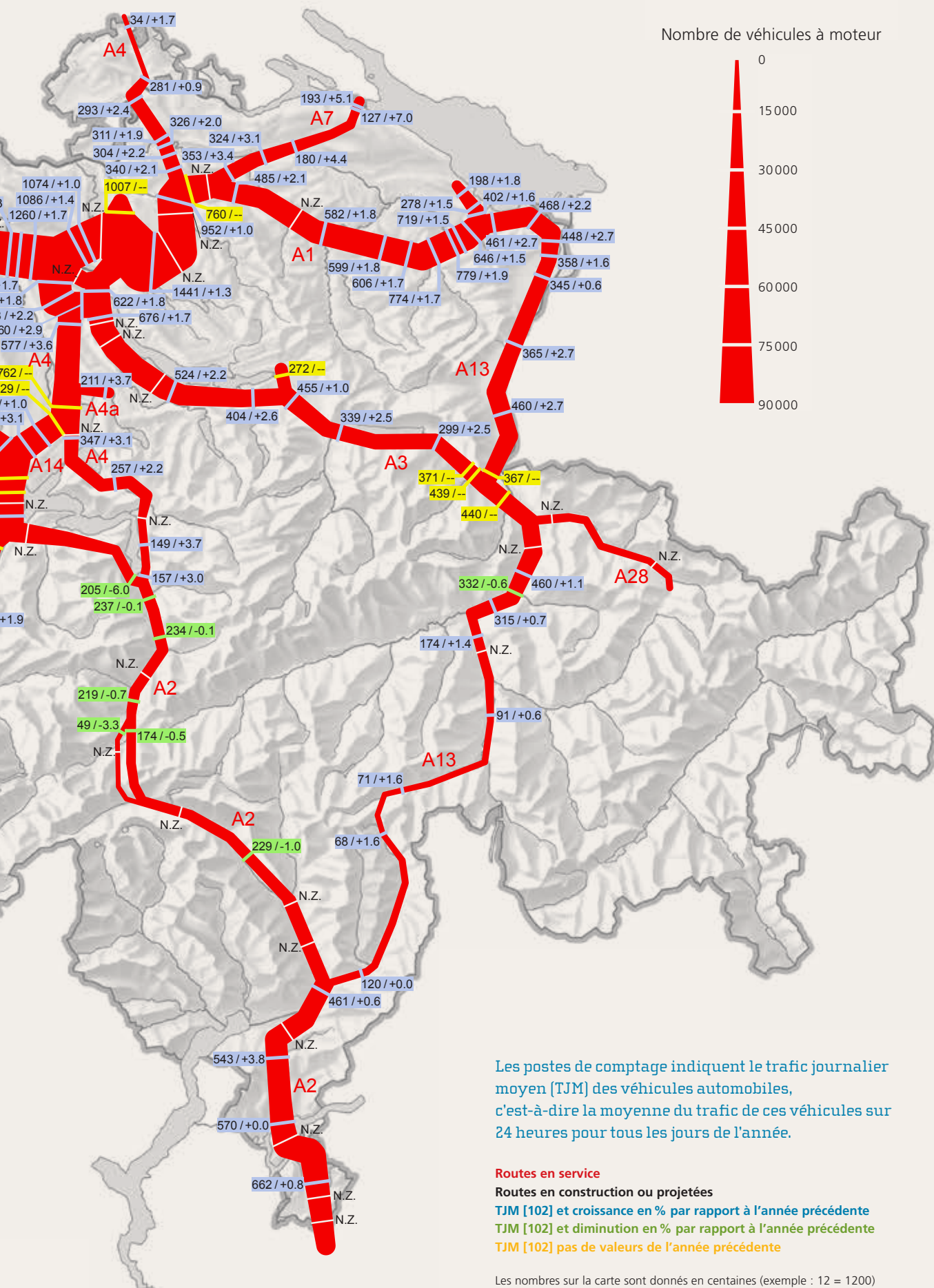
En 2013, les véhicules circulant sur l'ensemble du réseau routier suisse ont parcouru au total 61,692 milliards de kilomètres, ce qui correspond à une hausse de 1,4% par rapport à 2012. Le réseau routier suisse compte 1800 kilomètres de routes nationales, 18000 kilomètres de routes cantonales et 51 000 kilomètres de routes communales.

Volume du trafic		[nombre de véhicules par jour]		
		2013	2014	Différence en %
A1				
ZH	Wallisellen	142 242	144 134	+1,3
AG	Neuenhof	127 705	129 932	+1,7
AG	Baden, tunnel du Baregg	123 957	126 781	+2,3
ZH	Rocade Zurich nord, Seebach	109 122	110 182	+1,0
ZH	Rocade Zurich nord, Affoltern	106 371	107 408	+1,0
AG	Preverenges	123 972	126 027	+1,7
ZH	Weiningen, Gubrist	107 106	108 610	+1,4
A2				
BL	Muttenz, Hard	128 387	130 882	+1,9
Bs	Bâle, Gellert Nord	104 934	—*	
A6				
BE	Schönbühl, Grauholz	104 038	106 337	+2,2

* En 2014, le poste de comptage de Bâle Gellert-nord était temporairement hors service à cause de travaux techniques.

Nombre de kilomètres parcourus sur les routes nationales		
Année	km	Différence en %
2010	25,161	
2011	25,874	+2,8
2012	25,947	+0,28
2013	26,386	+1,7
2014	26,890	+1,9

Nombre d'heures d'embouteillage sur le réseau suisse des routes nationales			
Causes	2013	2014	Différence en %
Surcharge	17 144	18 395	+7
Accidents	2 345	2 322	-1
Chantiers	991	674	-32
Autre	116	150	+29
Total	20 596	21 541	+5



Moins de tués et de blessés graves sur les routes en 2014

En 2014, 243 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en Suisse, soit 26 de moins qu'en 2013. Ainsi, pour la deuxième année consécutive, le nombre de tués sur les routes du pays a considérablement diminué. De même, le nombre de personnes grièvement blessées a baissé de 86 unités, pour s'établir à 4043.

Au total, 17 803 accidents ayant occasionné des dommages corporels sont survenus sur le réseau national en 2014. Lors de ces événements, 243 personnes ont perdu la vie, 4043 ont été grièvement blessées et 17 478 l'ont été légèrement. Ainsi, le nombre de tués sur la route a diminué de 10 % par rapport à 2013 et de 24 % par rapport à la moyenne des années 2009 à 2013.

Par corrélation, le nombre de personnes grièvement blessées a baissé de respectivement 2 % et 8 %. Cette évolution pourrait s'expliquer entre autres par les améliorations apportées aux véhicules, comme le suggère par exemple la réduction particulièrement importante (en valeur absolue) du nombre de personnes grièvement blessées dans les voitures de tourisme ces dernières années.

Piètre bilan pour les cyclistes

En 2014, 29 cyclistes sont morts d'un accident de la route, soit douze de plus qu'en 2013. Le nombre de cyclistes grièvement blessés a augmenté quant à lui de 13 %. Ce bilan négatif incite l'OFROU à analyser minutieusement les accidents impliquant ces usagers de la route et à mettre en œuvre des mesures si nécessaire.

L'évolution négative observée depuis 2012 pour ce qui est des blessures graves des utilisateurs de vélos électriques s'est poursuivie en 2014, puisque 145 de ces cyclistes ont été grièvement blessés, soit 31 de plus qu'en 2013.

Diminution du nombre de décès de piétons

En 2014, 43 décès de piétons au total ont été recensés sur le réseau. Cette valeur, la plus faible jamais enregistrée, représente une baisse de 38 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Que les accidents soient survenus sur les passages pour piétons ou en dehors de ceux-ci, le bilan est le même.

Quatorze personnes ont perdu la vie sur lesdits passages l'an dernier (–39 % par rapport à la moyenne 2009–2013).

Diminution du nombre de blessures graves sur les autoroutes

Sur les autoroutes et semi-autoroutes, le nombre d'accidents ayant occasionné des dommages corporels est resté pratiquement inchangé en 2014 par rapport à 2013. Les conséquences des accidents ont par ailleurs été moins dramatiques en 2014. Avec 26 tués et 242 blessés graves, le bilan des victimes d'accidents graves est le plus faible jamais enregistré ces dernières années. -----

Accidents entraînant des dommages corporels		
	Accidents	Personnes
Ayant causé des décès	229	243
	25	26
Ayant causé des blessures graves	3 818	4 043
	204	242
Ayant causé des blessures légères	13 756	17 478
	1 608	2 381
Total	17 803	21 764
	1 837	2 649
Différence par rapport à 2013 (%)	+1,9	+0,5
	+0,2	-1,3

Accidents par type d'utilisateur		
Piétons	2 322	
	10	
Conducteurs/passagers	19 442	
	2 639	
voitures de tourisme		10 253
		2 366
camions		89
		27
motocycles		4 000
		132
cycles		3 777
		1
transports publics		256
		0
autres		1 067
		113
Total	21 764	
	2 649	
Différence par rapport à 2013 (%)	+0,5	
	-1,3	

Types d'accidents entraînant des dommages corporels			
	Total	Dus à la vitesse	Dus à l'alcool
Dérapage ou perte de maîtrise	5 311	1 416	824
	652	201	51
Dépassement	801	29	15
	159	1	3
Collision par l'arrière	3 882	233	114
	966	77	21
En quittant une route	1 506	4	16
	3	0	0
En s'engageant sur une route	2 193	10	26
	9	0	0
En traversant une route	916	10	15
	0	0	0
Collision frontale	649	136	43
	31	7	1
En parquant	240	6	7
	2	0	0
Accident impliquant un piéton	2 081	69	55
	6	0	2
Accident impliquant un animal	89	2	0
	3	1	0
Autres	135	3	4
	6	0	0
Total	17 803	1 918	1 119
	1 837	287	78
Différence par rapport à 2013 (%)	+1,9	-8,2	-12,2
	+0,2	-8,0	-25,0

Plus de 90 400 véhicules supplémentaires sur les routes suisses

Parc automobile suisse en 2014

	Véhicules automobiles Total	Voitures de tourisme	Véhicules de transport de personnes	Véhicules de transport de marchandises	Véhicules agricoles	Véhicules industriels	Motocycles	Cyclomoteurs (y c. vélos électriques rapides)
Total	5 784 084	4 384 490	62 436	382 281	190 095	65 563	699 219	153 348
Région lémanique	1 067 600	822 262	10 737	65 832	23 142	10 198	135 429	14 103
Vaud	503 127	397 551	5 158	29 640	13 724	3 974	53 080	7 966
Valais	268 093	205 075	3 049	18 390	7 879	4 513	29 187	2 617
Genève	296 380	219 636	2 530	17 802	1 539	1 711	53 162	3 520
Plateau	1 305 888	971 268	16 435	86 920	60 289	15 906	155 070	49 128
Berne	714 853	512 043	10 086	50 898	38 441	9 999	93 386	30 751
Fribourg	222 000	172 240	2 405	13 450	9 874	2 160	21 871	6 436
Soleure	195 310	150 356	1 939	12 693	5 415	1 942	22 965	8 448
Neuchâtel	119 378	95 191	1 489	6 553	2 950	1 149	12 046	2 180
Jura	54 347	41 438	516	3 326	3 609	656	4 802	1 313
Suisse du nord-ouest	754 571	581 847	7 619	52 232	17 751	6 333	88 789	25 846
Bâle-Ville	86 015	67 028	777	7 932	170	631	9 477	3 574
Bâle-Campagne	185 406	143 596	1 858	12 754	3 853	1 591	21 754	6 646
Argovie	483 150	371 223	4 984	31 546	13 728	4 111	57 558	15 626
Zurich	906 010	709 008	8 955	57 792	15 946	10 033	104 276	19 182
Suisse orientale	867 259	641 547	9 748	59 973	42 876	13 697	99 418	23 768
Glaris	30 167	22 572	290	2 159	1 358	600	3 188	802
Schaffhouse	59 430	43 785	798	3 901	2 878	725	7 343	1 731
Appenzell Rhodes-Ext.	41 122	30 312	485	2 257	2 355	559	5 154	1 665
Appenzell Rhodes-Int.	12 948	8 951	98	786	1 223	234	1 656	488
St-Gall	357 911	268 737	3 755	24 228	15 018	4 902	41 271	10 127
Grisons	150 339	107 662	1 972	11 947	9 408	3 891	15 459	2 701
Thurgovie	215 342	159 528	2 350	14 695	10 636	2 786	25 347	6 254
Suisse centrale	586 116	439 719	6 618	38 208	26 096	6 479	68 996	18 386
Lucerne	278 102	204 286	3 199	18 549	14 252	2 734	35 082	9 402
Uri	26 019	19 018	347	1 510	1 297	476	3 371	815
Schwyz	124 008	94 458	1 297	7 606	5 257	1 596	13 794	3 932
Obwald	30 056	21 454	398	2 045	2 009	472	3 678	1 431
Nidwald	33 962	25 705	408	1 804	1 320	326	4 399	1 150
Zoug	93 969	74 798	969	6 694	1 961	875	8 672	1 656
Tessin	296 640	218 839	2 324	21 324	3 995	2 917	47 241	2 935
Confédération	0	0	0	0	0	0	0	0

Office fédéral de la statistique

Fin 2014, 5,784 millions de véhicules étaient immatriculés en Suisse, soit 90 442 de plus que l'année précédente. Les voitures de tourisme ont enregistré une augmentation de quelque 64 000 véhi-

cules, pour un total de 4,384 millions. Depuis 1980, le nombre de véhicules automobiles a plus que doublé en Suisse.

304 083 voitures de tourisme mises en circulation

Nombre d'immatriculations de voitures de tourisme						
	2004	2010	2011	2012	2013	2014
Carrosserie						
berline	195 211	199 688	206 969	196 221	174 54	163 298
break	58 725	88 052	111 628	128 957	127 985	134 195
cabriolet	13 540	8 857	9 358	8 867	7 625	6 590
Cylindrée ccm³						
inférieure à 1000	5 715	9 463	9 653	13 548	18 907	18 942
1000–1399	44 711	83 629	97 643	89 272	80 098	77 576
1400–1799	64 113	77 754	85 228	78 913	75 025	68 020
1800–1999	78 331	75 218	81 249	94 510	84 036	86 115
2000–2499	33 136	19 358	21 875	23 217	21 540	20 847
2500–2999	22 245	19 944	21 121	21 434	19 429	20 816
3000 et plus	19 205	11 030	10 734	12 227	9 727	9 819
électrique	20	201	452	924	1 392	1 948
Boîte de vitesses						
automatique		60 183	66 935	74 151	69 916	69 916
manuelle	191 625	222 670	243 846	238 988	221 389	211 701
hydrostatique		30	18	17	13	7
autre		13 714	17 156	20 889	18 836	18 666
Carburant						
essence	197 776	200 576	211 540	200 576	185 070	180 875
hybride (essence-électrique)		4 246	5 444	5 721	6 193	6 165
diesel	69 280	90 547	109 324	124 911	115 656	113 304
autre	420	1 228	1 647	2 837	3 235	3 739
Traction						
4 x 4	55 475	82 849	94 709	112 469	111 502	117 039
arrière	25 171	18 790	19 553	19 416	14 924	15 511
avant	186 830	194 929	213 637	202 075	183 698	171 513
autre		29	56	85	30	20
Total	267 476	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083

Office fédéral de la statistique

En 2014, 304 083 voitures de tourisme neuves ont été mises en circulation, soit presque 6 000 de moins qu'en 2013. Après avoir atteint 314 000 en 2000 et 2001, ce chiffre a plafonné en-dessous de la barre des 300 000 pendant plusieurs années, avant de la dépasser de nouveau en 2011 (327 000). La tendance aux moteurs diesel se maintient pour cette catégorie de véhicules où les moteurs électriques et hybrides sont toujours plus recherchés, même s'ils représentent encore une part de marché minime. Depuis 2007, les voitures blanches jouissent d'une popularité croissante.

Véhicules mis en circulation		
	2004	2014
Voitures de tourisme	267 476	304 083
Véhicules de transport de personnes	2 770	4 167
Véhicules de transport de marchandises	22 495	33 405
Véhicules agricoles	3 335	3 326
Véhicules industriels	2 729	4 086
Motocycles	47 871	47 521
Remorques	17 630	21 952
Total (véhicules)	364 306	418 540
Total (véhicules automobiles)	346 676	396 588

Office fédéral de la statistique

En 2014, 396 588 véhicules automobiles ont été mis en circulation, dont 304 083 voitures de tourisme. Le recul de 1,4% par rapport à 2013 reste inférieur à celui de l'année précédente, qui était de 6,7%. Atteint en 2012, le record (430 973) était probablement lié à l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2012, des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour l'immatriculation de nouveaux véhicules.

Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Au niveau fédéral, le financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière est assuré via le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Celui-ci comprend, d'une part, les recettes à affectation obligatoire et, d'autre part, les dépenses à financer. Le FSCR est alimenté par le produit de l'impôt sur les huiles minérales (50%) et de la surtaxe sur les huiles minérales (100%) grevant les carburants, à l'exception de ceux d'aviation, ainsi que par le produit net de la vignette autoroutière. Ces redevances fixées par la loi s'élèvent respectivement à 43,12 centimes par litre d'essence et 45,87 centimes par litre de diesel (même niveau qu'en 1993), à 30 centimes par litre de carburant (même niveau qu'en 1974), et à 40 francs par an (tarif inchangé depuis 1995).

Le FSCR finance diverses tâches liées à la circulation routière. Outre le financement des infrastructures routières aux mains de la Confédération (routes nationales), des contributions prélevées sur le FSCR sont allouées aux cantons pour leurs

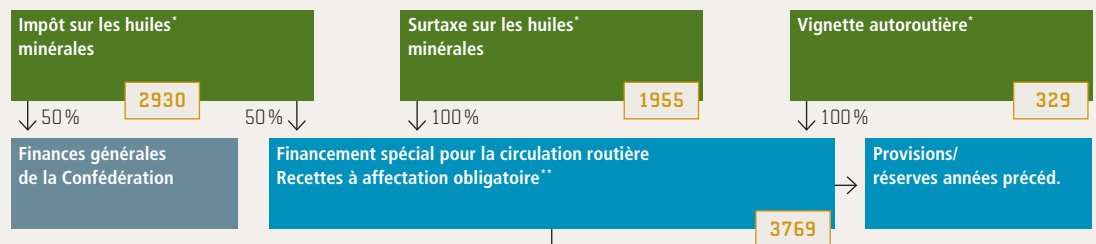
infrastructures routières ou versées pour d'autres tâches fédérales en rapport avec la circulation routière (cf. graphique : mesures techniques).

L'Assemblée fédérale fixe le montant des dépenses annuelles pour les différentes tâches dans le cadre de l'arrêté fédéral sur le budget. Les variations annuelles entre les recettes et les dépenses viennent augmenter ou diminuer les provisions et réserves des années précédentes. Un déficit annuel d'environ 1,3 milliard de francs se profile à l'horizon 2018 – 2019.

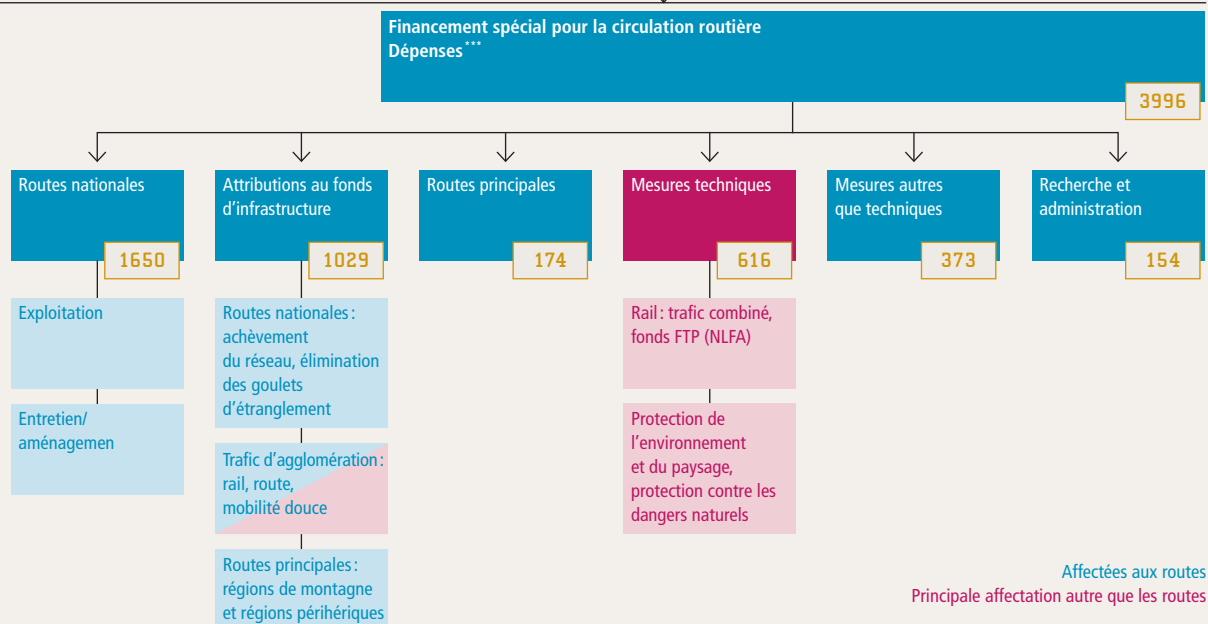
En vigueur depuis 2008, le fonds d'infrastructure complète le FSCR qui l'alimente par des attributions. Ses dépenses (prélèvements sur le fonds) financent les routes nationales (achèvement du réseau, élimination des goulets d'étranglement), les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (trafic individuel motorisé, transports publics, mobilité douce) ainsi que les routes principales dans les régions de montagne

Flux financiers 2014 [en millions de francs]

Racettes



Dépenses



Affectées aux routes
Principale affectation autre que les routes

* Produits nets

** y compr. diverses recettes (CHF 19 mio)

*** Les données chiffrées proviennent du compte d'Etat.

Les valeurs individuelles étant arrondies, les sommes peuvent présenter des différences.

et les régions périphériques. Suite à la création du fonds d'infrastructure, le financement des routes nationales repose désormais sur deux structures.

Le fonds d'infrastructure est limité à 20 ans. Pour financer les tâches qui en relèvent, le Parlement fédéral a décidé d'octroyer un crédit d'ensemble de 20,8 milliards de francs (indice des prix 2005, hors TVA et renchérissement). Pendant la durée de vie du fonds, l'Assemblée en approuve tous les ans le compte, ainsi que le budget et les prélèvements affectés aux différentes tâches. Le Parlement fixe également les attributions annuelles au fonds dans le cadre du budget de la Confédération. Le fonds dispose d'une réserve de liquidités qui augmente ou diminue suivant les variations annuelles entre attributions et prélèvements. -----

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le 18 février 2015, le Conseil fédéral a transmis au Parlement le message FORTA relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales. Le Conseil fédéral propose d'harmoniser l'architecture de financement actuelle avec le FSCR et le FInfr (voir également pp. 8 et 9).

Dépenses du FSCR 2012–2014		(en millions de francs)			
		2012	2013	2014	
Routes nationales	Exploitation	329	353	346	
	Entretien/aménagement	1 213	1 108	1 304	
Fonds d'infrastructure	Attribution annuelle	928	1 026	1 029	
Routes principales	Contributions versées aux cantons	168	172	174	
Mesures techniques	Indemnisation du trafic combiné ; contributions aux frais des voies de raccordement ferroviaires de nature privée, terminaux ferroviaires, etc.	180	199	205	
	Fonds pour les grands projets ferroviaires (part NLFA)	265	277	266	
	Protection de l'environnement	102	108	98	
	Protection du patrimoine et du paysage	15	15	15	
	Protection contre les forces de la nature : protection contre les crues	50	41	32	
	Mesures autres que techniques	Contributions routières générales versées aux cantons	368	367	365
		Contributions aux cantons dépourvus de routes nationales	8	7	7
Recherche/administration		160	148	154	
Total des dépenses*		3 784	3 821	3 996	

Prélèvements sur le fonds d'infrastructure 2012–2014**		(en millions de francs)		
		2012	2013	2014
Achèvement du réseau des routes nationales		678	627	547
Élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales		76	95	67
Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations		417	399	291
Contributions destinées aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques		44	45	46
Total des prélèvements / dépenses		1 215	1 166	951

* Les chiffres proviennent du compte d'Etat.

** D'après le compte de liquidités

Les valeurs étant arrondies, de légères différences peuvent apparaître au niveau des totaux.

Les retraits de permis augmentent de 2,7 %

En 2014, 77759 personnes se sont vu retirer leur permis de conduire pour cause de comportement fautif sur la route, ce qui correspond à une hausse de 2,7% et 2060 retraits de plus qu'en 2013. Comme l'année précédente, les principaux motifs ont été le non-respect de la vitesse maximale autorisée et l'alcool au volant. Les retraits pour excès de vitesse avaient atteint un chiffre record en 2010 (35427 cas). Par rapport à 2013,

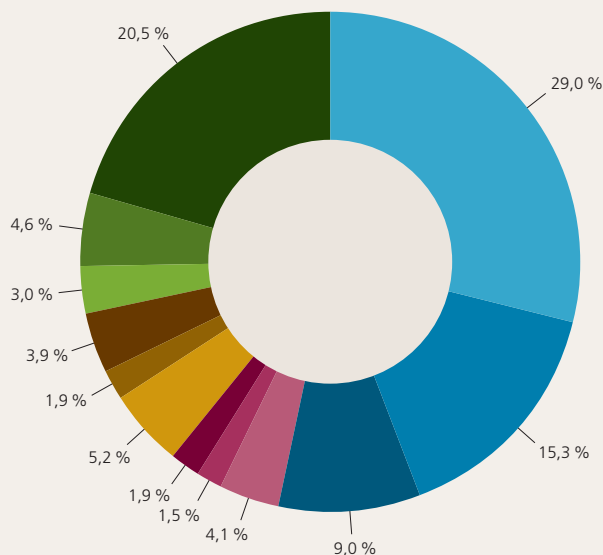
ils ont augmenté de 0,9% et totalisent 29971 cas. Le nombre des mesures administratives prises à l'encontre des conducteurs alcoolisés affiche un recul. En revanche, les retraits de permis pour cause d'utilisation illicite de téléphones portables, de systèmes de navigation ou d'appareils multimédia pendant la conduite ont subi une hausse et touché 10589 personnes. -----

Mesures administratives	2013	2014	%*
Avertissement aux titulaires d'un permis d'élève conducteur	302	305	1,0
Avertissement aux titulaires d'un permis de conduire	47 658	50 586	6,1
Retrait du permis d'élève conducteur	3 083	3 261	5,8
Retrait du permis de conduire	75 699	77 759	2,7
Retrait du permis probatoire	7 278	6 923	-4,9
Annulation du permis probatoire	1 711	1 652	-3,4
Refus de délivrer un permis	3 550	3 649	2,8
Interdiction d'utiliser un permis de conduire étranger	18 813	19 872	5,6
Cours d'éducation routière	2 551	2 158	-15,4
Nouvel examen de conduite	2 818	2 763	-2,0
Examen par un psychologue du trafic	4 505	4 515	0,2
Restitution conditionnelle du permis de conduire	5 358	5 998	11,9

* Différence en pourcent

Motifs de retrait en pourcent

- Non-respect des dispositions concernant la vitesse
- Conduite en état d'ébriété (> = 0,80 ‰)
- Inattention
- Non-respect des règles de priorité
- Inobservation des panneaux de signalisation
- Dépassement non autorisé
- Autres fautes de conduite
- Dépendance à l'alcool
- Conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments
- Dépendance aux drogues
- Maladie ou infirmité
- Autres motifs



Motifs de retrait	2014	%*
-------------------	------	----

Non-respect des dispositions concernant la vitesse	29 971	0,9
Conduite en état d'ébriété (> = 0,80 ‰)	15 781	-3,2
Inattention	9 341	0,3
Non respect des règles de priorité	4 256	8,5
Inobservation des panneaux de signalisation	1 562	2,0
Dépassement non autorisé	1 979	13,2
Autres fautes de conduite	5 359	4,3
Dépendance à l'alcool	1 958	-7,0
Conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments	4 019	26,1
Dépendance aux drogues	3 171	-3,2
Maladie ou infirmité	4 794	0,7
Autres motifs	21 202	1,9

Durée du retrait	2014	%*
1 mois	31 734	3,9
2 mois	2 178	1,3
3 mois	16 598	2,2
De 4 à 6 mois	8 644	-4,9
De 7 à 12 mois	2 793	-10,9
Plus de 12 mois	1 246	-3,4
Durée indéterminée	20 875	7,5
A titre définitif	59	43,9

Motifs de retrait/refus de délivrer un permis d'élève conducteur/de conduire	2014	%*
Moins de 20 ans	4 535	-5,0
De 20 à 24 ans	12 203	0,7
De 25 à 29 ans	11 079	1,5
De 30 à 34 ans	9 369	3,7
De 35 à 39 ans	8 113	6,9
De 40 à 49 ans	15 999	0,7
De 50 à 59 ans	11 533	4,3
De 60 à 69 ans	5 592	5,7
70 ans et plus	5 704	8,4

Motifs de retrait/refus de délivrer un permis d'élève conducteur/de conduire	2014	%*
Course d'apprentissage non accompagnée	406	-10,4
Faute de conduite	2 167	8,8
Conduite en état d'ébriété	806	-5,1
Conduite sans permis	2 891	4,1
Echec à l'examen	187	-7,4
Conduite malgré un retrait	185	-11,9
Vol d'usage	470	5,1
Maladie ou infirmité	121	-17,7
Autres motifs	2 351	5,0

Motifs d'avertissement	2014	%*
Vitesse	42 752	7,6
Conduite en état d'ébriété (>= 0,50 - 0,79 ‰)	6 287	2,8
Inattention	3 840	-1,5
Non-respect de la priorité	2 092	-2,6
Véhicule ne présentant pas toutes les garanties de sécurité	1 929	7,2
Inobservation de panneaux de signalisation	796	-6,5
Dépassement non autorisé	242	17,5
Autres motifs	7 206	14,0

* Différence en pourcent par rapport à 2013

Adresses de l'OFROU et des unités territoriales

Siège principal

Office fédéral des routes (OFROU)
CH-3003 Berne
Tél. 058 462 94 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

Adresse postale
Office fédéral des routes (OFROU)
3003 Berne

www.astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch
www.verkehrsdaten.ch
www.unfalldaten.ch
www.truckinfo.ch

Nouvelle adresse du site de :

Division Circulation routière
Office fédéral des routes (OFROU)
Weltpoststrasse 5
3015 Berne
Tél. 058 462 94 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

Centrale de gestion du trafic (VMZ-CH)

Office fédéral des routes (OFROU)
Centrale suisse de gestion du trafic
Rothenburgstrasse 15
6020 Emmenbrücke LU
Tél. 058 482 83 11
Fax 058 482 83 12
vmz-ch@astra.admin.ch

Filiales de la division Infrastructure routière (construction, aménagement et entretien des routes nationales)

Suisse romande

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale d'Estavayer-le-Lac
Place de la Gare 7
1470 Estavayer-le-Lac
Tél. 058 461 87 11
Fax 058 461 87 90
estavayer@astra.admin.ch

Berne / Valais

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale de Thoune
Uttigenstrasse 54
3600 Thoune
Tél. 058 468 24 00
Fax 058 468 25 90
thun@astra.admin.ch

Suisse centrale / du nord-ouest

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale de Zofingue Brühlstrasse 3
(entrée enceinte Ringier)
4800 Zofingue
Tél. 058 482 75 11
Fax 058 482 75 90
zofingen@astra.admin.ch

Suisse du nord-est

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale de Winterthur
Grüzefeldstrasse 41
8404 Winterthur
Tél. 058 480 47 11
Fax 058 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch

Tessin et Grisons

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale de Bellinzone
Via C. Pellandini 2
6500 Bellinzone
Tél. 058 469 68 11
Fax 058 469 68 90
bellinzone@astra.admin.ch

Unités territoriales Entretien des routes nationales

Unité territoriale I (BE)

Office des ponts et chaussées
du canton de Berne
Centre d'entretien autoroutier
de Spiez
Gesigen
3700 Spiez

Unité territoriale II (Kt. VD FR GE)

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Unité territoriale III (VS, VD)

Département des transports, de
l'équipement et de l'environnement
Route des Iles / Les Ronquoz
1950 Sion

Unité territoriale IV (TI)

Divisione delle Costruzioni
Area dell'esercizio della manutenzione
Via C. Ghiringhelli 19
6501 Bellinzona

Unité territoriale V (GR)

Tiefbauamt Graubünden
Grabenstrasse 30
7001 Chur

Unité territoriale VI (SG, TG, GL, AI, AR)

Nationalstrassenunterhalt
Kanton St. Gallen
Martinsbruggstrasse 75b
9016 St. Gallen

Unité territoriale VII (ZH, SH)

Baudirektion Kanton Zürich
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Unité territoriale VIII (BS, BL, SO, AG)

NSNW AG
Nationalstrassen Nordwestschweiz
Netzenstrasse 1
4450 Sissach

Unité territoriale IX (NE, JU, BE)

Rue J.-L.- Pourtalès 13
Case postale 2856
2001 Neuchâtel

Unité territoriale X (LU, ZG, OW, NW)

zentras
Westliche Zentralschweizer
Nationalstrassen
Flurweg 11
6020 Emmenbrücke

Unité territoriale XI (UR, SZ, TI)

Amt für Betrieb Nationalstrassen
Werkhof
6454 Flüelen

Polices cantonales

AG Polizeikommando

Tellstrasse 85, 5004 Aarau
Tél. 062 835 81 81, fax 062 835 82 96

AI Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden

Unteres Ziel 20, 9050 Appenzell
Tél. 071 788 95 00, fax 071 788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzell-Ausserrhoden

Schützenstrasse 1
9100 Herisau
Tél. 071 343 66 66, fax 071 343 66 99
info.kapo@ar.ch

BE Commandement de la police cantonale bernoise

Waisenhausplatz 32
Case postale 7571, 3001 Berne
Tél. 031 634 41 11
polizei.kommando@police.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft

Rheinstrasse 25, 4410 Liestal
Tél. 061 926 30 60, fax 061 921 45 81
pol.medien@bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt

Zentrale
4051 Basel
Tél. 061 267 71 11
infopolizei@jsd.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise

Place Notre-Dame 2, 1700 Fribourg
Tél. 026 305 17 17

GE Police cantonale de Genève

Case postale 236, 1211 Genève GE 8
Tél. 022 427 81 11
presse@police.ge.ch

GL Polizeikommando des Kantons Glarus

Spielhof 12, Postfach 635, 8750 Glarus
Tél. 055 645 66 66, fax 055 645 66 77
kantonspolizei@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden

Ringstrasse 2, 7000 Chur
Tél. 081 257 71 11
polizia-grischuna@kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne

Prés-Roses 1, 2800 Delémont
Tél. 032 420 65 65, fax 032 420 65 05
infopolice@jura.ch

LU Kantonspolizei Luzern

Kommando
Kasimir-Pfyffer-Strasse 26
Postfach, 6002 Luzern
Tél. 041 248 81 17, fax 041 240 39 01
info.kapo@lu.ch

NE Police cantonale neuchâteloise

Rue des Poudrières 14, 2006 Neuchâtel
Tél. 032 888 90 00, fax 032 722 02 96
police.neuchatelaise@ne.ch

NW Kantonspolizei Nidwalden

Kreuzstrasse 1, 6370 Stans
Tél. 041 618 44 66, fax 041 618 45 89
kantonspolizei@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden

Foribach, 6061 Sarnen
Tél. 041 666 65 00, fax 041 666 65 15
kapo@ow.ch

SG Kantonspolizei St. Gallen

Klosterhof 12, 9001 St. Gallen
Tél. 071 229 49 49, fax 071 223 26 60
infokapo@kapo.sg.ch

SH Schaffhauser Polizei

Beckenstube 1, 8201 Schaffhausen
Tél. 052 624 24 24, fax 052 624 50 70
info@shpol.ch

SO Polizei Kanton Solothurn

Schanzmühle
Werkhofstrasse 33, 4503 Solothurn
Tél. 032 627 71 11, fax 032 627 72 12
info.polizei@kapo.so.ch

SZ Kantonspolizei Schwyz

Bahnhofstrasse 7, 6431 Schwyz
Tél. 041 819 29 29, fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau

Zürcherstrasse 325, 8501 Frauenfeld
Tél. 052 728 28 28, fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale

Viale S. Franscini 3, 6500 Bellinzona
Tél. 0848 25 55 55
polizia@polca.ti.ch

UR Kantonspolizei Uri

Tellsgasse 5, 6460 Altdorf
Tél. 041 875 22 11, fax 041 871 14 30
kantonspolizei@ur.ch

VD Police cantonale vaudoise

Route de la Blécherette 101, 1014 Lausanne
Tél. 021 644 44 44, fax 021 644 81 56
info.police@vd.ch

VS Police cantonale

Avenue de France 69, 1950 Sion
Tél. 027 326 56 56, fax 027 606 56 67
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei

An der Aa 4, 6300 Zug
Tél. 041 728 41 41, fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich

Kasernenstrasse 29
Postfach, 8021 Zürich
Tél. 044 247 22 11
info@kapo.zh.ch

Services des automobiles

AG Strassenverkehrsamt Kt. Aargau
Postfach, 5001 Aarau
Tél. 062 886 23 23, fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch/strassenverkehrsamt

AI Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell I.-Rh.
Gringel, 9050 Appenzell
Tél. 071 788 95 34, fax 071 788 95 39
info@stva.ai.ch, www.stva.ai.ch

AR Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell A.-Rh.
Landsgemeindeplatz 9043 Trogen
Tél. 071 343 63 11, fax 071 343 63 29
strassenverkehrsamt@ar.ch, www.stva.ar.ch

BE Office de la circulation routière et
de la navigation du canton de Berne
Schermenweg 5, 3001 Berne
Tél. 031 634 21 11, fax 031 634 26 81
info.svsa@pom.be.ch, www.pom.be.ch/svsa

BL Motorfahrzeugkontrolle Kt. Basel-Landschaft
Ergolzstrasse 1, 4414 Füllinsdorf
Tél. 061 552 00 00, fax 061 552 00 10
www.mfk.bl.ch

BS Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt
Clarastrasse 38, 4005 Basel
Tél. 061 267 82 00, fax 061 267 82 17
info.mfkbs@jسد.bs.ch, www.mfk.bs.ch

FR Office de la circulation et de la navigation du
canton de Fribourg
Route de Tavel 10, 1700 Fribourg
Tél. 026 484 55 55, fax 026 484 55 56
info@ocn.ch, www.ocn.ch

GE Service des automobiles du canton de Genève
Route de Veyrier 86, 1227 Carouge
Tél. 022 388 30 30, fax 022 388 30 11
secretariat.san@etat.ge.ch, www.geneve.ch/san

GL Strassenverkehrsamt Kanton Glarus
Mühlestrasse 17, 8762 Schwanden
Tél. 055 647 36 00, fax 055 647 36 99
stva@gl.ch, www.gl.ch

GR Strassenverkehrsamt Kt. Graubünden
Postfach, 7001 Chur
Tél. 081 257 80 00, fax 081 252 90 08
info@stva.gr.ch, www.stva.gr.ch

JU Office des véhicules du canton du Jura
Route de la Communance 45, 2800 Delémont
Tél. 032 420 71 20, fax 032 420 71 25
ovj@jura.ch, www.jura.ch/ovj

LU Strassenverkehrsamt Kt. Luzern
Postfach 4165, 6000 Luzern 14
Tél. 041 318 11 11, fax 041 318 18 30
direktion.stva@lu.ch
www.strassenverkehrsamt.lu.ch

NE Service des automobiles et de la navigation du
canton de Neuchâtel
Faubourg de l'Hôpital 65, 2000 Neuchâtel
Tél. 032 889 63 20, fax 032 889 60 77
scan@ne.ch, www.ne.ch/scan

NW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden
Kreuzstrasse 2, 6371 Stans
Tél. 041 618 41 41, fax 041 618 41 87
info@vsz.ch, www.vsz.ch

OW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden
Polizeitgebäude/Foribach,
Postfach 1561, 6061 Sarnen
Tél. 041 666 66 00, fax 041 666 66 20
info@vsz.ch, www.vsz.ch

SG Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. St. Gallen
Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen
Tél. 058 229 22 22, fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch, www.stva.sg.ch

SH Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. Schaffhausen
Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen
Tél. 052 632 71 11, fax 052 632 78 11
strassenverkehrsamt@ktsh.ch
www.strassenverkehrsamt.sh.ch

SO Motorfahrzeugkontrolle Kanton Solothurn
Gurzelenstrasse 3, 4512 Bellach
Tél. 032 627 66 66, fax 032 627 66 99
mfk@mfk.so.ch, www.mfk-so.ch

SZ Strassenverkehrsamt Kanton Schwyz
Schlagstrasse 82, 6430 Schwyz
Tél. 041 819 11 24, fax 041 819 21 78
va.mpd@sz.ch, www.sz.ch/verkehrsamt

TG Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau
Moosweg 7a, 8501 Frauenfeld
Tél. 052 724 32 11, fax 052 724 32 58
info@stva.tg.ch, www.strassenverkehrsamt.tg.ch

TI Sezione della circolazione Ticino
Ala Munda, 6528 Camorino
Tél. 091 814 91 11, fax 091 814 91 09
di-sc@ti.ch, www.ti.ch/circolazione

UR Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri
Gotthardstrasse 77a, 6460 Altdorf
Tél. 041 875 22 44, fax 041 875 28 05
www.ur.ch/assv

VD Service des automobiles et
de la navigation du canton de Vaud
Avenue du Grey 110, 1014 Lausanne
Tél. 021 316 82 10, fax 021 316 82 11
info.auto@vd.ch, www.san.vd.ch

VS Service de la circulation routière et
de la navigation
Avenue de France 71, 1950 Sion
Tél. 027 606 71 00, fax 027 606 71 04
www.vs.ch/autos

ZG Strassenverkehrsamt Kanton Zug
Hinterbergstrasse 41, 6312 Steinhausen
Tél. 041 728 47 11, fax 041 728 47 27
info.stva@sd.zg.ch, www.zug.ch/behoerden

ZH Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Uetlibergstrasse 301, 8036 Zürich
Tél. 058 811 30 00, fax 058 811 30 01
info@stva.zh.ch, www.stva.zh.ch

Impressum

Editeur

Office fédéral des routes OFROU

Recherches et textes

Office fédéral des routes OFROU

Crédits photos

Office fédéral des routes OFROU

Commandes

Office fédéral des routes OFROU

Office fédéral des routes OFROU

Département fédéral de
l'environnement, des transports,
de l'énergie et
de la communication
3003 Berne
Tél. 058 462 44 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU