Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

PUBLICATION ANNUELLE DE L'OFROU

ROUTE ET TRAFIC 2020

Évolutions, chiffres et faits

Table des matières

3 **Éditorial**

4 **Chronique de l'année**

Pleins feux sur la mobilité douce
6 Pour des voies cyclables sûres et interconnectées
8 Plus de sécurité pour les conducteurs de vélos électriques
10 De nouvelles règles pour les cyclistes
11 Un marquage spécial pour attirer l'attention sur le tramway

Fluidité du trafic
12 Au nom de la sécurité et de la fluidité du trafic
14 Une feuille de route pour la gestion du trafic
16 Réduire les pics d'affluence grâce à la tarification de la mobilité

Réseau des routes nationales
18 Le réseau des routes nationales s'agrandit de quelque 400 kilomètres
20 Le Gothard souffle ses 40 bougies
22 Aires de stationnement : de précieux repères pour les chauffeurs routiers
24 L'achèvement du réseau se poursuit
25 Le réseau suisse des routes nationales

Durabilité
26 Économies d'énergie et technologies efficaces sur les routes nationales
28 Un habitat pour la faune et la flore le long de l'autoroute

OFROU en interne
32 Le directeur de l'OFROU à la tête des directeurs des routes européens

Technique des véhicules
34 Mesures des gaz d'échappement

Chiffres, faits et statistiques

35 **Les chiffres-clés de l'OFROU**

Trafic lourd transalpin
36 Nouvelle baisse du trafic routier lourd à travers les Alpes

Prestation kilométrique
37 Toujours autant de véhicules-kilomètres, mais plus de trafic lourd

Charge de trafic 2019
38 Carte de la charge de trafic sur les routes nationales

Statistique des véhicules 2019
40 46 500 véhicules automobiles de plus en Suisse
41 Forte progression des voitures électriques

Statistique des accidents 2019
42 Pour la première fois, moins de 200 décès sur la route en Suisse

Mesures administratives 2019
44 Le nombre de retraits de permis reste stable

Financement / FORTA
46 Flux financiers du FORTA et du FSCR

48 **Impressum**

Publication annuelle 2020
Le présent rapport fournit un aperçu des diverses activités et des projets en cours de l'Office fédéral des routes (OFROU), chiffres actuels à l'appui.

Page de couverture
Sur les routes de Fribourg, un marquage spécial permet de désenchevêtrer le trafic et d'accroître la sécurité des cyclistes.

Chère lectrice, cher lecteur,

En Suisse, 84 % du transport de voyageurs s'effectue sur la route. Piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues, automobilistes ou usagers des tramways et des bus, tous ont besoin d'infrastructures routières sûres, disponibles et conformes aux règles en vigueur. Satisfaire à ces multiples exigences est l'une des missions principales de l'OFROU, que nous sommes heureux d'accomplir.

Dans les années à venir, l'un des modes de déplacement appelé à se développer encore considérablement est la mobilité douce. C'est pourquoi nous la mettons à l'honneur dans l'édition de cette année. Une nouvelle loi sur les voies cyclables va contribuer à faciliter la progression du trafic cycliste en particulier dans les agglomérations très fréquentées. Des voies cyclables interconnectées permettront de désenchevêtrer les diverses formes de mobilité et de rendre les déplacements plus sûrs et plus faciles, y compris pour le trafic individuel motorisé et les transports publics.

Les nouvelles règles de la circulation amélioreront elles aussi la sécurité de la mobilité douce. Ainsi, par dérogation au principe de la priorité de droite, les vélos seront prioritaires sur les rues cyclables dans les zones 30. Autre nouveauté : les cyclistes seront autorisés à tourner à droite malgré le feu rouge si la signalisation les y autorise, et les enfants de moins de 12 ans pourront circuler à vélo sur les trottoirs en l'absence de voie cyclable. La sécurité des piétons dans les villes sera améliorée grâce à un marquage au sol indiquant la présence de trams. D'autres mesures sont également prévues : l'instauration des feux de circulation diurne et le tachymètre obligatoire pour les vélos électriques rapides contribueront à faire baisser le nombre de victimes d'accidents graves.

Bien entendu, nous nous intéressons aussi au trafic individuel motorisé dans ce numéro. En 2021, de nouvelles règles de la circulation entreront en vigueur pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, telles que l'obligation de former un couloir de secours, le principe de la fermeture Éclair et le devancement par la droite dans les files de véhicules. Il est également prévu de mettre en place des installations de signalisation plus réactives qui permettront d'agir rapidement sur la fluidité du trafic. La feuille de route pour une gestion du trafic à l'échelle nationale en précise les modalités.

La mobilité est une condition sine qua non de la prospérité, au même titre que la préservation de l'environnement et la gestion durable des ressources. La présente publication vous en dit plus sur les économies d'électricité, le développement de la biodiversité aux abords des routes nationales et les mesures des gaz d'échappement au passage des véhicules.

Comme vous le voyez, les activités de notre office touchent à des domaines aussi divers que l'être humain, l'infrastructure, le financement et les véhicules, et donc aussi à la gestion des données. Je vous remercie de votre confiance et vous souhaite une bonne lecture !

Jürg Röthlisberger
Directeur de l'Office fédéral des routes OFROU

Chronique de l'année

01.03.2019

07.03.2019
L'OFROU adjuge le marché d'exploitation de stations de recharge rapide sur les aires de repos des autoroutes
La Confédération soutient l'aménagement de stations de recharge rapide pour véhicules électriques le long des routes nationales. L'OFROU a porté son choix sur quatre soumissionnaires suisses et un soumissionnaire néerlandais pour la construction de stations de recharge rapide sur 20 aires de repos.

24.05.2019
Échange entre la Confédération et les cantons sur la mobilité
Lors d'une conférence sur la mobilité organisée à Berne, des représentants de l'Office fédéral des transports (OFT), de l'OFROU et de l'Office fédéral du développement du territorial (ARE) ont rencontré les directeurs cantonaux des transports et des travaux publics. La conférence portait sur la mobilité multimodale et la tarification de la mobilité. À cette occasion, la présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga, a déclaré que l'aménagement des infrastructures et le développement de la mobilité nécessitaient une collaboration étroite des différents niveaux étatiques.

28.07.2019
Fermeture de la route de l'Axen pendant plusieurs semaines
À la suite d'une chute de pierres, la route de l'Axen (cantons de Schwyz/Uri) est restée fermée pendant près de huit semaines pour des raisons de sécurité. Avant sa réouverture, quelque 1000 tonnes de roches risquant de tomber ont dû être retirées et un dispositif d'alerte mis en place. Pour des raisons de sécurité, les travaux de déblaiement n'ont pu être réalisés que par hélicoptère. Depuis lors, le système d'alerte a fait la preuve de son efficacité à plusieurs reprises.

15.10.2019
Nouveau vice-directeur à l'OFROU
Pascal Mertenat, 57 ans, devient l'un des vice-directeurs de l'Office fédéral des routes (OFROU) et le nouveau chef de la division Infrastructure routière Ouest à compter de début février 2020. Originaire du canton du Jura, Pascal Mertenat est marié et père de trois enfants aujourd'hui adultes. Depuis 1999, Monsieur Mertenat a travaillé pour le canton du Jura et occupé en dernier lieu la fonction d'ingénieur cantonal.

01.11.2019
Le bon état du réseau des routes nationales perdure
L'Office fédéral des routes (OFROU) a publié son troisième rapport sur l'état du réseau des routes nationales, lequel conclut au bon état global du réseau. Le maintien de ce niveau à l'avenir impliquera généralement d'accroître les investissements en matière d'entretien.

12.12.2019
Projet définitif concernant la construction du second tube routier au Gothard
Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a examiné le projet définitif concernant la construction du second tube du Gothard et délivré la décision d'approbation des plans en l'assortissant de charges. La plus grande partie des matériaux d'excavation servira à renaturer le lac d'Uri et à recouvrir l'autoroute à hauteur d'Airolo. Par la suite, l'Office fédéral des routes (OFROU) a élaboré le projet de détail, qui définit tous les détails techniques liés à la construction. Les travaux préliminaires débuteront à l'été 2020.

13.12.2019
Le Conseil fédéral fixe les prochaines étapes de la tarification de la mobilité
Le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats de l'analyse d'efficacité de la tarification de la mobilité réalisée à partir de l'exemple de la région de Zoug. Il a chargé le DETEC et le Département fédéral des finances (DFF) d'élaborer, au cours d'une prochaine étape, un concept en vue d'assurer le financement à long terme des infrastructures de transport. Il s'agira dans ce cadre de remplacer les taxes et les impôts existants par une redevance liée aux prestations. Il conviendra par ailleurs de créer les bases juridiques nécessaires à la mise en place de projets pilotes en matière de tarification de la mobilité.

20.03.2020
COVID-19 : mesures pour maintenir les capacités de transport
Dans le contexte de la pandémie de Covid-19, l'OFROU a arrêté des dispositions extraordinaires en collaboration avec l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) afin de maintenir les capacités de transport. Il a notamment suspendu provisoirement l'obligation pour les chauffeurs professionnels de suivre des cours de formation continue et introduit des restrictions temporaires pour la formation à la conduite.

01.04.2020

27.11.2019
Programme de construction pour l'achèvement des routes nationales
Le Conseil fédéral a approuvé le 10e programme de construction à long terme pour l'achèvement du réseau des routes nationales. Au cours des quatre prochaines années, 268 millions de francs en moyenne seront investis chaque année dans cette tâche. Il s'agit essentiellement de l'achèvement de l'A9 en Valais et de l'A4 dans les cantons d'Uri et de Schwyz.

01.01.2020
La Confédération reprend 400 km de routes cantonales
Après la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération a intégré début 2020 une vingtaine de tronçons de routes cantonales d'une longueur totale d'environ 400 kilomètres au réseau des routes nationales. Dans le même temps, elle a restitué le tronçon Schaffhouse – Bargen au canton de Schaffhouse.

19.03.2020
Pour la première fois, moins de 200 décès sur les routes en Suisse
En 2019, 187 personnes ont perdu la vie et 3639 ont été grièvement blessées dans des accidents de la route. Ces chiffres traduisent les efforts déployés ces dernières années pour améliorer la sécurité routière. Des mesures sont encore nécessaires du côté des vélos électriques, une catégorie où le nombre de victimes d'accidents graves (tués et blessés graves) a de nouveau augmenté.

Pour des voies cyclables sûres et interconnectées

De plus en plus de déplacements s'effectuent à vélo. L'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres donne à la Confédération le mandat de définir les principes applicables aux réseaux de voies cyclables ainsi que de soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons, les communes et d'autres acteurs. Avec la loi sur les voies cyclables, ce mandat constitutionnel sera rempli. La consultation sur ce texte a débuté au printemps 2020.

La pratique du vélo jouit d'une popularité croissante en Suisse, que ce soit pour les déplacements quotidiens liés au travail, pour les achats ou pour les loisirs. Près des deux tiers des ménages possèdent au moins un vélo ou un vélo électrique. Ainsi, le nombre de vélos disponibles est presque aussi important que celui des voitures.

Selon les perspectives d'évolution du transport de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les kilomètres parcourus dans le cadre de la mobilité douce (ou « voyageurs-kilomètres ») augmenteront d'ici à 2050 de 32 km par rapport à 2015. La majorité sera effectuée à vélo ou à vélo électrique. C'est en particulier sur de courtes distances dans les villes et les agglomérations que ces derniers peuvent se substituer aux trajets en bus, en tramway ou en voiture. L'exploitation de tout ce potentiel dépend d'une infrastructure sûre et attrayante, comme le montre un sondage réalisé en 2014 sur mandat de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) auprès des conducteurs de vélos électriques. Ainsi, plus de la moitié d'entre eux utiliseraient un vélo électrique plus fréquemment si les routes étaient plus sûres.

En édictant une loi spécifique sur les voies cyclables, le Conseil fédéral entend prendre en considération la progression du cyclisme et créer les conditions nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière.

Égalité de traitement

Le 23 septembre 2018, l'ensemble des cantons et 73,6 % du corps électoral ont accepté l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, inscrivant ainsi dans la Constitution fédérale l'égalité de traitement entre les premières et les seconds. Afin de matérialiser le nouvel article constitutionnel, le Conseil fédéral a mis en consultation le projet de loi sur les voies cyclables au printemps 2020.

Tant sur le fond que sur la forme, le projet en question s'inspire de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Que règlemente la nouvelle loi ?

Il appartient désormais à la Confédération d'édicter également une loi fixant les principes applicables aux voies cyclables. Elle fournira aux cantons une aide à l'exécution à titre subsidiaire et pourra apporter sa contribution en matière de coordination et d'information. La compétence des cantons dans les domaines de la planification, de l'aménagement et de la conservation des réseaux de voies cyclables demeure inchangée.

Dans le cadre de la loi sur les voies cyclables, la Confédération n'interviendra qu'à titre subsidiaire et jouera donc un rôle de soutien. Elle conseillera les cantons et éventuellement les communes. La nouvelle loi repose sur l'idée qu'un réseau de voies cyclables de qualité contribue à désenchevêtrer le trafic et à améliorer ainsi la sécurité routière. Un réseau de voies cyclables interconnecté et sûr concourt également à une meilleure gestion de la mobilité croissante. La consultation sur le projet se terminera en septembre 2020.

La loi sur les voies cyclables est destinée au trafic cycliste urbain et rural.

Dispositions essentielles de la loi sur les voies cyclables

Obligation de planification

Les cantons sont tenus de planifier et de construire des réseaux de voies cyclables. La notion de réseau est essentielle à cet égard, sachant que les cantons conserveront une certaine latitude dans la conception et la mise en pratique. Les plans doivent être accessibles aux autorités, aux spécialistes et au public.

Principes en matière de planification

Les principes en matière de planification sont les lignes directrices à suivre pour la planification des voies cyclables. Pour fonctionner de manière optimale, les voies cyclables doivent être autant que possible interconnectées et continues. Leur tracé doit être conçu de manière à limiter au maximum les déperditions d'énergie (dénivelé, détours, arrêts, etc.). En outre, elles doivent pouvoir être utilisées en toute sécurité. Pour ce faire, l'infrastructure doit être intuitive et clémente, et le standard d'aménagement homogène sur les tronçons longs.

Obligation de remplacement des voies cyclables supprimées

Afin de maintenir la fiabilité de la planification et la qualité du réseau de voies cyclables, ces dernières doivent être remplacées lorsqu'elles sont supprimées.

Obligation d'information

La Confédération peut acquérir, mettre à disposition et diffuser des informations techniques générales sur les réseaux de voies destinées au trafic cycliste.

Plus de sécurité pour les conducteurs de vélos électriques

En 2019, les ventes de vélos électriques neufs ont bondi de 20 % par rapport à l'année précédente. Dans les villes, ces cycles sont de plus en plus utilisés pour des locations de courte durée. Pourtant, le nombre de cyclistes accidentés est aussi en hausse. L'OFROU réfléchit à différentes mesures pour accroître la sécurité routière.

La popularité du vélo apparaît dans les chiffres de vente : en 2019, environ 230000 vélos et 133 000 vélos électriques ont été vendus, soit au total une augmentation de respectivement plus de 5 % et près de 20 % par rapport à l'année précédente. Revers de la médaille : cette hausse se reflète également dans la statistique des accidents : entre 2011 et 2018, le nombre de conducteurs de vélos électriques grièvement blessés ou tués a presque été multiplié par cinq. En 2019, la plupart des accidents graves étaient dus à un dérapage ou à une perte de maîtrise.

Vu l'augmentation du nombre d'accidents et de vélos électriques, la question de la sécurité routière se pose de plus en plus. Outre l'amélioration des infrastructures, quelles mesures permettent de renforcer la sécurité des conducteurs ? Quels équipements améliorent leur visibilité ? La Confédération proposera des mesures en ce sens dans le cadre de la prochaine révision de la législation sur la circulation routière.

Trois nouvelles mesures

La consultation portera notamment sur l'extension du **port obligatoire du casque** aux vélos électriques lents. En effet, la statistique parle d'elle-même : le nombre de victimes d'accidents graves impliquant des vélos électriques lents est passé de 236 (2018) à 289 l'année dernière. Le port du casque est déjà obligatoire pour la conduite de vélos électriques rapides.

À ce jour, il n'est pas possible de contrôler la vitesse des vélos électriques, notamment dans les zones 30, car le signal ne s'applique pas à ces vélos. Cela pourrait changer avec leur assujettissement aux limitations de vitesse signalisées et **l'obligation pour les vélos électriques rapides de disposer d'un tachymètre** pour que leurs conducteurs puissent être punis d'une amende en cas d'excès de vitesse. Enfin, l'usage diurne des phares sur les vélos électriques sera également débattu, puisqu'une meilleure visibilité des conducteurs peut prévenir des accidents.

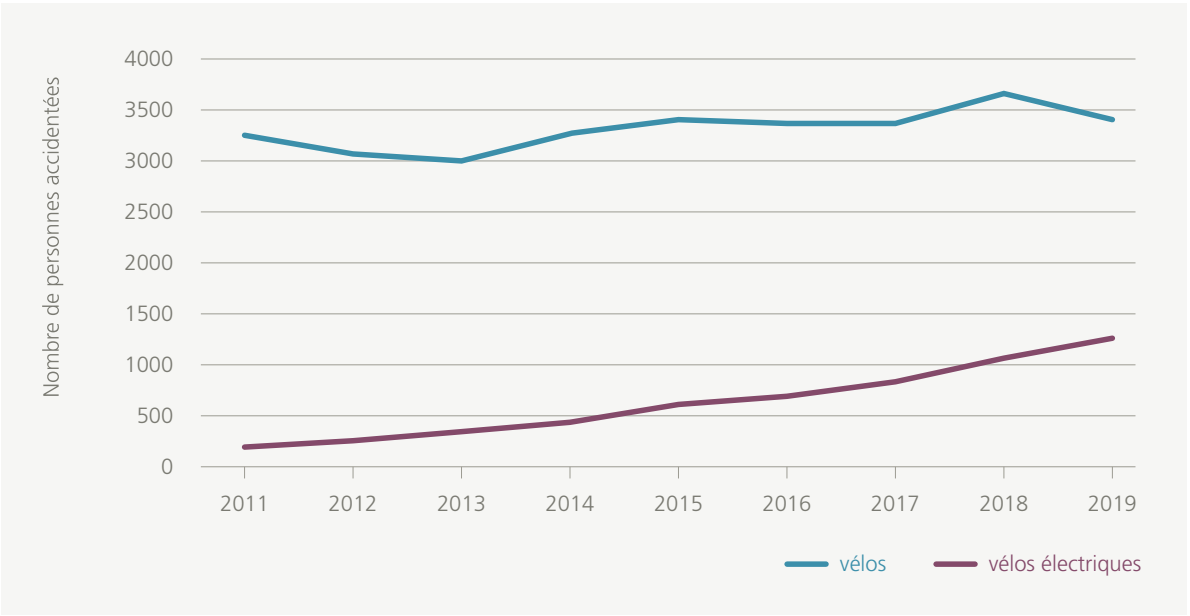
Deux catégories

Les vélos électriques lents et rapides sont considérés techniquement comme des cyclomoteurs et sont soumis aux mêmes règles que les autres vélos sur la route. Ainsi, tous les vélos électriques doivent utiliser les bandes cyclables lorsque celles-ci existent. Sur le plan technique, on distingue deux types de modèles :

Les **vélos électriques lents** peuvent disposer d'un moteur dont la puissance n'excède pas 500 watts et atteindre une vitesse maximale de 20 km/h par la seule force du moteur (autrement dit sans pédaler). La vitesse maximale avec l'assistance au pédalage est de 25 km/h. Si le port du casque est recommandé pour des questions de sécurité, il n'est pas obligatoire. Les vélos électriques lents sont considérés comme des cyclomoteurs légers au sens de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). À l'instar des vélos, ils ne nécessitent pas d'immatriculation ni de plaque de contrôle. En vertu de l'OETV, **les vélos électriques rapides** entrent dans la catégorie des cyclomoteurs et peuvent être équipés d'un moteur d'une puissance maximale de 1000 watts permettant d'atteindre une vitesse maximale de 30 km/h sans assistance au pédalage et de 45 km/h avec celle-ci. Ils nécessitent une plaque de contrôle ad hoc, et le port du casque est obligatoire.

Le vélo électrique ouvre de nouvelles perspectives de mobilité pour les jeunes familles.

Personnes accidentées à vélo ou vélo électrique



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vélos	3246	3061	3006	3327	3405	3374	3393	3629	3428
Vélos électriques	196	252	354	450	599	674	820	1047	1257

De nouvelles règles pour les cyclistes

L'année 2021 marquera un certain nombre de changements pour les cyclistes : autorisation de tourner à droite au feu rouge, possibilité pour les enfants de circuler à vélo sur le trottoir et promotion des rues cyclables. Ces mesures amélioreront la sécurité routière et la fluidité du trafic.

Le Conseil fédéral entend créer une loi sur les voies cyclables afin de promouvoir le trafic cycliste, désencheveˆtrer le trafic et accroître la sécurité routière (cf. article aux p. 6–7). Dans ce contexte, le Conseil fédéral a arrêté en 2020 des mesures en faveur du trafic cycliste, pour lesquelles diverses ordonnances relevant du droit de la circulation routière ont été adaptées. Ces modifications entreront en vigueur le 1er janvier 2021.

Les cyclistes auront dès lors le droit de tourner à droite lorsque le feu est rouge si la signalisation le prévoit. Cette mesure devrait permettre de fluidifier non seulement le trafic cycliste, mais aussi l'ensemble du trafic, et sera propice à la mise en œuvre de voies cyclables.

Enfants à vélo sur le trottoir

Les enfants peuvent circuler à vélo sur le trottoir jusqu'à l'âge de 12 ans, pour autant qu'il n'existe pas de piste ou de bande cyclable. Cette nouvelle règle renforcera la sécurité des enfants dans le trafic, puisqu'elle permettra d'éviter les dépassements dangereux opérés par les automobilistes. Dans le cadre de la consultation, cette mesure a donné lieu à une vaste levée de boucliers, au motif qu'elle mettrait en danger les piétons. Les experts ont rétorqué qu'il s'agit dans la grande majorité des cas de courts trajets scolaires et que tous les usagers, y compris les piétons, connaissent les lieux, ce qui limite le danger sur le trottoir.

Aujourd'hui déjà, les enfants peuvent circuler à vélo sur le trottoir jusqu'à l'âge de 6 ans.

Priorité dans les rues cyclables

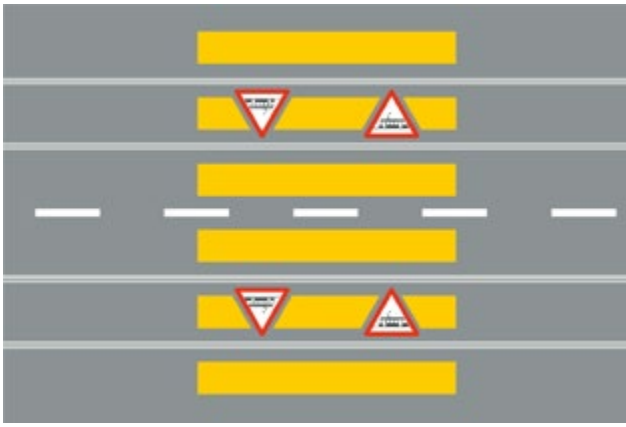
Il sera désormais possible, dans les zones 30, d'abroger la règle générale de la priorité de droite – et ce au profit des cyclistes – afin de pouvoir aménager une rue cyclable prioritaire. L'introduction d'un signal spécial « Rue cyclable », à l'instar de celui qui avait été mis en place dans certaines villes dans le cadre des projets pilotes, a été écartée. En revanche, des indicateurs de direction pourront être installés à titre facultatif. Par ailleurs, la rue cyclable pourra être signalisée par le marquage au sol d'un grand pictogramme de vélo afin d'attirer l'attention des usagers de la route motorisés sur les cyclistes. Cette mesure nécessite une adaptation de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre.

« Parcage contre paiement »

Jusqu'à présent, ce signal ne concernait que les voitures automobiles. Désormais, son champ d'application sera étendu à tous les véhicules. Ainsi, des cases de stationnement payantes pourront aussi être introduites pour les motocycles, les cyclomoteurs, les vélos électriques rapides et les autres vélos.

Un marquage spécial pour signaler le tramway

Si l'évolution du nombre d'accidents est globalement favorable, y compris en ce qui concerne les piétons, la Confédération mettra tout de même en vigueur d'autres mesures pour renforcer leur sécurité d'ici à 2021.



Un marquage spécial pour attirer l'attention sur le tramway.

La tendance à la baisse du nombre d'accidents impliquant des piétons est encourageante : en 2019, 37 piétons ont été tués sur la route, soit 6 de moins qu'en 2018. Le nombre de blessés graves a lui aussi diminué. Le refus de priorité aux passages pour piétons était la première cause de ces accidents. En 2019, 15 personnes ont été fauchées mortellement sur un passage pour piétons, soit 5 de plus que l'année précédente.

Afin d'accroître la sécurité sur les passages pour piétons, le DETEC a adapté les instructions concernant les marques particulières sur la chaussée : il est désormais possible d'apposer une marque au sol au niveau du passage pour piétons signalant un danger lié à la circulation d'un tramway. Une expérimentation menée avec le concours de villes concernées a montré que cette mesure pouvait être bénéfique pour la sécurité des piétons. Par ailleurs, lesdites instructions prévoient également la possibilité de signaliser des endroits de traversée appropriés pour les piétons par des « empreintes de pas », notamment pour la sécurité sur le chemin de l'école. Cette marque sera apposée sur le trottoir. Elle sera aussi particulièrement adaptée dans les zones 30, étant donné que des passages pour piétons ne peuvent y être peints que dans des cas exceptionnels.

Règle des 50 mètres

En vertu de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, un piéton est tenu d'emprunter un passage pour piétons s'il se trouve à moins de 50 mètres de ce dernier. Une étude de l'OFROU montrait déjà en 2013 qu'aucune modification de cette règle des 50 mètres ne s'impose. Une abrogation de cette règle ou une réduction de la distance serait même contre-productive, car le risque d'avoir un accident en traversant augmenterait considérablement.

Engins assimilés à des véhicules (e-EAV)

Les trottinettes, les patins en ligne et les planches à roulettes sont considérés comme des e-EAV. Les personnes qui se déplacent avec ces engins doivent respecter les mêmes règles de la circulation que les piétons. Ces engins sont autorisés sur les aires de circulation suivantes :

- trottoirs, zones piétonnes, voies cyclables ;
- routes secondaires à faible circulation dépourvues de trottoirs ; de chemins pédestres et de voies cyclables ;
- zones 30 et zones de rencontre.

Il est permis de jouer avec des e-EAV sur les mêmes aires de circulation que celles destinées aux piétons ainsi que sur les routes secondaires à faible circulation (par ex. dans les quartiers d'habitation), pour autant que les autres usagers de la route ne soient ni gênés, ni mis en danger.

L'OFROU est en train de préparer un rapport sur les e-EAV afin de répondre au postulat Burkart « Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable ».

Désormais, les conducteurs de tels engins seront présentés séparément dans la statistique des accidents de l'OFROU. En 2019, 39 d'entre eux ont été grièvement blessés dans des accidents (contre 40 en 2018) ; aucun accident mortel n'a été à déplorer en 2019 (5 décès en 2018). La classe d'âge dans laquelle on dénombre le plus de conducteurs d'e-EAV victimes d'accidents graves concerne les enfants de 2 à 13 ans (21 en 2019 contre 30 en 2018).

Au nom de la sécurité et de la fluidité du trafic

Des adaptations des règles de la circulation pour le trafic motorisé interviendront en 2021, parmi lesquelles la formation d'un couloir de secours, l'application obligatoire du principe de la fermeture Éclair en cas de suppression de voies et l'extension du devancement par la droite dans les files de véhicules.

Les nouvelles règles de la circulation visent à améliorer la sécurité routière et à fluidifier le trafic. Elles répondent également à diverses interventions parlementaires. Les modifications de ces règles, qui nécessitent une adaptation de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), entreront en vigueur le 1er janvier 2021.

La formation d'un couloir de secours deviendra obligatoire. En cas d'embouteillages (véhicules roulant au pas ou à l'arrêt), les automobilistes devront laisser suffisamment de place pour les véhicules de secours entre la voie de gauche et la voie de droite ou, sur les routes à trois voies, entre la voie de gauche et les deux voies de droite. La bande d'arrêt d'urgence devra rester libre. Les véhicules de secours pourront ainsi arriver sur le lieu de l'accident et le libérer plus rapidement. Le trafic s'en trouvera globalement fluidifié. Le non-respect de cette obligation sera puni d'une amende d'ordre.

Le principe de la fermeture Éclair s'imposera sur les bretelles d'accès et en cas de suppression de voies : les automobilistes seront tenus de laisser les véhicules roulant sur la voie coupée se rabattre sur la voie ouverte. Par ailleurs, en cas de suppression de voies, les conducteurs devront se rabattre sur la voie restante juste avant que la voie ne soit coupée, et ce afin d'utiliser l'aire de circulation au maximum. En cas de non-respect de ce principe, les contrevenants s'exposeront à une amende d'ordre.

Le devancement par la droite dans les files de véhicules formées sur la voie de gauche ou du milieu sera désormais autorisé ; jusqu'ici, cette pratique n'était autorisée qu'en présence de deux files parallèles. Le trafic pourra ainsi s'écouler plus longtemps sur les deux voies. Par contre, le dépassement par la droite (déboîter sur la voie de droite et se rabattre sur la gauche juste après) reste proscrit. Toutefois, une telle manœuvre sera punie d'une amende d'ordre et non plus d'une dénonciation comme jusqu'à présent, pour autant que le dépassement ne ne soit pas dangereux.

La vitesse maximale autorisée des véhicules automobiles légers avec remorque dont le poids n'excède pas 3,5 t passera **de 80 à 100 km/h,** pour autant que la remorque et le véhicule tracteur soient conçus pour rouler à cette vitesse.

L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit applicable aux voitures automobiles lourdes sera levée **pour les services de transfusion sanguine.**

www.guide-pratique-autoroutes.ch

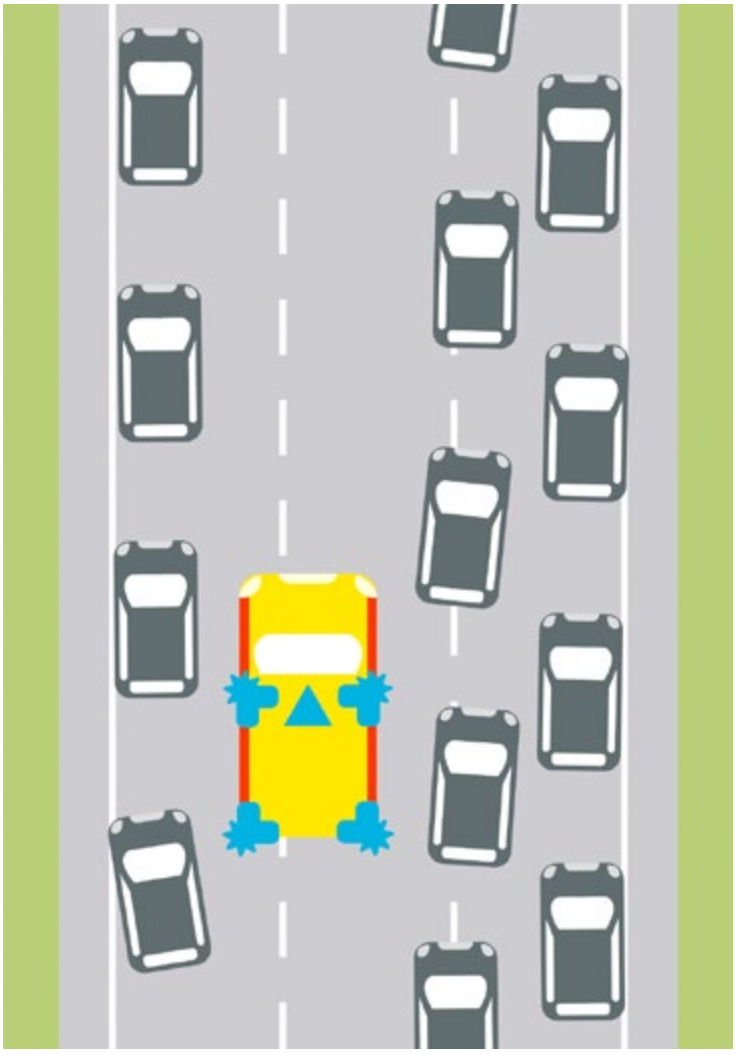
Alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes

L'ordonnance sur les routes nationales règle notamment la vente sur place ou à emporter de boissons alcoolisées sur les aires de ravitaillement des autoroutes. Dans le cadre d'une adaptation d'ordonnance, le Conseil fédéral a levé l'interdiction d'y servir de l'alcool et satisfait ainsi une motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Par conséquent, les magasins et les restaurants seront autorisés à proposer des boissons alcoolisées sur les aires de ravitaillement à compter du 1er janvier 2021. Contrairement aux aires de repos (dépourvues d'installations destinées à la restauration) qui sont placées sous la responsabilité de la Confédération, les aires de ravitaillement relèvent de la compétence des cantons.

Fermeture Éclair à l'extrémité de la bretelle d'accès : sur l'A1 au niveau de l'échangeur de Bruttisellen dans la région de Zurich.

Un symbole pour les stations de recharge

Désormais, les cases de stationnement équipées de stations de recharge pour véhicules électriques pourront être signalées par un pictogramme et peintes en vert pour qu'elles soient plus faciles à trouver.



Sur les autoroutes à trois voies, le couloir de secours se forme toujours entre la file de véhicules de gauche et les deux files de droite.

Une feuille de route pour la gestion du trafic

Dans les années à venir, diverses installations de régulation du trafic seront mises en place sur le réseau des routes nationales. La feuille de route relative à la gestion du trafic en Suisse en donnera le tempo, l'objectif étant de mettre en œuvre rapidement les mesures en la matière.

À hauteur de Rubigen (BE) : sur les autoroutes, l'harmonisation ou la régulation des vitesses ainsi que l'avertissement de danger (HV-AD) s'effectuent de plus en plus à l'aide de dispositifs d'affichage à commande électronique.

Dans son orientation stratégique, l'OFROU s'est fixé des objectifs ambitieux, à savoir réduire d'un quart par rapport à 2015 le nombre d'heures d'embouteillage sur les routes nationales d'ici à 2030. Il aimerait également atténuer les pics d'affluence journaliers, notamment dans les agglomérations.

L'objectif est d'utiliser plus efficacement les aires de circulation existantes. C'est pourquoi l'OFROU aimerait gérer et réguler activement le trafic. En s'appuyant sur son orientation stratégique, l'OFROU a élaboré une stratégie partielle relative à la fluidité du trafic, laquelle définit 19 mesures au total qui seront mises en œuvre dans les quatre prochaines années. Des dispositions légales telles que l'introduction du devancement par la droite dans les files de véhicules ou du principe de la fermeture Éclair jusqu'à la feuille de route relative à la gestion du trafic en Suisse, qui prévoit la mise en place à brève échéance d'installations supplémentaires de gestion du trafic, en passant par l'examen de la tarification de la mobilité ou la création de places de parc pour le covoiturage, leur éventail est large. Les nouvelles installations consistent principalement en des systèmes d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (HV-AD) ainsi qu'en des dispositifs de gestion des rampes au niveau des bretelles d'accès autoroutières et de réaffectation de bandes d'arrêt d'urgence (R-BAU).

Mise en œuvre rapide de mesures éprouvées grâce à la feuille de route

Des systèmes HV-AD sont par exemple d'ores et déjà en service sur l'A6 entre Thoune et Berne ainsi que sur l'A14 entre les échangeurs de Rütihof et de Rotsee. Ils adaptent les limitations de vitesse en fonction du trafic et ont déjà prouvé qu'ils permettent ainsi de fluidifier le trafic. D'ici à 2026, quelque 800 kilomètres de routes nationales supplémentaires (en considérant les deux sens de circulation) seront équipés de tels systèmes.

Là où cela est nécessaire et possible, les systèmes HV-AD sont couplés à la R-BAU, qui offre des voies de circulation supplémentaires aux heures de pointe. Un bilan globalement positif peut être tiré de la R-BAU mise en place à titre expérimental depuis 2010 sur l'A1 entre Morges et Ecublens. Dans les années à venir, il est prévu d'étudier dans le détail les effets sur le trafic et la faisabilité technique de la R-BAU sur une longueur totale de 250 km dans les agglomérations, puis de procéder à sa réalisation.

Par ailleurs, près de 110 installations supplémentaires de régulation du trafic au niveau des bretelles d'accès autoroutières seront testées dans toute la Suisse, et leurs effets sur le trafic ainsi que leur faisabilité technique seront étudiés. Les installations dont les résultats seront probants seront mises en place progressivement d'ici à 2026. Le trafic pourra ainsi s'écouler de manière régulière, avec une moindre interruption de la fluidité du trafic sur l'axe principal, comme le montrent les expériences faites avec les installations de régulation existantes, notamment au niveau de la bretelle d'accès autoroutière de Kirchberg.

Des mesures dissociées des projets d'entretien et d'extension

Confiée aux filiales de l'OFROU, la réalisation rapide des installations de gestion du trafic est la clé de leur succès. Les mesures supplémentaires de gestion du trafic ont été définies pour le territoire de chaque filiale, et une procédure ad hoc a été établie. L'élément à retenir est que ces installations seront désormais réalisées indépendamment des projets d'entretien ou d'extension. Elles seront gérées comme des projets à part entière et mises en place progressivement.

Une fois les installations mises en service, un suivi sera assuré pour contrôler le succès des mesures mises en œuvre. Les résultats seront disponibles à la fin des années 2020.

Réduire les pics d'affluence grâce à la tarification de la mobilité

Des embouteillages se forment presque quotidiennement en de nombreux endroits du réseau routier suisse et les transports publics sont bondés, en particulier aux heures de pointe le matin et le soir. S'il était possible de mieux répartir le trafic dans le temps et, partant, de mieux exploiter les infrastructures de transport existantes, les bouchons diminueraient. L'analyse d'efficacité de la tarification de la mobilité a montré que cette théorie peut fonctionner.

Le problème des embouteillages ne tient pas à la capacité des infrastructures routières en elles-mêmes, mais plutôt au fait que trop de personnes se déplacent en même temps, en particulier aux heures de pointe. La plupart du temps, en dehors de ces heures (le matin, le midi et l'après-midi), les modes de transport ne sont pas pleinement exploités. Par conséquent, s'il était possible de transférer une partie du trafic des heures de pointe vers les heures de la journée où la circulation est faible, il y aurait moins d'embouteillages et davantage de place dans les trains. L'analyse d'efficacité théorique fondée sur l'exemple du canton de Zoug montre que ce mécanisme fonctionne tant pour la route que pour le rail.

Les résultats de l'analyse d'efficacité incitent à l'optimisme

Dans le cadre d'une analyse d'efficacité théorique, la Confédération s'est associée au canton de Zoug pour étudier les modalités d'une utilisation plus homogène des infrastructures permettant ainsi de réduire les pics d'affluence. La principale interrogation portait sur les potentiels effets des redevances liées à l'utilisation sur la mobilité et la population. Par ailleurs, la lumière a été faite sur la faisabilité technique de la tarification de la mobilité et sur les questions de protection des données y relatives.

Dans l'analyse d'efficacité, l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, la vignette autoroutière et l'impôt sur les véhicules automobiles ont été remplacés, pour la circulation routière, par un tarif lié à la distance parcourue (redevance kilométrique). Une tarification liée aux prestations a également été appliquée aux transports publics. Ce n'est toutefois pas seulement ce tarif kilométrique unique qui a été mis en place dans le périmètre restreint de la ville et de l'agglomération zougoises ; une différenciation tarifaire en fonction de l'heure y a également été introduite. L'analyse a montré que ce dispositif permet de réduire le volume du trafic individuel motorisé (TIM) de 9 à 12 % aux heures de pointe. Pour les transports publics (TP), il est possible de tabler sur une diminution du trafic de l'ordre de 5 à 9 %. Dans le cadre de l'analyse, les tarifs kilométriques ont été fixés à un niveau plus élevé aux heures de pointe (de 7 h à 9 h et de 17 h à 19 h) qu'aux heures creuses. L'analyse d'efficacité était subordonnée au fait que les usagers de la route ne doivent dans l'ensemble pas payer davantage qu'aujourd'hui.

Conclusion : la différenciation tarifaire en fonction de l'heure permet d'obtenir l'effet escompté et de désengorger sensiblement les tronçons surchargés.

www.astra.admin.ch/mobility-pricing

Prochaines étapes

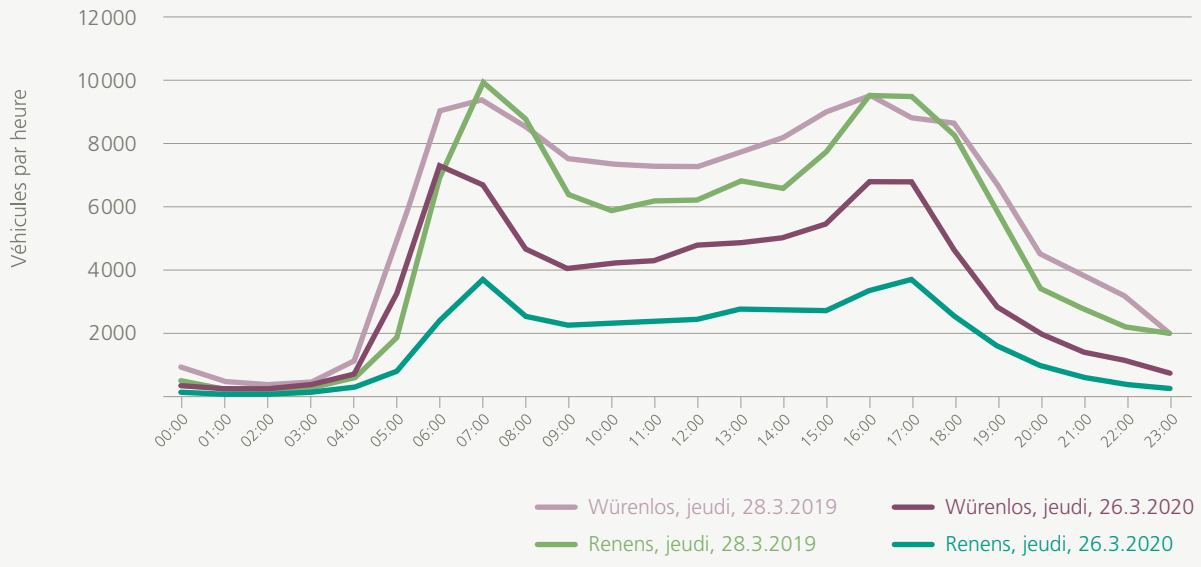
Puisque c'est dans les villes et les agglomérations que les problèmes de circulation sont les plus importants, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de rechercher aussi bien des cantons que des villes et des communes désirant mener des projets pilotes de tarification de la mobilité. Pour permettre la réalisation de tels projets, il faut aussi créer les bases légales nécessaires. Le DETEC est donc en train d'élaborer un projet de loi en ce sens.

Par ailleurs, le Conseil fédéral a chargé le DETEC et le Département fédéral des finances (DFF) d'élaborer un concept en vue d'assurer le financement à long terme des infrastructures de transport. L'impôt sur les huiles minérales et les autres redevances routières seront remplacés par une redevance liée au kilométrage. Il s'agit là d'une nécessité en raison de la baisse à moyen terme des revenus issus de l'impôt sur les huiles minérales due au nombre croissant de voitures électriques et de véhicules à propulsion alternative.

Baisse significative du trafic durant la pandémie de coronavirus

Durant les semaines où sévissait la pandémie de coronavirus au printemps 2020, le volume de trafic sur les routes nationales a sensiblement diminué, à savoir de 59 % à Renens/Lausanne et de 40 % tant à Berne qu'à Würenlos. Il n'y a presque pas eu d'embouteillages à signaler, en dehors de ceux liés à des accidents. Autrement dit, la réduction du volume de trafic s'est traduit par une absence d'embouteillages aux heures de pointe.

Comparaison des courbes journalières



Trafic journalier moyen : comparaison des mois de mars 2019 et mars 2020.

Le réseau des routes nationales s'agrandit de quelque 400 km

Le 1er janvier 2020, la Confédération a repris plusieurs routes cantonales pour les intégrer dans le réseau des routes nationales. Les travaux préparatoires à la mise en œuvre du nouvel arrêté sur le réseau (NAR) ont été en grande partie achevés à la fin de l'année 2019.

Le nouvel arrêté sur le réseau (NAR) consiste à intégrer quelque 400 kilomètres de routes cantonales (y c. les voies d'accès) au réseau des routes nationales au 1er janvier 2020, dans la droite ligne de l'arrêté sur le réseau original adopté par le Parlement en 1960, qui définissait pour la première fois le réseau des routes nationales. Grâce à la dernière adaptation de l'arrêté sur le réseau, les deux cantons appenzellois et, de ce fait, l'ensemble des cantons suisses disposent de routes nationales. Le tronçon Schaffhouse – Bargen (3,4 km) a quant à lui été rendu au canton de Schaffhouse. Au 1er janvier 2020, le réseau des routes nationales compte ainsi 2254,5 kilomètres (cf. p. 25).

Une fois repris aux cantons, les tronçons NAR ont été intégrés aux processus administratifs de l'OFROU.

Avant que l'OFROU ne reprenne les infrastructures routières des tronçons NAR, les travaux préparatoires ont été menés dans le cadre de plusieurs projets partiels. Au regard du droit de la propriété, les tronçons NAR ont été distingués des routes secondaires, et leur périmètre d'entretien a été défini. Les nouvelles tâches des unités territoriales (offices cantonaux des ponts et chaussées) ont été établies de manière exhaustive et définies par contrat sur la base du périmètre d'entretien. L'OFROU a repris aux cantons, trié et priorisé les projets en cours et à venir sur les tronçons NAR et les a intégrés aux processus standard relatifs aux projets. Les filiales de l'OFROU se sont fait une idée de l'état des tronçons et ont défini des mesures prioritaires pour les cinq années à venir.

Sur la base de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 février 2020, les biens-fonds seront parcellisés dans les trois prochaines années.

Hiérarchisation des projets

L'OFROU a priorisé les projets sur les nouveaux tronçons et établi une planification pluriannuelle jusqu'en 2025. La mise en œuvre des projets repose sur les moyens disponibles, les procédures de conception et d'approbation, les exigences en matière de sécurité et le standard d'aménagement applicable à l'ensemble du réseau des routes nationales.

Les critères pour la hiérarchisation sont les suivants :

- garantie de l'entretien courant ;
- gros entretien et rénovation ;
- projets d'aménagement :
  - sécurité ;
  - mesures de protection de l'environnement prévues par la loi ;
  - fluidité du trafic ;
  - mesures de protection de l'environnement allant au-delà des obligations légales ;
- accroissement des capacités ;
- aménagements au profit de tiers.

Le tronçon entre Thielle et Morat, qui traverse le Grand Marais, fait désormais partie intégrante du réseau des routes nationales.

	4 voies *en service*	3 voies *en service*	2 voies *en service*	Routes à trafic mixte *en service*	Total *en service*
Argovie	4,6		2,1		**6,7**
Appenzell Rhodes-Extérieures			11,2		**11,2**
Appenzell Rhodes-Intérieures			4,2		**4,2**
Bâle-Campagne	16,0		25,1		**41,1**
Bâle-Ville					
Berne	23,0	1,1	22,6	15,3	**62,0**
Fribourg				5,5	**5,5**
Genève					
Glaris			9,8		**9,8**
Grisons			3,0	53,1	**56,1**
Jura				7,3	**7,3**
Lucerne					
Neuchâtel	12,6	2,2	14,8		**29,6**
Nidwald					
Obwald					
St-Gall	7,5		13,4		**20,9**
Schaffhouse			7,1		**7,1**
Schwyz					
Soleure					
Tessin			10,8	16,1	**26,9**
Thurgovie	2,2		33,5		**35,7**
Uri					
Valais	0,3	6,7	2,1	38,2	**47,3**
Vaud					
Zoug	2,6		1,5		**4,1**
Zurich	17,0		21,2		**38,2**
Total	**85,8**	**10,0**	**182,4**	**135,5**	**413,7**

413,7 km de routes cantonales font désormais partie du réseau des routes nationales.

Le Gothard souffle ses 40 bougies

Le tunnel routier du Gothard a été inauguré le 5 septembre 1980 et fête donc ses 40 ans. Les travaux pour ce tunnel de 16,942 km de long ont duré dix ans et cinq mois.

Le tunnel routier du Gothard est unique en son genre : situé au cœur des Alpes suisses, sur la route nationale A2 Bâle – Chiasso entre Göschenen et Airolo, il constitue le passage le plus court pour traverser les Alpes centrales. Son tracé est parallèle au tunnel ferroviaire du Gothard, ouvert quant à lui dès 1882.

En 1960, le Conseil fédéral instaura le « groupe d'étude du tunnel du Gothard » placé sous la direction de l'ancien Office fédéral des routes et des digues. En 1963, cinq options furent présentées, notamment une extension du tunnel ferroviaire existant pour le transformer en tunnel routier et le déplacement du train dans un tunnel de base entre Amsteg et Bodio. C'est l'option « Göschenen–Airolo » qui fut finalement retenue. En 1965, le Parlement décida de compléter le réseau des routes nationales par la construction du tunnel routier du Gothard.

Pour l'exécution des travaux de construction, le tunnel routier du Gothard fut divisé en deux lots. Les travaux préliminaires commencèrent à l'automne 1969 au niveau des deux portails du tunnel à Göschenen et Airolo. Le coup d'envoi marquant le début officiel des travaux de percement fut donné véritablement le 5 mai 1970 dans le cadre d'une cérémonie.

Il suffisait de s'enfoncer 1,2 kilomètre après le portail nord pour que les travaux requièrent la plus grande prudence. À cet endroit, le tunnel routier passe sous le tunnel ferroviaire existant, les deux tubes étant séparés par une couche rocheuse de seulement 5,2 mètres d'épaisseur.

Une partie des matériaux d'excavation du tunnel routier du Gothard fut utilisée comme infrastructure de la route pour l'ouvrage de raccordement de Göschenen au nord. L'autre partie servit de remblai le long de l'autoroute au sud.

En 1976, le percement de la galerie de sécurité, située à l'est du tunnel, commença le 26 mars, puis ce fut au tour du tunnel principal le 16 décembre. Le tunnel fut solennellement ouvert à la circulation le 5 septembre 1980 à 17 h.

Statistique des accidents dans le tunnel routier du Gothard

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total des accidents	9	10	11	12	6	10	10	9	7	9	9	14	10
avec tués	0	1	0	0	1	2	0	2	0	0	1	0	1
avec blessés	1	1	4	4	2	0	4	1	3	2	1	6	2
seul. dommages matériels	8	8	7	8	3	8	6	6	4	7	7	8	7
Total des victimes endommagées	4	4	12	7	3	5	4	5	7	2	7	9	8
Tués	0	1	0	0	1	2	0	2	0	0	2	0	1
Blessés	4	3	12	7	2	3	4	3	7	2	5	9	7

Début des travaux pour le second tube

La procédure d'approbation concernant le second tube du tunnel routier du Gothard est terminée. Le DETEC a rendu sa décision d'approbation des plans le 10 décembre 2019. Celle-ci est entrée en force entre-temps, aucune opposition n'ayant été formée. Parallèlement à la procédure d'approbation, l'élaboration des projets de détail a débuté en 2019. Les travaux préliminaires commencent en 2020 et les travaux principaux en 2021. Les deux tubes seront en service dès 2032.

Ligne aérienne à courant fort dans le tunnel

La construction du second tube routier du Gothard donnera lieu au premier projet de regroupement d'infrastructures routières et d'installations à courant fort. Dans le cadre du projet de détail, une ligne à haute tension de Swissgrid sera intégrée au second tube. Traversant actuellement le massif du Gothard, elle sera déplacée dans une galerie technique séparée. Il s'agit d'un projet commun de l'OFROU et de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI).

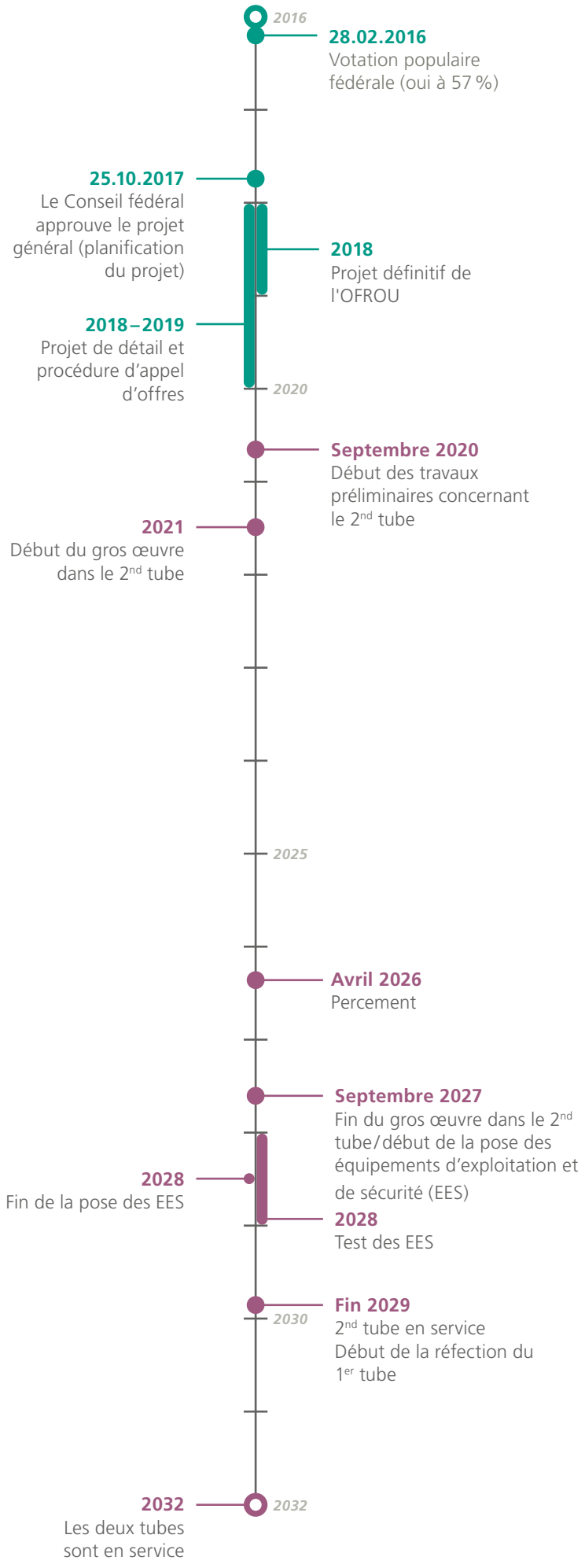
Coûts

Tunnel routier du Gothard	Mia CHF
Second tube	**2,02**
Galerie pour installation à courant fort	**0,06**
Réfection du tube existant	**0,75**

Volume de trafic dans le tunnel routier du Gothard

Année	Total	Véhic. automobiles*	Trafic lourd
1981	2 884 230	2 713 230	171 000
1990	5 699 840	5 151 840	548 000
1994	6 117 765	5 310 765	807 000
2000	6 837 246	5 650 246	1 187 000
2005	5 865 352	4 940 473	924 879
2010	6 238 770	5 295 540	943 230
2015	6 415 905	5 617 859	798 046
2016	6 426 478	5 645 084	781 394
2017	6 469 291	5 687 037	782 254
2018	6 412 955	5 632 247	780 708
2019	6 399 350	5 625 379	773 971

* Voitures de tourisme, véhicules de livraison, motocycles et bus



Aires de stationnement : de précieux repères pour les chauffeurs routiers

L'OFROU a élaboré en 2011, sur mandat du Conseil fédéral, un plan relatif aux aires de stationnement pour les poids lourds le long des routes nationales. Actuellement, treize aires sont en service, une est en construction et sept autres sont planifiées. Ces aires permettent aux chauffeurs de poids lourds de mieux planifier et organiser leurs trajets et leurs pauses.

54 000 poids lourds (tracteurs à sellette compris) sont immatriculés en Suisse. Chaque année, plus de 900 000 camions empruntent les grands axes nord-sud. Si la Confédération a pour objectif de transférer une grande partie du transport de marchandises de la route vers le rail, les chiffres montrent tout de même que le trafic lourd de marchandises demeure très important sur les routes suisses.

La loi impose aux chauffeurs routiers de faire des pauses régulièrement. La mise à disposition d'aires de stationnement pour poids lourds le long des routes nationales permet aux chauffeurs de mieux organiser leurs trajets et leurs pauses, rendant ainsi plus sûres la conduite et donc la circulation sur les routes nationales.

21 aires de stationnement prévues au total

À la suite du postulat Büttiker « Augmentation du nombre d'aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales et dans les zones urbaines », un projet a été élaboré afin de créer davantage d'aires de stationnement pour les poids lourds. À l'époque, l'objectif était de construire seize aires. Cinq aires importantes étaient déjà en service : Bern-Grauholz (BE), Forrenberg-Süd (ZH), Ripshausen/Erstfeld (UR), Stalvedro (TI) et Realta (GR).

Depuis, huit nouvelles aires ont été ouvertes. Une autre aire est en cours de construction à Bodio/Monteforno (TI). Cette dernière proposera 300 places pour camions et servira également de centre de contrôle pour les poids lourds. À titre de comparaison, l'actuel centre de contrôle du trafic lourd à Ripshausen a une capacité d'accueil de 400 poids lourds. Il convient de noter que ce centre sert également d'aire d'attente en amont du Gothard lorsque les conditions météorologiques ou une fermeture du tunnel l'exigent. Sept autres aires sont prévues. Ainsi, le réseau des routes nationales disposera à moyen terme de 21 aires de stationnement pour poids lourds.

Des aires polyvalentes

En général, les aires de stationnement pour poids lourds ne sont pas réservées exclusivement aux camions ; elles disposent également de places pour les voitures de tourisme, aménagées sciemment afin que l'installation puisse être utilisée de façon judicieuse. Étant donné qu'il s'agit d'aires polyvalentes, il est difficile de chiffrer séparément le coût des seules aires de stationnement pour poids lourds.

En dehors des aires de stationnement spécifiques et des aires de repos (sans restaurants), les chauffeurs routiers peuvent évidemment aussi s'arrêter sur l'une des 48 aires de ravitaillement (avec restaurants) aménagées le long des routes nationales. Sur les 120 aires de repos, qui sont équipées de places de pique-nique et de toilettes et relèvent de la compétence de l'OFROU, le stationnement des poids lourds est gratuit. Aucune taxe de stationnement n'est prévue à l'avenir.

L'aire de stationnement pour poids lourds à Mägenwil (AG).

L'achèvement du réseau se poursuit

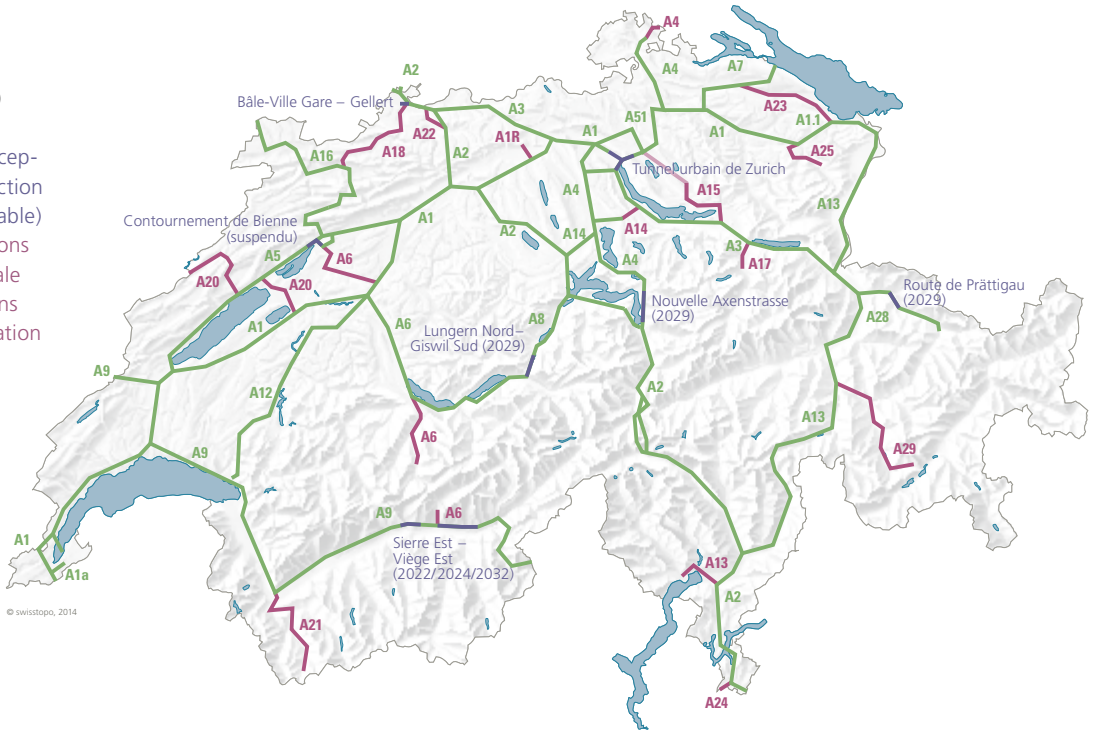
L'achèvement du réseau des routes nationales se poursuit, même si aucun nouveau tronçon ne sera ouvert à la circulation en 2020. Les travaux relèvent de la responsabilité des cantons et sont placés sous la surveillance de l'OFROU.

En 2020, des travaux de construction seront réalisés à différents endroits sur l'A9 dans le canton du Valais : à Pfynwald (mesures de compensation), dans les tunnels de Riedberg, de Viège et du Vispertal, au passage inférieur de St-Germain ainsi que dans la tranchée couverte de Raron. En 2021, il était prévu d'inaugurer le tracé de trois kilomètres de long entre la jonction de Gampel/Steg-Est et celle de Raron. Compte tenu des oppositions en suspens, il devrait être ouvert à la circulation en 2022. Sur l'A8 dans le canton d'Obwald, un tronçon de 3,7 kilomètres de long entre Lungern-Nord et Giswil-Süd (comprenant le tunnel de Kaiserstuhl, d'une longueur de 2,1 km) doit voir le jour. La décision d'approbation des plans a été rendue, si bien que le projet, dont le coût total avoisine les 270 millions de francs, peut désormais être réalisé. La mise en service est prévue pour 2029. Dans les cantons de Schwyz et d'Uri, la route de l'Axen (A4) longe le lac des Quatre-Cantons. La décision d'approbation des plans pour la nouvelle route et, partant, la validation du projet restent à venir. Ce tronçon de 8,9 kilomètres de long, comprenant les tunnels de Sisikon (4,4 km) et de Morschach (2,9 km), coûtera environ un milliard. Sa mise en service est prévue pour 2029. Cette route garantira à l'avenir la disponibilité, la fonctionnalité et la sécurité routière de l'axe de transit nord-sud pour le trafic individuel motorisé dans le respect de l'environnement. Grâce aux tunnels, la nouvelle route de l'Axen sera mieux protégée des dangers naturels.

Suspension du projet de branche ouest à Bienne

Le projet de contournement de Bienne-Ouest, qui s'étend sur 7,2 kilomètres, comprend trois volets : la voie d'accès sur la rive droite du lac (tunnel de Port), la branche ouest et le contournement de Vigneules (tunnel de Vigneules). Le projet partiel portant sur la branche ouest (2,3 km) a été suspendu par le DETEC en 2019 à la demande du Conseil-exécutif bernois.

État en janvier 2020
- Achevé
- En cours de conception, en construction (ouverture probable)
- Nouveaux tronçons de route nationale repris aux cantons par la Confédération au 1.1.2020.



Le réseau suisse des routes nationales

Longueur totale par type de route (en km)

	8 voies	7 voies	6 voies	5 voies	4 voies	3 voies	2 voies	Routes à trafic mixte	*Nouv. routes nat. depuis le 1.1.2020**	Total
	en service	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*	*en service*
Argovie		1,2	14	1,7	86,9		2,1		*6,7*	**105,9**
Appenzell Rhodes-Ext.							11,2		*11,2*	**11,2**
Appenzell Rhodes-Int.							4,2		*4,2*	**4,2**
Bâle-Campagne			9,5	3,3	30,8		25,1		*41,1*	**68,7**
Bâle-Ville			3,5		6					**9,5**
Berne			13,2	3,1	160,4	1,1	72,1	34,7	*62*	**284,6**
Fribourg					84			5,5	*5,5*	**89,5**
Genève					27,2					**27,2**
Glaris					16,6		9,8		*9,8*	**26,4**
Grisons					43,6		100,7	81	*56,1*	**225,3**
Jura					35,4		11,8	7,3	*7,3*	**54,5**
Lucerne			2,6	2,7	53,2					**58,5**
Neuchâtel					46,1	2,2	17,8	1,9	*29,6*	**68,0**
Nidwald					22,9		2,9			**25,8**
Obwald					1,8		22,3	13,3		**37,4**
St-Gall				4,3	144,9		13,4		*20,9*	**162,6**
Schaffhouse							12,3		*7,1*	**12,3**
Schwyz				2,7	40,5		2,2	4,3		**49,7**
Soleure			6,5	5,4	31,9					**43,8**
Tessin			7,3	18	81		40,6	16,1	*26,9*	**163,0**
Thurgovie					45,1		33,5		*35,7*	**78,6**
Uri					37,1		16,3	16,1		**69,5**
Valais					71,6	6,7	17,7	66,6	*47,3*	**162,6**
Vaud	0,6		2,8	5,7	183,4		12,8			**205,3**
Zoug			6		15,9		1,5		*4,1*	**23,4**
Zurich	1,2		31,3		131,4	1,9	21,2		*38,2*	**187,0**
Total	**1,8**	**1,2**	**96,7**	**46,9**	**1397,7**	**11,9**	**451,5**	**246,8**	***413,7***	**2254,5**

* Les nouveaux tronçons de route nationale repris par la Confédération au 1er janvier 2020.

En 2019, le réseau des routes nationales n'a connu aucun changement, étant donné qu'aucun nouveau tronçon n'a été mis en service. Toutefois, 413,7 kilomètres y ont été greffés au 1er janvier 2020 (cf. p. 18). Il s'agit des routes cantonales intégrées au réseau des routes nationales dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau (NAR). Ledit réseau s'étend donc désormais sur 2254,5 kilomètres. La Confédération déleste ainsi les cantons en reprenant la responsabilité de ces anciennes routes cantonales.

Économies d'énergie et technologies efficaces sur les routes nationales

Avec son projet « Exemplarité énergétique », la Confédération fait preuve d'initiative en matière d'énergie et d'efficacité énergétique et y associe ses entreprises. L'OFROU participe activement au train de mesures sur le climat 2020 – 2030 en mettant en œuvre des mesures dans le domaine des infrastructures.

Dans le cadre de la stratégie énergétique 2050, la Suisse devra tirer profit de l'évolution de la situation dans le secteur de l'énergie, tout en maintenant ses normes élevées en termes d'approvisionnement. Dans le même temps, ladite stratégie contribue à réduire les atteintes à l'environnement dues à l'exploitation de l'énergie. L'initiative « Exemplarité énergétique » lancée par la Confédération est l'une des mesures de la stratégie énergétique 2050.

L'OFROU publie régulièrement un rapport sur le bilan énergétique de l'exploitation des routes nationales. Les statistiques qu'il renferme renseignent sur la consommation d'énergie des infrastructures des routes nationales. Le rapport permet de contrôler l'efficacité des mesures à mettre en œuvre dans le cadre de la stratégie énergétique.

L'OFROU a déjà mis en place les mesures suivantes :
- 100 % de l'électricité provient de sources renouvelables (force hydraulique) ;
- recours à des procédés de construction à haut rendement énergétique pour les nouvelles infrastructures (standard Minergie) ;

Éclairage à LED dans le tunnel du Mittal sur l'A6 entre Goppenstein et Gampel (VS).

– accélération de la modernisation énergétique des centres d'entretien dès 2020, renonciation à de nouveaux systèmes de chauffage alimentés par des énergies fossiles ;
– augmentation de sa propre production d'électricité (par ex. cellules solaires sur les bâtiments) ;
– éclairages à LED dans les tunnels ;
– construction de 100 stations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les aires de repos (cf. encadré).

Allier normes de sécurité et efficacité énergétique

Au total, quelque 155 GWh d'électricité sont consommés chaque année pour l'exploitation des routes nationales. Les tunnels sont les installations les plus énergivores, puisqu'ils consomment 82 % de l'ensemble de l'électricité, dont environ 60 % de cette part pour l'éclairage.

La consommation d'électricité dans les tunnels et sur les tronçons à ciel ouvert a augmenté de 10 % entre 2001 et 2012. En revanche, depuis 2012, la hausse de la consommation électrique (liée aux nouveaux tunnels ou équipements de tunnel) est compensée par les économies réalisées grâce à une meilleure efficacité énergétique (éclairages à LED).

Par ailleurs, les nouveaux équipements d'exploitation et de sécurité contribuent à l'accroissement de la consommation d'électricité : par exemple, depuis l'incendie dans le tunnel routier du Gothard en 2001, des galeries de sécurité sont construites dans les tunnels à un seul tube. Pour que celles-ci puissent créer une surpression continue empêchant la fumée de pénétrer dans la galerie en cas d'incendie dans le tunnel, des ventilateurs fonctionnent en permanence. Les installations utilisées pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ainsi que les systèmes d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger, qui sont nécessaires à la fluidification du trafic, génèrent aussi une consommation d'électricité supplémentaire.

Consommation d'électricité 2019

Routes nationales	Gigawatt-heures GWh	en %
Tunnels	126	82,0
Tronçons à ciel ouvert	12	7,5
Centres d'entretien	16	10,0
Centres de contrôle du trafic lourd	1	0,5
Total	**155**	**100,0**

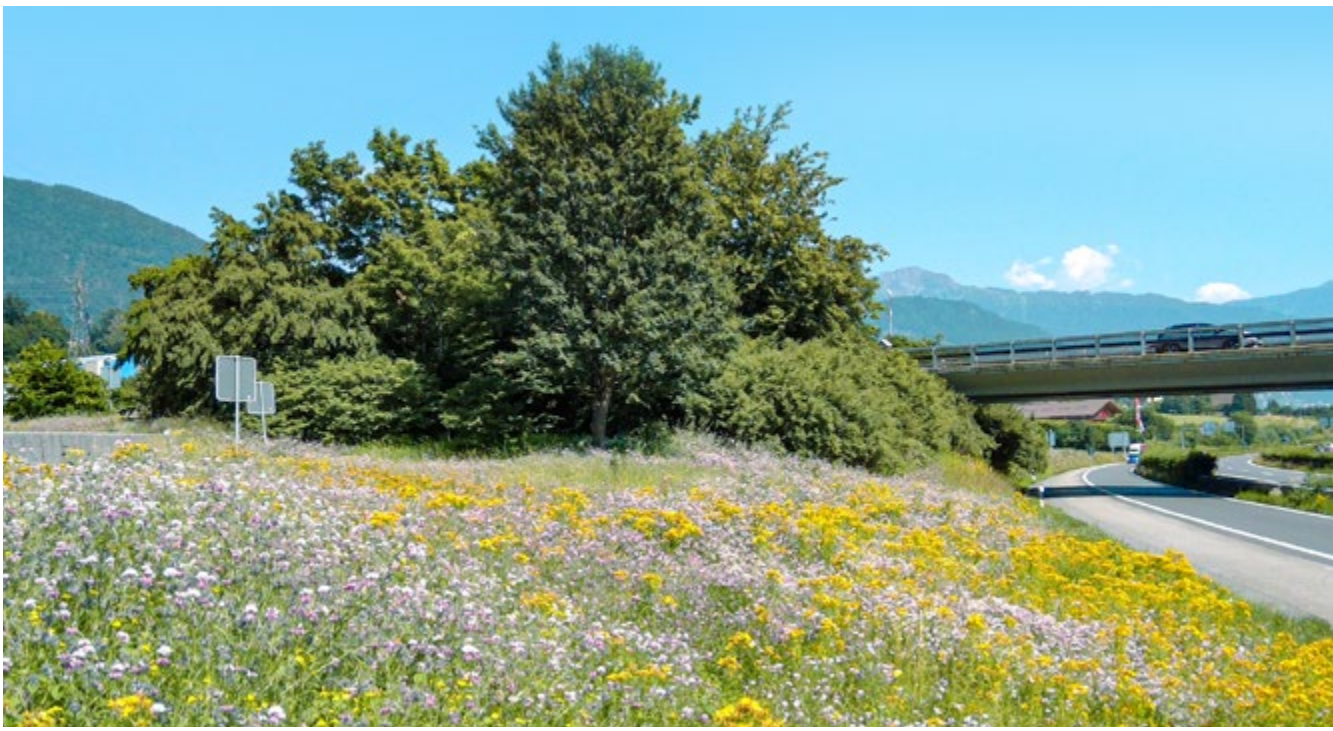
Des technologies efficaces du point de vue énergétique

En complément de leur éclairage, les parois des tunnels sont peintes avec des couleurs claires et antisalissures. Leur pouvoir rétroréfléchissant permet de diminuer l'intensité de l'éclairage et ainsi la consommation d'électricité.
L'OFROU a commencé à optimiser l'activation des ventilateurs des tunnels dès 2012. Au tunnel routier du Gothard, une comparaison entre 2011 et 2014 a révélé que la consommation d'énergie liée à la ventilation et à l'éclairage est passée de 15,3 à 11,6 GWh. Depuis, l'OFROU n'a cessé d'optimiser ces opérations.

Les climatiseurs des locaux techniques situés dans les centrales de sécurité des tunnels peuvent également être optimisés. Il est aujourd'hui possible de refroidir ou de chauffer chaque local individuellement au moyen de clapets à commande électronique. Le choix entre une installation simple et peu onéreuse et une installation de haut niveau coûteuse en maintenance doit être évalué au cas par cas. Ces technologies ont d'ores et déjà permis de réaliser des économies d'électricité substantielles dans les tunnels de la nouvelle Transjurane.
Au demeurant, les nouvelles constructions et les anciens tunnels faisant l'objet d'une réfection sont systématiquement dotés des technologies dernier cri les plus efficaces sur le plan énergétique.

100 stations de recharge rapide sur les aires de repos

Les véhicules électriques contribuent à la réalisation des objectifs de la Confédération en matière de politique énergétique et climatique. Celle-ci s'attend à ce que leur part de marché continue de croître dans les prochaines années. En 2019, 28 716 voitures électriques étaient en circulation en Suisse (9 535 de plus qu'en 2018). L'OFROU promeut activement la mobilité électrique et est en train d'équiper 100 aires de repos en stations de recharge rapide. Quatre soumissionnaires suisses et un néerlandais ont décroché le marché pour 20 aires chacun. Chaque exploitant devra mettre en service les cinq premières stations de recharge d'un lot dans l'année suivant la délivrance de l'autorisation générale. Sur les 120 aires de repos, 100 devront être équipées d'une station de recharge rapide dans les dix prochaines années. Les premières seront mises en service en 2020 sur les aires de repos suivantes : Chilchbuehl (LU), Inseli (LU) et Chrüzstrass (ZH).
L'OFROU est responsable des raccordements électriques jusqu'au transformateur inclus. Il prend en charge les coûts fixes pour la construction des infrastructures électriques. Les exploitants devront verser une indemnité d'utilisation annuelle sur la base des investissements réalisés par l'OFROU, et ce jusqu'à ce que ces derniers aient été amortis.



Au bord de l'A12 près de La Veyre (VD), sur les hauteurs de Vevey.

Un habitat pour la faune et la flore le long de l'autoroute

En 2017, le Conseil fédéral a adopté le plan d'action de la Stratégie Biodiversité Suisse. L'OFROU y apporte sa contribution : nombre d'espaces verts bordant les routes nationales sont aujourd'hui entretenus de façon ciblée pour offrir un habitat à la faune et à la flore, et promouvoir la biodiversité.

Les espaces verts qui bordent les routes nationales occupent une surface totale équivalant à celle du canton de Bâle-Ville. Outre les terrains de jeux des aires de repos, ils englobent essentiellement les talus, les haies et les prairies qui se trouvent près des entrées et sorties d'autoroute, auxquels s'ajoutent des zones humides et des étangs. Depuis 2018, l'OFROU et des biologistes externes s'attellent à recenser ensemble la biodiversité de ces espaces verts, afin de les entretenir de façon à favoriser celle-ci. Les relevés sont terminés sur le territoire de la filiale de l'OFROU pour la Suisse romande (Estavayer-le-Lac), qui couvre les cantons de Genève, Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Berne ainsi que du Jura. Les biologistes ont examiné 1267 surfaces dans le cadre de leur étude, dont 636 (soit 224 hectares) ont été intégrées dans la liste dite de la biodiversité.

Un plan d'action national

Dans le cadre du plan d'action de la Stratégie Biodiversité Suisse, la Confédération et les cantons ont conclu des conventions-programmes dans le domaine de l'environnement. Ils œuvrent donc ensemble en faveur de la protection de la nature et de la biodiversité. Si le plan d'action englobe la promotion directe de la biodiversité (par ex. création d'une infrastructure écologique, promotion des espèces), il prévoit aussi une prise en considération accrue de la question dans les secteurs des transports, de l'agriculture, de l'aménagement du territoire et du développement économique. Par ailleurs, la promotion de la biodiversité sur les espaces verts des routes nationales en fait partie intégrante.

Sur les espaces verts en question, les immissions du trafic et l'entretien nécessaire à la sécurité routière sont les seuls éléments perturbateurs. Les biologistes n'ont cessé d'être surpris par la biodiversité rencontrée : orchidées rares, mais aussi lézards des souches, lézards des murailles, couleuvres à collier et coronelles lisses. Des mesures adéquates ont désormais été mises en place pour protéger et entretenir les parcelles en question. Les spécialistes favorisent si possible une mise en réseau des parcelles avec les zones adjacentes, afin d'offrir les meilleurs habitats possibles à la faune et à la flore.

Divers types d'entretien

Lors de l'étude susmentionnée sur la biodiversité, on a d'abord recensé la diversité végétale et divisé les espaces verts en parcelles à cet effet. Les biologistes ont ensuite étudié les parcelles susceptibles de présenter une certaine diversité végétale et indiqué précisément les surfaces concernées sur des plans. Ainsi, les équipes d'entretien des unités territoriales, qui assurent l'entretien des espaces verts, disposent maintenant de données de localisation exactes.

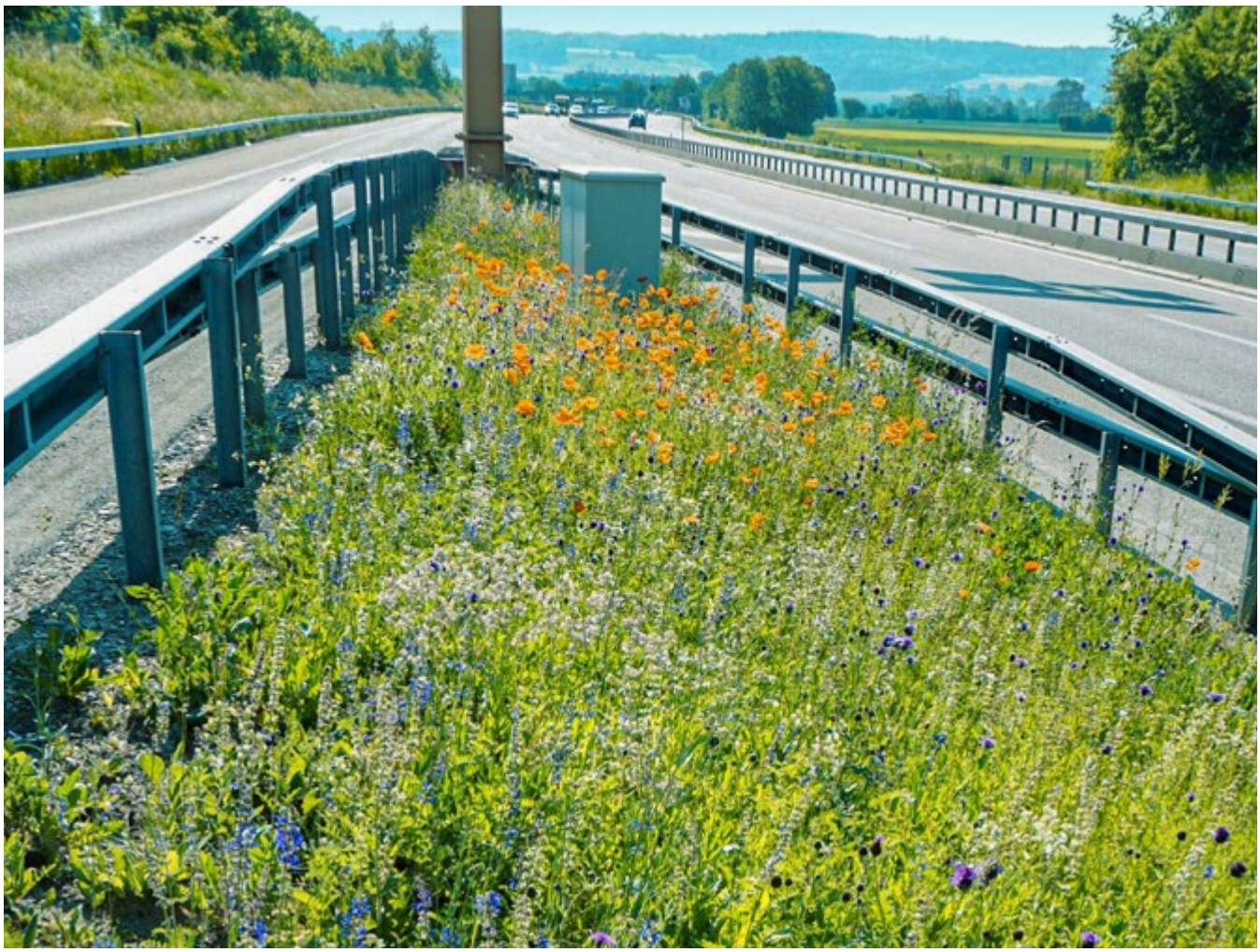
Depuis 2016 déjà, les entreprises chargées de l'entretien des espaces verts assument leur tâche conformément à la directive de l'OFROU applicable en la matière, qui inclut des mesures relatives à la biodiversité. L'OFROU franchit maintenant une étape supplémentaire, en adaptant

Une orchidée Ophrys abeille (Ophrys apifera) le long de l'A1, près d'Avenches (VD).

l'entretien d'environ 20 % des espaces verts bordant les routes nationales à la Stratégie Biodiversité Suisse. Ces surfaces ne sont jamais fertilisées et conviennent donc particulièrement à la promotion de la biodiversité.

L'entretien spécifique en question sera mis en œuvre de façon cohérente et progressive dès 2020. Les mesures de protection de la biodiversité devraient avoir été introduites sur l'ensemble des surfaces concernées d'ici à 2022. En vue d'y promouvoir la biodiversité, plusieurs types d'entretien ont été définis, de manière à ne pas perturber la germination et la floraison des plantes et, partant, à garantir leur préservation et leur reproduction. Pour mieux tenir compte de la variété des espaces naturels, l'OFROU et les biologistes ont défini ensemble six méthodes d'entretien différentes, en se fondant notamment sur la saison de l'entretien, la fréquence de la coupe, la hauteur de coupe, la nature des appareils/machines utilisés ou la conservation de zones de repli. Il s'agira en outre d'éviter l'abattage à large échelle de la végétation arborée et de définir soigneusement le moment de la fauche, ce qui n'augmentera que très légèrement la charge de travail. En outre, il faudra parfois procéder à certains aménagements (constitution de tas de bois ou de pierres, adaptation de clôtures, etc.) pour préserver les habitats non seulement des plantes, mais aussi des animaux.

Diversité végétale le long de l'A16, près de Porrentruy.



Bande de séparation végétalisée près d'une entrée d'autoroute entre Muri (BE) et Thoune (en haut).
Diversité végétale sur la roche au-dessus du passage à faune près de Brienzwiler (BE) (en bas).

Le directeur de l'OFROU à la tête des directeurs des routes européens

En 2020, c'est la Suisse qui assume la présidence tournante de la Conférence Européenne des Directeurs des Routes. Le directeur de l'OFROU, Jürg Röthlisberger, est donc à la tête de cet organe pour une année.

La Conférence Européenne des Directeurs des Routes (CEDR) a été fondée en 2003. Il s'agit d'un organe de droit privé ayant son siège à Bruxelles et qui sert de plate-forme d'information et de partage de connaissances aux autorités européennes compétentes en matière de construction et de circulation routières (National Road Administrations – NRA). Actuellement, l'organisation compte 28 membres issus de 27 pays.

La direction de l'Office fédéral des routes

Rang du haut, de gauche à droite :
Jürg Röthlisberger, directeur
Katrin Schneeberger, directrice suppléante jusqu'au 31 août 2020 (cheffe de la division Affaires de la direction)
Guido Biaggio, vice-directeur (chef de la division Infrastructure routière Est)
Pascal Mertenat, vice-directeur (chef de la division Infrastructure routière Ouest)
Lorenzo Cascioni, vice-directeur (chef de la division Circulation routière)

Rang du bas, de gauche à droite :
Erwin Wieland, vice-directeur (chef de la division Réseaux routiers)
Christian Kellerhals (chef de la division Gestion et finances)
Marianne Wannier (responsable du domaine Ressources humaines)
Benno Schmid (responsable du domaine Information et communication)
Petra Ebener (assistante de direction)

La CEDR traite de questions actuelles liées à la sécurité routière, à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures routières, à l'environnement, à l'innovation et à la numérisation ainsi qu'à l'harmonisation des standards. L'échange entre les NRA se fait aussi bien dans le cadre de groupes de travail et d'ateliers pour les délégués que de séances des organes de l'organisation.

L'assemblée générale, organe supérieur de la CEDR (deux séances par an), se compose des directeurs de chaque NRA. Le Conseil d'administration prépare les séances de l'assemblée générale et siège en général six fois par an (conférences Skype). Jürg Röthlisberger assume la présidence tournante du Conseil d'administration en 2020.

Cette année, la Suisse a la possibilité de mettre l'accent sur des thématiques particulières grâce à la présidence de l'OFROU. Celui-ci a choisi pour thème principal l'utilisation efficace de l'infrastructure existante.

www.cedr.eu

Trois nouveaux membres de la direction

La direction de l'OFROU compte trois nouveaux membres. Lorenzo Cascioni (56 ans, Lyss) est vice-directeur et chef de la division Circulation routière depuis mai 2019. Avant cela, il dirigeait la section Aide à la conduite stratégique de la Chancellerie fédérale. Pascal Mertenat (57 ans, Delémont), également vice-directeur, a repris en février 2020 la direction de la division Infrastructure routière Ouest. Auparavant, il était ingénieur cantonal du Jura. Quant à Marianne Wannier (40 ans, St-Sulpice VD/Ittigen BE), auparavant directrice RH à la faculté des Sciences et Techniques de l'Ingénieur de l'EPFL, elle dirige le domaine Ressources humaines depuis octobre 2019.

Mesures des gaz d'échappement

Dans le cadre d'un projet de recherche, un consortium mandaté par l'OFROU mesure les valeurs des gaz d'échappement émis au passage des véhicules. Ce procédé vise à identifier des composants défectueux ou des manipulations affectant les émissions. Lancé au printemps 2020, le projet durera deux ans.

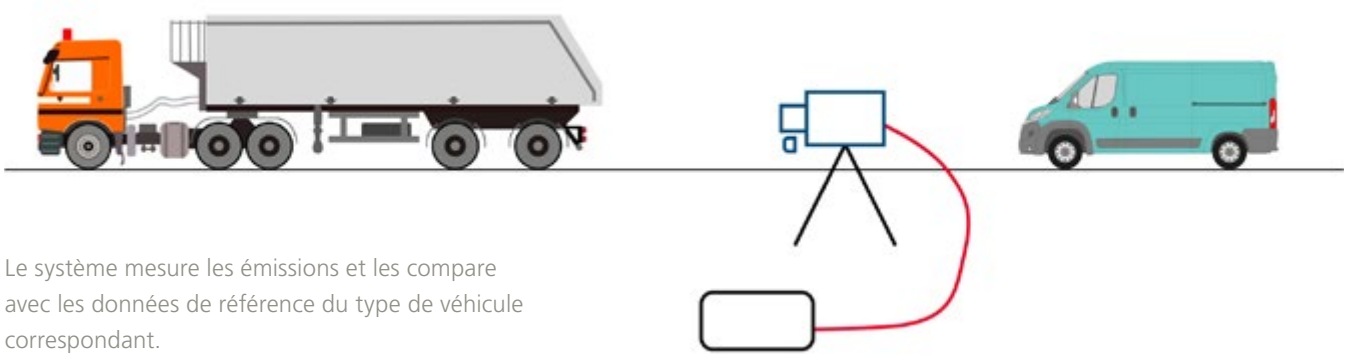
Les véhicules modernes disposent d'un système de diagnostic embarqué (OBD) afin de contrôler les valeurs des gaz d'échappement. Toutefois, sur les véhicules dotés d'un système OBD, il est de plus en plus difficile de vérifier le bon fonctionnement de l'équipement qui influe sur les émissions de gaz d'échappement dans le cadre des contrôles (subséquents). Le projet de recherche de l'OFROU vise à déterminer s'il est possible d'identifier, dans le flux de circulation, des véhicules dont les composants influant sur les émissions de gaz d'échappement sont défectueux ou ont fait l'objet de manipulations.

Le procédé de mesure dit RSD (« Remote Sensing Detection ») permet de mesurer les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier journalier au passage des véhicules automobiles. Pour ce faire, le système de mesure est placé soit sur le bord de la route, soit sur un support au-dessus de la route. Les données d'émissions calculées sont comparées avec les données de référence du véhicule à partir de la plaque de contrôle. Cette comparaison des données montre s'il existe d'importantes irrégularités.

Le projet de recherche durera deux ans. Les premiers résultats devraient être disponibles au printemps 2022.

Manipulations des gaz d'échappement des poids lourds

Dans le cadre des contrôles du trafic lourd, les véhicules utilitaires lourds entre autres sont contrôlés en vue de déceler des délits liés aux gaz d'échappement, tels que des manipulations du dispositif AdBlue. Depuis la révélation des manipulations fin 2016, une augmentation des cas décelés d'opacité des gaz d'échappement a commencé à être enregistrée. Toutefois, en 2018, un recul du nombre de véhicules incriminés pour ce motif a été constaté, preuve que les contrôles sont efficaces.



Le système mesure les émissions et les compare avec les données de référence du type de véhicule correspondant.

Chiffres, faits, statistiques

630 collaborateurs

280 tunnels

Personnes

809 projets dans le secteur de la construction

480 jonctions

6 centres de contrôle du trafic lourd

5 510 jeux de données gérés

10 sites de l'OFROU

39 systèmes informatiques

122 aires de repos (pique-nique)

Données

83,2 milliards de francs – valeur de remplacement du réseau des routes nationales

3,21 milliards de francs de dépences

320 postes de comptage du trafic

3 560 contrats de conclus en 2019

2,1 milliards de francs d'investissement dans l'infrastructure

Finances

105 chantiers

4 270 ponts (axes principaux et passages supérieurs)

898 000 poids lourds sur les axes transalpins

48 aires de ravitaillement (restaurants) : propriété des cantons

Infrastructure

51 échangeurs

27 milliards de véhicules-kilomètres sur les route nationales

152 systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée

41 passages à faune (grands ouvrages)

Véhicules

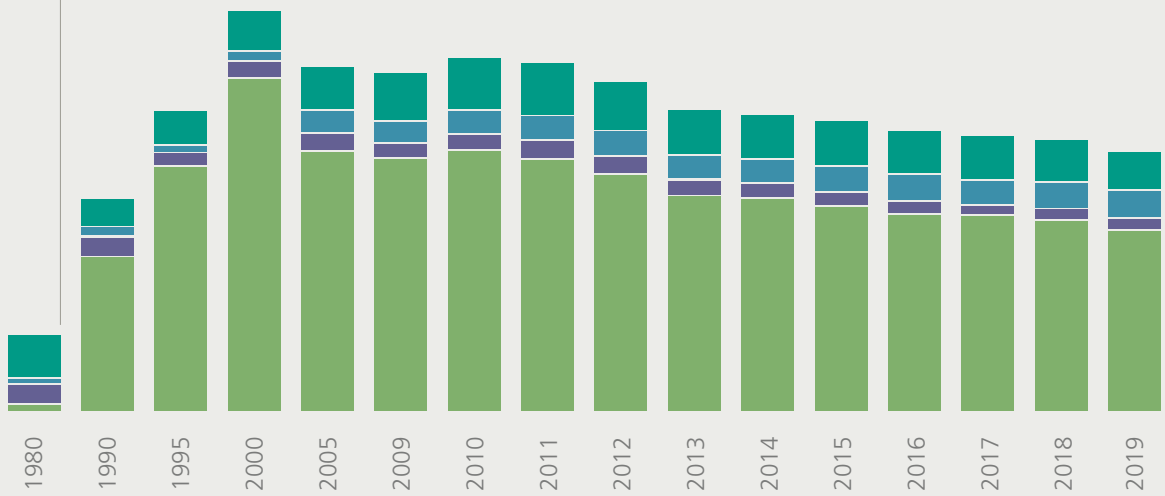
2254,5 km – longueur du réseau des routes nationales

144 000 – trafic journalier moyen le plus élevé (Wallisellen)

Nouvelle baisse du trafic routier lourd à travers les Alpes

Le nombre de trajets de camions et de tracteurs à sellette à travers les Alpes suisses continue de diminuer : en 2019, il s'est chiffré à 898 100 véhicules, soit 4,6 % (42 991 véhicules) de moins que l'année précédente. En 2018, la baisse s'élevait à 1,4 %. Le trafic routier lourd à travers les Alpes a atteint son point culminant en 2010 avec 1 235 861 véhicules. Depuis, il ne cesse de reculer. L'année 2019 a compté 27 % de véhicules de moins que l'année 2010. 29,4 % de l'ensemble du trafic de marchandises transalpin (rail y compris) est transporté par la route. Les passages alpins les plus fréquentés sont toujours le Gothard et le San Bernardino dans les Grisons. L'année dernière, 642 855 camions et tracteurs à sellette ont transité par le Gothard, à savoir 72 % de l'ensemble du trafic routier lourd à travers les Alpes suisses.

1980		2000	2016	2017	2018	2019	Variation 2018 / 2019
149 000	San Bernardino	138 000	148 087	150 356	144 000	131 376	– 8,7 %
11 000	Simplon	27 000	89 053	80 659	86 295	89 470	+ 3,3 %
63 000	Grand-Saint-Bernard	52 000	37 187	25 546	33 796	34 399	+ 1,8 %
21 000	Gothard	1 187 000	700 729	697 651	677 000	642 855	– 5 %
244 000	**Total**	**1 404 000**	**975 056**	**954 212**	**941 091**	**898 100**	**– 4,6 %**



Source : Office fédéral des routes (OFROU)

Toujours autant de véhicules-kilomètres, mais plus de trafic lourd

En 2019, 27 799 milliards de kilomètres au total ont été parcourus sur les routes nationales suisses. La prestation kilométrique n'a que peu augmenté (0,4 %). En revanche, le trafic lourd s'est accru de 3,9 %.

Cette tendance à la hausse du volume du trafic sur les routes nationales se confirme donc. Pour la quatrième année de suite, plus de 27 milliards de kilomètres ont été parcourus. L'augmentation annuelle est toutefois nettement plus faible qu'en 2015, où elle a atteint 4,2 %.

Les tronçons les plus fréquentés sont ceux des grandes agglomérations de Zurich, Bâle et Berne (voir le tableau ci-dessous). C'est la région de Wallisellen, près de Zurich, qui présente toujours le volume de trafic le plus élevé. Cependant, aucune donnée n'est disponible pour 2019 en raison de travaux sur le contournement nord de Zurich.

La part du trafic lourd sur l'ensemble de la prestation kilométrique s'élève à 1,649 milliard de véhicules-kilomètres, soit 5,9 %. Le trafic lourd a augmenté de 3,9 % en 2019 contrairement aux années précédentes, soit nettement plus.

Véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau des routes nationales

Année	Milliards de km	+/– (en %)	Trafic lourd (milliards de km)	+/– (en %)
2013	25,170		1,506	
2014	25,415	+1,0	1,541	+2,3
2015	26,485	+4,2	1,544	+0,2
2016	27,131	+2,4	1,566	+1,4
2017	27,680	+2,0	1,591	+1,6
2018	27,696	+0,1	1,598	+0,4
2019	27,799	+0,4	1,649	+3,9

Nombre d'heures d'embouteillage sur le réseau suisse des routes nationales*

Causes	2017	2018	2019	+/– (en %)
Surcharge	24959	23854	26832	+12,5
Accidents	2787	2815	2835	+0,7
Chantiers	289	419	245	–41,6
Autres	217	318	319	+0,4
Total	**28252**	**27406**	**30230**	**+10,3**

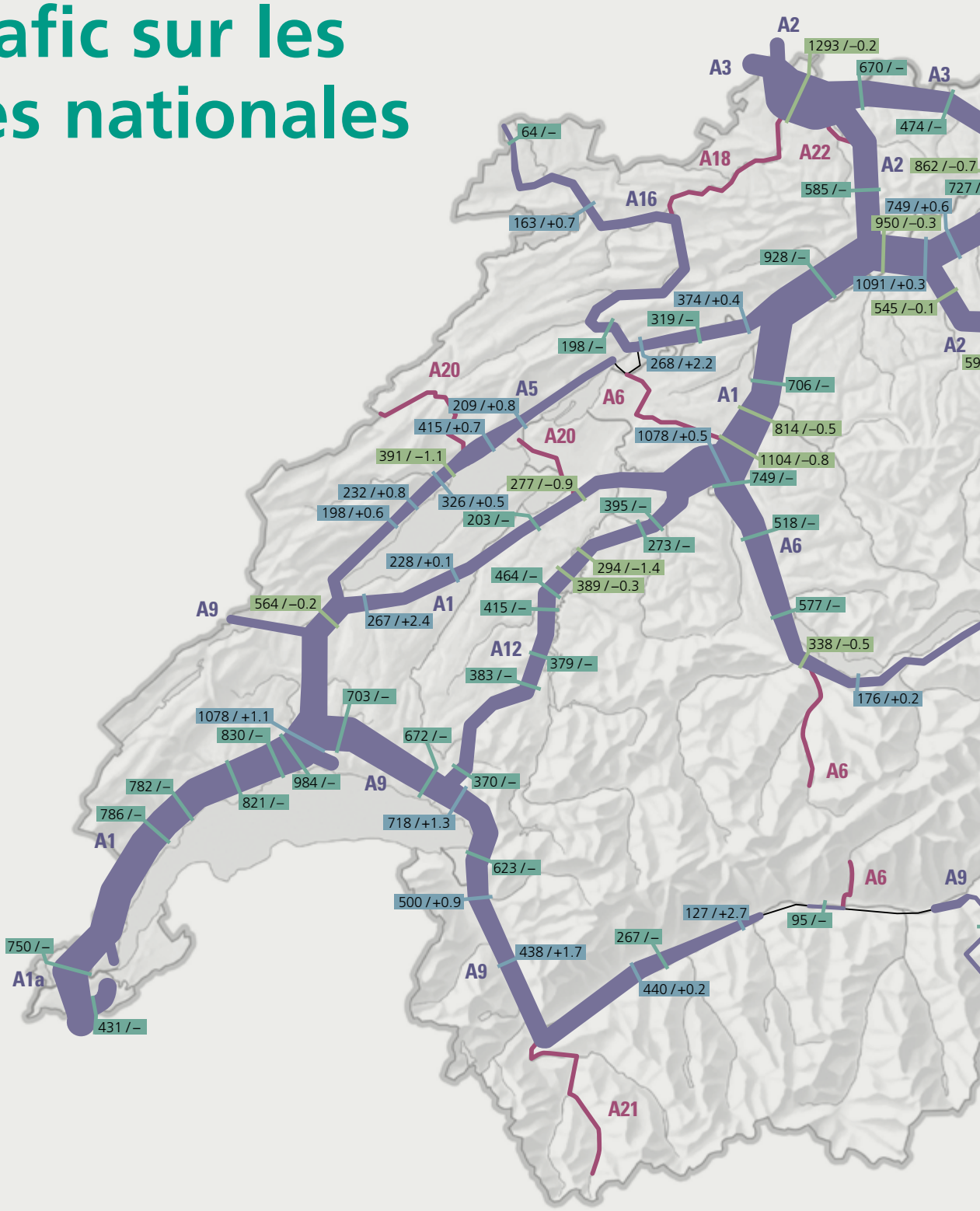
*Les données sur les embouteillages ont été calculées selon une nouvelle méthode, y compris pour 2017 et 2018.

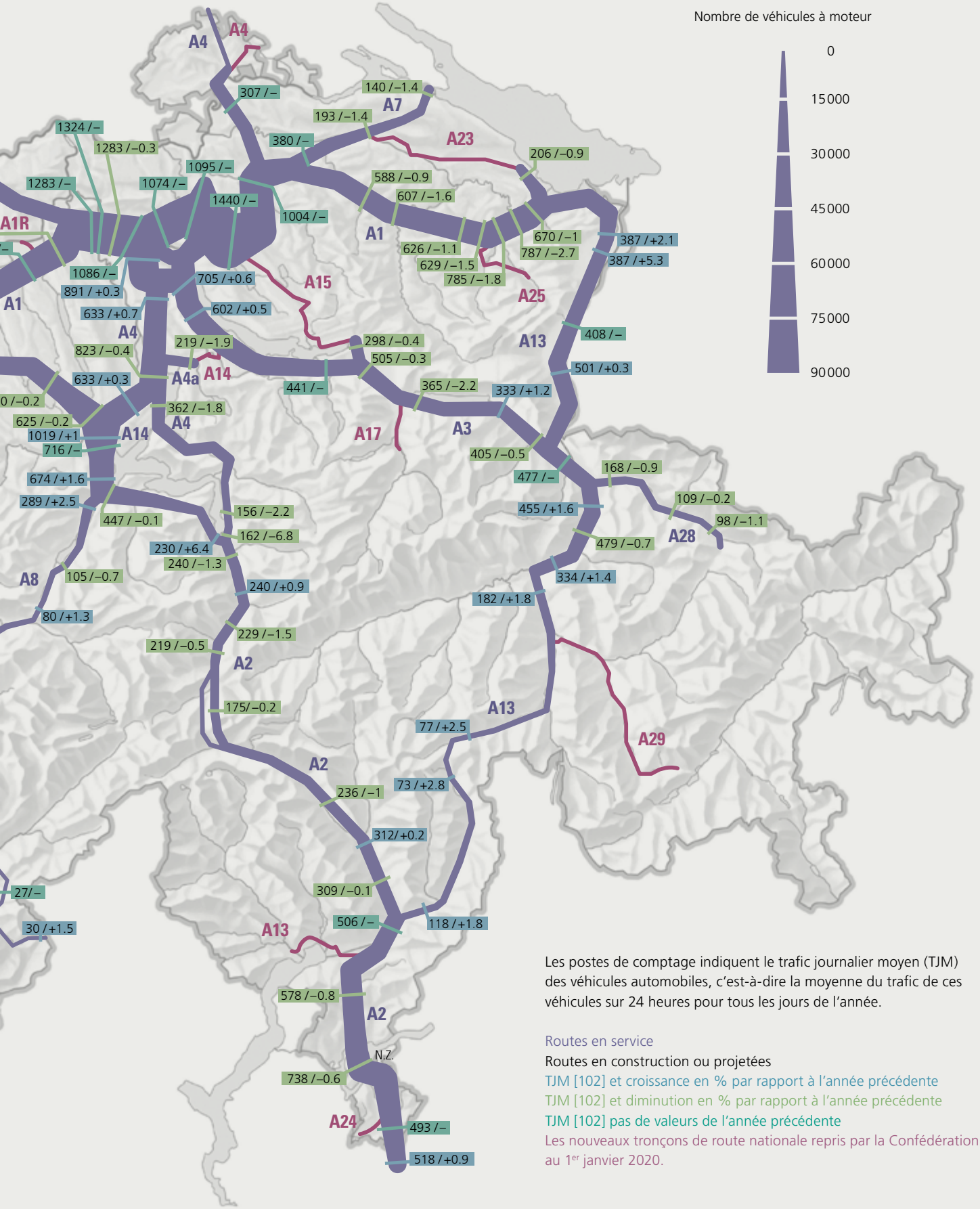
Volumes de trafic importants (nombre de véhicules par jour, TJM)

Top dix du trafic journalier moyen (TJM)	TJM 2019	Part du trafic lourd 2019 en %	TJM 2018	Part du trafic lourd 2018 en %	Variation 2018/2019
Muttenz, Hard (BL)	129306	6,3	129505	6,9	–0,2 %
Wuerenlos (AG)	128277	6,5	128670	6,7	–0,3 %
Schoenbuehl, Grauholz (BE)	110386	6,2	111297	6,5	–0,8 %
Oftringen/Rothrist (AG)	109064	9,3	108751	10,2	0,3 %
Bern, Forsthaus (BE)	108829	4,8	108557	5,1	0,3 %
Bern, Felsenauviadukt (BE)	107780	6,0	107270	6,4	0,5 %
Renens (VD)	107763	3,4	106588	4,4	1,1 %
Lucerne, Reussporttunnel (LU)	101866	4,1	101398	4,4	0,5 %
Preverenges (VD)	98409	3,6	98451	3,6	0,0 %
Winterthour-Thoess (ZH)	95147	6,8	94694	6,7	0,5 %

Les postes de comptage situés aux points névralgiques suivants sont temporairement désactivés pour cause de travaux: Wallisellen (A1, ZH), Baden-Bareggtunnel (A1, AG), Neuenhof (A1, AG), Weiningen-Gubrist (A1, ZH), cont. de Zurich-Affoltern (A1, ZH).

Carte de la charge du trafic sur les routes nationales





Les postes de comptage indiquent le trafic journalier moyen (TJM) des véhicules automobiles, c'est-à-dire la moyenne du trafic de ces véhicules sur 24 heures pour tous les jours de l'année.

Routes en service
Routes en construction ou projetées
TJM [102] et croissance en % par rapport à l'année précédente
TJM [102] et diminution en % par rapport à l'année précédente
TJM [102] pas de valeurs de l'année précédente
Les nouveaux tronçons de route nationale repris par la Confédération au 1er janvier 2020.

Les chiffres sur la carte sont donnés en centaines (exemple : 12 = 1200).
Source : geodata © swisstopo

Indian
SCOUT
Indian

46 500 véhicules automobiles de plus en Suisse

Parc automobile en 2019

	Nombre total de véhicules automobiles *2019*	Nombre total de véhicules automobiles *2018*	Hausse en % par rapport à 2018	Voitures de tourisme *2019*	*Essence 2019*	*Diesel 2019*	*Hybride 2019*	*Gaz 2019*
Total*	**6 160 262**	**6 113 791**	**0,76 %**	**4 623 952**	**3 099 442**	**1 382 645**	**98 399**	**11 207**
Région lémanique	**1 132 660**	**1 128 032**	**0,41 %**	**857 656**	**595 846**	**234 641**	**20 337**	**1 761**
Vaud	535 684	533 615	0,39 %	416 941	286 738	115 614	10 780	1 262
Valais	293 414	290 611	0,96 %	221 496	149 467	67 449	3 119	202
Genève	303 562	303 806	–0,08 %	219 219	159 641	51 578	6 438	297
Plateau	**1 388 722**	**1 377 074**	**0,85 %**	**1 025 608**	**704 571**	**294 287**	**18 723**	**2 418**
Berne	754 390	749 289	0,68 %	537 981	361 354	162 507	9 541	1 486
Fribourg	244 983	241 614	1,39 %	188 367	131 269	51 485	4 363	276
Soleure	208 333	205 825	1,22 %	158 801	110 263	44 799	2 372	406
Neuchâtel	122 957	122 897	0,05 %	96 740	69 469	25 027	1 681	152
Jura	58 059	57 449	1,06 %	43 719	32 216	10 469	766	98
Suisse du nord-ouest	**800 189**	**792 767**	**0,94 %**	**614 246**	**414 685**	**180 328**	**13 042**	**1 842**
Bâle-Ville	85 723	86 100	–0,44 %	65 644	42 815	20 509	1 508	355
Bâle-Campagne	195 220	193 540	0,87 %	149 263	102 834	41 734	3 113	467
Argovie	519 246	513 127	1,19 %	399 339	269 036	118 085	8 421	1 020
Zurich	**959 484**	**953 698**	**0,61 %**	**742 388**	**484 571**	**229 349**	**19 047**	**2 061**
Suisse orientale	**931 753**	**921 763**	**1,08 %**	**683 353**	**443 291**	**222 765**	**11 203**	**1 387**
Glaris	32 168	31 905	0,82 %	23 773	15 274	7 963	346	69
Schaffhouse	63 313	62 625	1,10 %	46 085	31 133	13 680	788	139
Appenzell Rhodes-Ext.	43 888	43 717	0,39 %	32 008	21 272	9 925	529	47
Appenzell Rhodes-Int.	14 412	14 193	1,54 %	9 832	6 464	3 139	148	5
St-Gall	379 922	375 953	1,06 %	282 870	182 900	92 726	4 765	625
Grisons	160 267	158 820	0,91 %	113 977	67 114	44 573	1 509	109
Thurgovie	237 783	234 550	1,38 %	174 808	119 134	50 759	3 118	393
Suisse centrale	**642 609**	**634 056**	**1,35 %**	**477 328**	**307 117**	**155 323**	**9 716**	**1 140**
Lucerne	300 642	297 408	1,09 %	218 026	143 771	68 143	4 155	456
Uri	27 907	27 531	1,37 %	20 192	12 738	7 140	235	10
Schwyz	136 531	134 140	1,78 %	102 839	68 704	31 111	1 997	179
Obwald	32 398	32 025	1,16 %	22 884	14 444	7 801	438	24
Nidwald	36 059	35 838	0,62 %	27 014	17 746	8 426	615	27
Zoug	109 072	107 114	1,83 %	86 373	49 714	32 702	2 276	444
Tessin	**304 845**	**306 401**	**–0,51 %**	**223 373**	**149 361**	**65 952**	**6 331**	**598**

En 2019, le nombre total de véhicules automobiles a augmenté de 46 471, soit 0,8 %, pour atteindre 6 160 262 véhicules. Les trois quarts d'entre eux sont des voitures de tourisme. Leur nombre s'est inscrit en hausse de 0,5 % (21 264) pour s'établir à 4 623 952 unités. Toutefois, pour la troisième fois de suite, la flotte de voitures de tourisme a augmenté un peu moins fortement que la population, ce qui a entraîné une légère baisse du taux de motorisation, qui était de 541 voitures de tourisme

* Total : hors cyclomoteurs et vélos électriques rapides ** Y compris autres engins à moteur électrique *** Aucune statistique cantonale disponible
Source : Office fédéral de la statistique

Électrique 2019	*Autre 2019*	Véhicules affectés au transport de personnes *2019*	Poids lourds, véh. articulés, tracteurs à sallette *2019*	Voitures de livraison jusqu'à 3,5 t *2019*	Véhicules agricoles *2019*	Véhicules industriels *2019*	Moto-cycles *2019*	Cyclomoteurs (y c. vélos électriques rapides) *2019*	
								Total	dont vélos électriques**
28 716	**3 543**	**83 054**	**54 126**	**386 669**	**193 834**	**74 085**	**744 542**	**211 283**	*******
4 518	**553**	**12 688**	**7 933**	**69 085**	**22 868**	**10 960**	**151 470**	**17 430**	*******
2 298	249	6 177	3 602	31 059	13 635	4 282	59 988	8 521	3 597
1 140	119	3 807	2 563	19 802	7 706	4 932	33 108	2 493	***
1 080	185	2 704	1 768	18 224	1 527	1 746	58 374	6 416	***
4 828	**781**	**23 338**	**11 390**	**88 950**	**61 045**	**18 400**	**159 991**	**65 902**	*******
2 663	430	14 905	5 989	51 373	38 877	11 496	93 769	42 286	***
850	124	3 196	1 995	14 174	9 915	2 578	24 758	8 152	3 310
832	129	2 748	2 098	13 142	5 629	2 251	23 664	11 920	5 412
341	70	1 797	903	6 655	2 901	1 307	12 654	2 303	578
142	28	692	405	3 606	3 723	768	5 146	1 241	174
3 819	**530**	**10 236**	**8 550**	**50 668**	**18 032**	**7 042**	**91 415**	**35 700**	**14 024**
376	81	977	1 310	6 905	153	674	10 060	3 749	1 818
1 005	110	2 414	1 713	13 090	3 932	1 680	23 128	9 475	3 761
2 438	339	6 845	5 527	30 673	13 947	4 688	58 227	22 476	8 445
6 736	**624**	**11 690**	**7 154**	**56 700**	**16 245**	**11 297**	**114 010**	**27 273**	**14 528**
4 137	**570**	**13 138**	**10 219**	**60 278**	**43 911**	**15 421**	**105 433**	**33 447**	*******
107	14	386	341	2 205	1 417	682	3 364	979	318
279	66	1 113	652	3 963	2 901	817	7 782	2 136	799
206	29	672	295	2 450	2 453	587	5 423	1 563	1 895
73	3	147	127	925	1 296	296	1 789	697	***
1 618	236	4 957	4 220	24 175	15 636	5 484	42 580	15 576	***
617	55	2 489	2 319	11 446	9 089	4 339	16 608	3 207	***
1 237	167	3 374	2 265	15 114	11 119	3 216	27 887	9 289	3 245
3 618	**414**	**9 297**	**6 261**	**40 341**	**27 621**	**7 654**	**74 107**	**27 509**	*******
1 294	207	4 501	3 467	19 012	15 170	3 306	37 160	14 850	6 890
60	9	486	232	1 593	1 366	564	3 474	1 109	136
781	67	1 854	1 144	7 994	5 564	1 949	15 187	5 064	1 336
150	27	524	343	2 054	2 111	525	3 957	1 982	488
166	34	545	211	1 901	1 364	373	4 651	1 792	641
1 167	70	1 387	864	7 787	2 046	937	9 678	2 712	1 223
1 060	**71**	**2 667**	**2 619**	**20 647**	**4 112**	**3 311**	**48 116**	**4 022**	**189**

pour 1000 habitants en 2019 (543 l'année précédente). La part de véhicules hybrides sur l'ensemble du parc de voitures de tourisme a augmenté en 2019 par rapport à l'année précédente en passant de 1,7 % à 2,1 % (98 399 véhicules), celle des véhicules purement électriques de 0,4 à 0,6 % (28 716 véhicules). Le canton de Zoug est le premier à avoir dépassé le 1 % avec 1,4 % de véhicules.

Forte progression des voitures électriques

Nombre d'immatriculations de voitures de tourisme

	2009	2015	2016	2017	2018	2019
Total	**266 478**	**327 143**	**319 331**	**315 032**	**300 887**	**312 902**
Carrosserie						
berline	184 590	166 465	155 175	153 638	141 329	128 686
break	72 948	154 122	156 642	153 883	153 168	177 713
cabriolet	8 940	6 556	7 514	7 511	6 390	6 503
Cylindrée ccm³						
jusqu'à 999	10 817	27 397	27 072	30 582	36 200	37 491
1000 – 1399	67 525	75 995	72 221	69 161	55 858	44 972
1400 – 1799	65 009	69 118	64 217	55 473	56 291	60 295
1800 – 1999	72 452	95 673	98 247	104 003	100 208	116 761
2000 – 2499	19 588	23 076	22 660	19 062	14 899	10 109
2500 – 2999	20 562	22 472	22 966	23 847	23 387	22 635
3000 et plus	10 468	9 530	8 423	7 975	8 633	7 442
non spécifiée	57	3 882	3 525	4 929	5 411	13 197
Boîte de vitesses						
manuelle*	198 694	224 729	210 466	196 941	179 098	190 415
automatique	57 705	84 352	90 496	98 955	103 055	101 363
autre**	10 079	18 062	18 369	19 136	18 734	21 124
Carburant						
essence	182 174	185 469	178 666	183 637	188 847	192 430
diesel	78 755	127 899	125 595	113 848	90 360	79 618
essence-électrique	3 899	7 676	9 949	11 564	14 563	22 513
diesel-électrique	1	1 109	638	282	869	3 863
électricité	57	3 882	3 525	4 929	5 411	13 197
gaz	1 063	1 080	944	769	805	1 252
autre	529	28	14	3	32	29
Traction						
avant	178 430	177 723	162 519	151 015	142 069	141 757
arrière	18 685	17 466	15 756	14 504	11 593	10 912
4 × 4	69 363	131 954	141 056	149 513	147 225	160 233
Puissance (kw)						
jusqu'à 60	30 652	24 310	18 340	15 290	12 377	11 009
60,01 – 80	61 987	47 614	40 985	39 543	36 342	33 597
80,01 – 100	42 438	65 552	68 241	62 412	58 301	54 603
100,01 – 120	62 245	67 705	63 049	61 483	57 802	61 656
120,01 – 140	24 080	53 137	56 166	60 050	58 530	63 036
140,01 – 200	33 295	40 105	41 808	42 297	40 910	44 348
plus de 200	11 766	28 682	30 737	33 950	36 621	44 648
non spécifiée	15	38	5	7	4	5
Émissions de CO_2 (g/km)						
0 – 50 g	64	5 523	5 522	7 211	7 579	18 165
51 – 100 g	1 376	30 405	32 720	25 696	20 431	13 028
101 – 150 g	85 112	182 648	198 195	194 190	170 331	161 563
151 – 200 g	110 535	74 468	67 140	74 275	85 431	99 530
201 – 250 g	27 662	9 605	7 347	6 351	9 946	15 882
251 – 300 g	6 229	2 156	2 791	2 567	3 344	3 365
301 + g	1 705	575	813	805	1 039	1 273
inconnues	33 795	21 763	4 803	3 937	2 786	96

* comprend également les boîtes de vitesse automatiques ou à double embrayage
** p. ex. transmission progressive

En ce qui concerne les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme, les véhicules à essence ont augmenté de 1,9 % (192 430 véhicules). Les nouvelles immatriculations de voitures diesel ont diminué de 11,9 % (79 618 véhicules). Toutefois, la part des moteurs diesel (29,9 %) dans le parc automobile est restée stable en 2019, alors que celle des voitures à essence a baissé de 0,6 point de pourcentage pour atteindre 67,0 %.

Les nouvelles immatriculations de véhicules hybrides ont quant à elles augmenté de 70,9 % (26 376 véhicules), et celles de véhicules purement électriques (13 197) ont plus que doublé par rapport à 2018 (+143,9 %).

Mises en circulation de véhicules en 2019

	2009	2019
Voitures de tourisme	266 478	312 902
Véhicules de transport de personnes	2 843	6 497
Véhicules de transport de marchandises	25 853	40 008
Voitures de livraison	*21 415*	*35 480*
Poids lourds	*3 325*	*3 226*
Véhicules articulés	*6*	*6*
Tracteurs à sellette	*1107*	*1296*
Véhicules agricoles	3 134	3 115
Véhicules industriels	3 604	4 700
Motocycles	44 917	42 654
Remorques	18 258	19 913
Total véhicules	**365 087**	**429 789**
Total véhicules automobiles	**346 829**	**409 876**

Source : Office fédéral de la statistique

Pour la première fois, moins de 200 décès sur la route en Suisse

En 2019, le nombre de décès sur les routes suisses est passé sous la barre des 200. Au total, 187 personnes ont perdu la vie et 3 639 ont été grièvement blessées dans des accidents de la route. Ces chiffres traduisent les efforts déployés ces dernières années pour améliorer la sécurité routière. Le nombre total d'accidents s'est établi à 53 528, soit 850 de moins que l'année précédente.

Ces deux chiffres – 187 décès et 3 639 blessés graves – correspondent au niveau le plus bas jamais atteint depuis le premier recensement du nombre d'accidents en 1940 (tués), resp. 1970 (blessés graves). Considérée sur une période de plusieurs années, la tendance à la baisse du nombre de victimes de la route se poursuit donc. Grâce à diverses mesures concernant les usagers, les véhicules, les données et les infrastructures, la Suisse fait aujourd'hui partie des meilleurs élèves au niveau international en matière de sécurité routière.

En 2019, 65 occupants de voitures de tourisme ont perdu la vie dans un accident de la route, soit 14 de moins que l'année précédente, et 706 ont été grièvement blessés (91 de moins qu'en 2018).

Un fléchissement du nombre de décès a également été enregistré chez les piétons : celui-ci est passé de 43 en 2018 à 37 en 2019. Le nombre de blessés graves a reculé lui aussi, passant de 537 à 524 durant la même période. Néanmoins, l'année dernière, 15 personnes ont été fauchées mortellement sur les passages pour piétons, soit 5 de plus que l'année précédente.

La statistique de l'OFROU recense désormais séparément les conducteurs d'engins assimilés à des véhicules (véhicules ludiques). En 2019, 39 ont été grièvement blessés dans un accident de la route (40 en 2018). Aucun décès n'a été à déplorer parmi les personnes accidentées (contre 5 en 2018). Dans cette catégorie de conducteurs, les enfants de 2 à 13 ans représentent la classe d'âge la plus touchée par les accidents graves (21 tués ou blessés graves en 2019 contre 30 en 2018).

En 2019, 16 cyclistes ont trouvé la mort dans un accident de la route, soit 11 de moins que l'année précédente. Le nombre de blessés graves s'établit quant à lui à 802 (877 en 2018).

Augmentation des accidents de vélo électrique

Comme durant les années précédentes, le nombre de victimes d'accidents graves parmi les conducteurs de vélos électriques a augmenté en 2019 : 11 personnes ont été tuées (12 en 2018) et 355 grièvement blessées (309 en 2018). Tandis que les blessés graves parmi les conducteurs de vélos électriques rapides ont diminué de 85 en 2018 à 77 en 2019, ils ont augmenté chez les conducteurs de vélos électriques lents, passant de 236 à 289. Dans près de trois quarts des cas, les conducteurs de vélos électriques étaient les principaux responsables de l'accident, et la plupart de ces accidents étaient dus à un dérapage ou une perte de maîtrise du véhicule.

www.donneesaccidents.ch

Ensemble des accidents de la route

Année	Total des accidents
2011	**54 269**
2012	**54 171**
2013	**53 052**
2014	**51 756**
2015	**53 235**
2016	**55 053**
2017	**56 112**
2018	**54 378**
2019	**53 528**

Accidents avec dommages corporels

	2019	2018
avec tués	179	228
avec blessés graves	3 454	3 640
avec blessés en danger de mort	*173*	*148*
avec blessés sérieux	*3 281*	*3 492*
avec blessés légers	14 128	14 165
Total	**17 761**	**18 033**

Blessés graves et tués

	Blessés graves 2019	Tués 2019	Blessés graves 2018	Tués 2018
selon le groupe d'usagers				
Voitures de tourisme	706	65	797	79
Véhicules de transport de personnes	35	1	43	3
Véhicules de transport de marchandises	54	10	45	4
Motocycles	990	30	1 068	42
Cyclomoteurs	59	5	71	5
Vélos électriques	355	11	309	12
Cycles	802	16	877	27
Piétons	524	37	537	43
sur le passage pour piétons	*234*	*15*	*257*	*10*
hors du passage pour piétons	*290*	*22*	*280*	*33*
Engins assimilés à des véhicules	39	0	40	5
Autres	75	12	86	13
Total	**3 639**	**187**	**3 873**	**233**
selon la cause principale présumée				
Influence de l'alcool	387	21	332	24
Influence de la vitesse	409	30	415	37
Inattention/distraction	469	18	528	19
selon le genre de route				
sur autoroutes/semi-autoroutes	204	26	235	23

Le nombre de retraits de permis reste stable

L'an dernier, 79 922 conducteurs ont dû déposer leur permis, soit 0,2 % de moins qu'en 2018. Les deux principaux motifs de retrait du permis de conduire ou du permis d'élève conducteur helvétiques restent les excès de vitesse et l'alcool au volant.

En 2019, le nombre de retraits de permis en Suisse est passé sous la barre des 80 000 pour s'établir à 79 922 cas, comme le précisent les statistiques sur les mesures administratives (ADMAS) de l'OFROU. Le permis a été retiré en raison d'un excès de vitesse dans 27 407 cas (– 0,3 % par rapport à 2018) et d'un état d'ébriété dans 13 128 autres cas (+ 0,3 % par rapport à 2018). Par ailleurs, 7 886 retraits de permis ont été prononcés pour mise en danger d'autrui par inattention (+ 1,6 % par rapport à 2018). Ce chiffre est reparti en hausse après des années de baisse constante.

22 329 conducteurs se sont vu interdire l'usage d'un permis de conduire étranger, soit une augmentation de 13,1 % par rapport à 2018.

Près de 6 millions de personnes ont un permis de conduire

Au 31 décembre 2019, 5 981 596 personnes en Suisse possédaient un permis de conduire pour voitures de tourisme, à l'essai ou de durée illimitée. Ce chiffre est stable par rapport à 2018 (+ 1 %). Près de 54 % des titulaires d'un permis de voiture étaient des hommes.

Mesures administratives

	2019	2018	+/– (en %)
Nature des mesures contre les conducteurs de véhicules			
Avertissement aux titulaires d'un permis d'élève conducteur	309	298	3,7
Avertissement aux titulaires d'un permis de conduire	48 068	47 403	1,4
Retrait du permis d'élève conducteur	3 516	3 340	5,3
Retrait du permis de conduire	72 744	73 063	– 0,4
Retrait du permis probatoire	*5 998*	*6 088*	*– 1,5*
Retrait d'autres permis	3 662	3 674	– 0,3
Annulation du permis probatoire	1 217	1 304	– 6,7
Refus de délivrer un permis	3 066	3 050	0,5
Interdiction d'utiliser un permis de conduire étranger	22 329	19 747	13,1
Cours d'éducation routière	1 715	1 542	11,2
Nouvel examen de conduite	3 298	3 366	– 2,0
Examen par un psychologue du trafic	4 418	4 516	– 2,2
Restitution conditionnelle du permis de conduire	6 726	7 264	– 7,4

Augmentation des échecs à l'examen

Parmi les motifs de refus ou de retrait des permis d'élève conducteur, l'échec à l'examen a bondi de presque 40 % l'an dernier, passant de 205 en 2018 à 286 en 2019. L'OFROU suit attentivement l'évolution de la situation et en analyse les raisons.

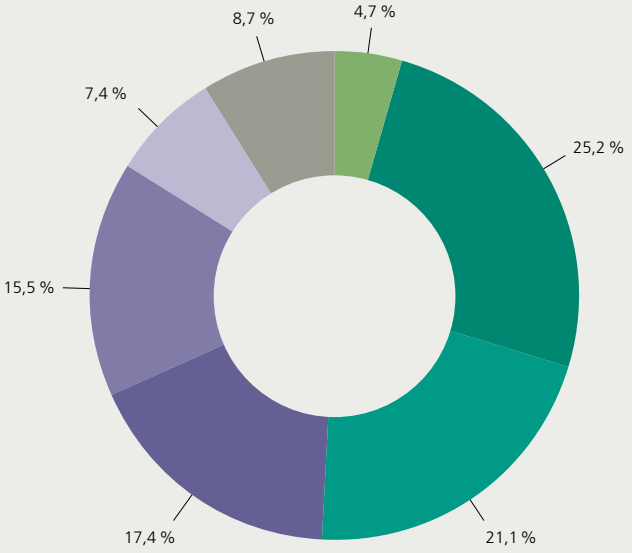
Mesures administratives

	2019	+/– (*)
Motifs de retrait		
Non-respect des dispositions concernant la vitesse	27 407	–0,3
Conduite en état d'ébriété	13 128	+0,3
Inattention	7 886	+1,6
Non-respect des règles de priorité	4 187	–0,9
Inobservation des panneaux de signalisation	1 218	–11,9
Dépassement non autorisé	1 647	–1,8
Autres fautes de conduite	4 560	–6,7
Dépendance à l'alcool	1 435	–12,2
Conduite sous l'influence de drogues	4 762	+2,2
Dépendance aux drogues	2 472	–1,7
Maladie ou infirmité	5 464	–4,4
Autres motifs	20 133	0,0
Durée du retrait		
1 mois	31 700	+1,9
2 mois	1 293	–3,0
3 mois	15 728	–0,8
4–6 mois	6 908	+1,4
7–12 mois	2 216	–1,6
Plus de 12 mois	1 002	+1,8
Durée indéterminée	21 064	–3,0
À titre définitif	11	–42,1

	2019	+/– (*)
Âge des personnes concernées		
Moins de 20 ans	3 784	+2,5
20–24 ans	9 870	–4,2
25–29 ans	10 217	–1,3
30–34 ans	8 860	–2,8
35–39 ans	8 027	+5,7
40–49 ans	13 906	+3,7
50–59 ans	12 391	+0,7
60–69 ans	5 900	+0,7
70 ans et plus	6 967	–6,4
Motifs de retrait / refus de délivrer un permis d'élève conducteur/de conduire		
Course d'apprentissage non accompagnée	398	–4,1
Faute de conduite	2 166	+1,4
Conduite en état d'ébriété	703	+12,1
Conduite sans permis	2 531	–1,9
Echec à l'examen	286	+39,5
Conduite malgré un retrait	153	–8,9
Vol d'usage	349	–9,6
Maladie ou infirmité	131	+8,3
Autres motifs	1 876	+4,3
Motifs d'avertissement		
Vitesse	42 709	+3,7
Conduite en état d'ébriété (>= 0,50 – 0,79 ‰)	4 818	+0,8
Inattention	3 185	–3,0
Non-respect des règles de priorité	1 910	–6,0
Véhicule ne présentant pas toutes les garanties de sécurité	2 451	15,9
Inobservation des panneaux de signalisation	961	–6,2
Dépassement non autorisé	311	+4,4
Autres motifs	9 046	+21,2

* Différence en % par rapport à 2018

www.astra.admin.ch/retraits-permis



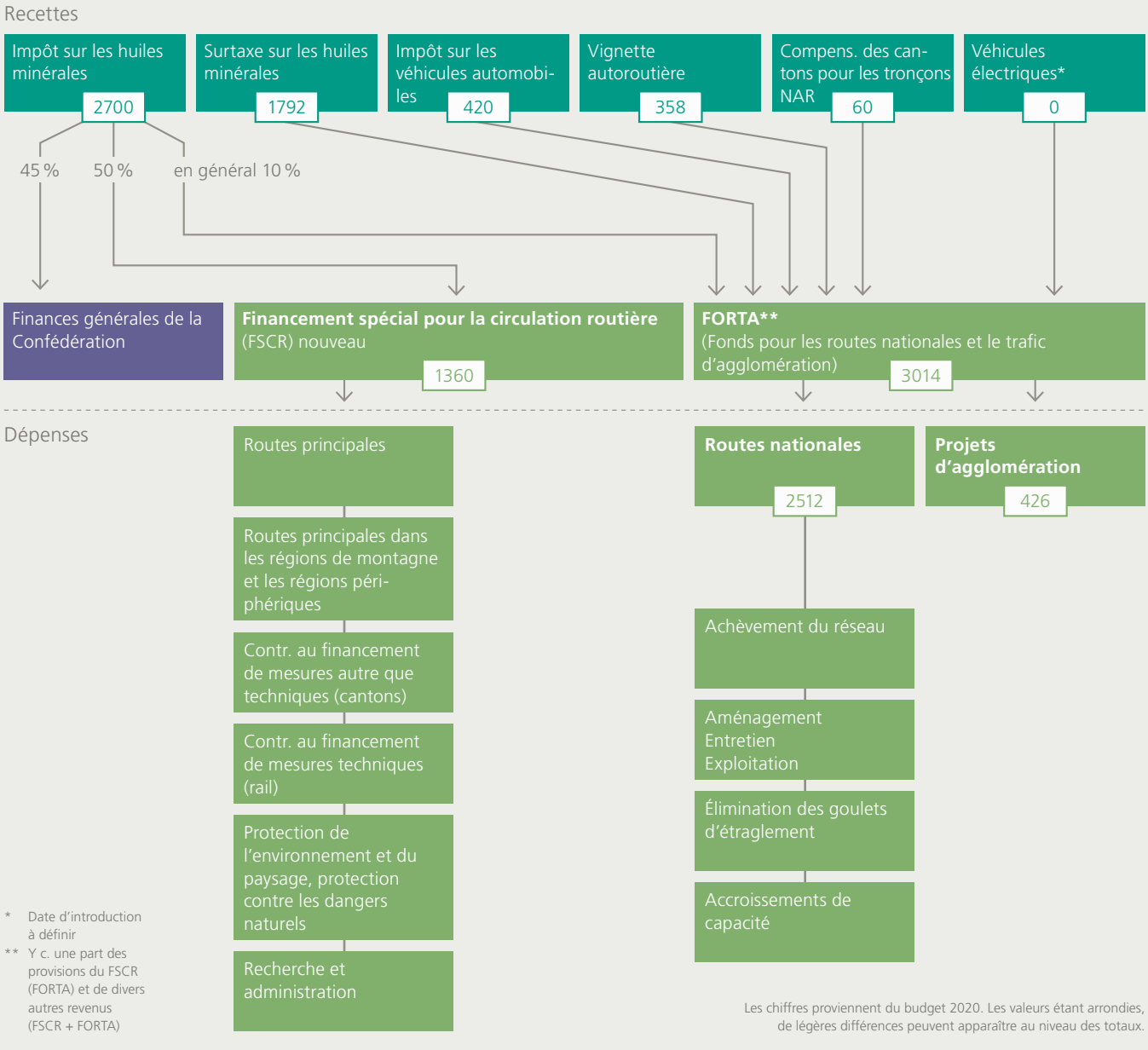
Classes d'âge concernées par des retraits de permis

- Moins de 20 ans
- 20–29 ans
- 30–39 ans
- 40–49 ans
- 50–59 ans
- 60–69 ans
- 70 ans et plus

Flux financiers du FORTA et du FSCR

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) finance les routes nationales ainsi que de grands projets en faveur du trafic d'agglomération. Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) sert essentiellement à subventionner les infrastructures de transport cantonales.

Flux financiers 2020 (en millions de francs) valeurs selon le budget 2020



* Date d'introduction à définir

** Y c. une part des provisions du FSCR (FORTA) et de divers autres revenus (FSCR + FORTA)

Les chiffres proviennent du budget 2020. Les valeurs étant arrondies, de légères différences peuvent apparaître au niveau des totaux.

Les dépenses au profit des routes nationales couvrent l'exploitation, l'entretien, l'aménagement technique du réseau existant, l'élimination des goulets d'étranglement, les grands projets et l'achèvement du réseau. Toutes ces dépenses sont financées par le FORTA, qui est entré en vigueur le 1er janvier 2018. Ce mécanisme, qui offre davantage de transparence et de lisibilité, facilite le pilotage et la gestion des crédits à court et moyen termes.

Le Parlement décide chaque année des prélèvements sur le fonds, lesquels ne sont pas soumis au frein à l'endettement. Si les moyens alloués ne sont pas entièrement utilisés, le solde reste affecté au fonds, ce qui permet d'augmenter les liquidités et ainsi de disposer de ressources financières en vue de prélèvements ultérieurs. Non seulement le FORTA rend les moyens disponibles plus flexibles et plus perméables, mais il accroît aussi la fiabilité de la planification et des réalisations à long terme pour les grands projets de l'OFROU.

Les apports au FORTA se décomposent comme suit :

- 100 % de la surtaxe sur les huiles minérales
- 100 % de la vignette autoroutière
- 100 % de l'impôt sur les véhicules automobiles
- en principe 10 % de l'impôt sur les huiles minérales
- 100 % de la redevance prévue sur les véhicules électriques (date d'introduction à définir)
- compensation des cantons au titre du transfert de routes cantonales à la Confédération dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau (NAR)

FSCR : une structure unique pour l'ensemble des transferts financiers

Tous les transferts financiers de la Confédération dans le domaine routier ainsi que les charges administratives et les coûts de recherche de l'OFROU sont rassemblés dans le FSCR. Ce dernier est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales et, si nécessaire, par le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles. Le FSCR est géré via le budget ordinaire de la Confédération.

Apports au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en millions de francs

	2018 C*	2019 C*	2020 B**
Surtaxe sur les huiles minérales	1 792	1 768	1 792
Impôt sur les véhicules automobiles	398	407	420
Redevance pour l'utilisation des routes nationales	349	356	358
Sanction appliquée aux voitures de tourisme au titre de la réduction des émissions de CO_2	11	31	0
Impôt sur les huiles minérales (10 %)	135	133	270
Apport temporaire issu de l'ancien FSCR (provision)	475	183	148
Revenus provenant de fonds de tiers et alimentant le FORTA	36	46	29
Revenus d'exploitation alimentant le FORTA	10	9	9
Apport issu du FSCR (contribution cantonale NAR)	0	0	60
Réduction des apports au FORTA à partir de 2020			–72
Total des Apports	**3 206**	**2 933**	**3 014**

Prélèvements sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en millions de francs

	2018 C*	2019 C*	2020 B**
Exploitation des routes nationales	362	371	432
Aménagement et entretien des routes nationales	1 501	1 577	1 670
Achèvement du réseau des routes nationales	190	140	190
Élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales	168	150	100
Accroissements de capacité des routes nationales et grands projets	–	–	120
Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations	150	180	427
Total des prélèvements	**2 371**	**2 419**	**2 939**

* Compte d'État ** Budget

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

Impressum

Éditeur
Office fédéral des routes OFROU

Recherches et textes
Office fédéral des routes OFROU

Mise en page
diff. Kommunikation AG, www.diff.ch

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.ofrou.admin.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU