



OFROU 2014  
**Route et trafic**

Chiffres et faits



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



## Table des matières

Éditorial	3
<b>Mobilité douce</b>	
La mobilité douce ou comment allier mobilité et durabilité	4
La cohabitation pacifique des voitures et des vélos	6
<b>Entretien courant</b>	
L'entretien courant, c'est leur rayon	8
Une facture de 335 millions pour l'entretien courant en 2013	9
Priorité à la sécurité routière et à la conservation des routes	10
<b>Sécurité dans les tunnels</b> Portail thermique au Gothard : chauds, les camions	12
<b>Planification des réseaux</b>	
Deuxième message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement	14
Les étapes de planification des routes nationales et les parties prenantes	16
<b>Construction des routes nationales</b>	
L'augmentation du trafic met la chaussée à rude épreuve	18
Les étapes de construction d'une autoroute	19
Les chantiers autoroutiers, une véritable course de relais	20
Deux chantiers, un mode d'organisation	22
<b>Chantiers 2014</b> Chantiers importants en 2014 sur les routes nationales	24
<b>Données sur les accidents</b>	
Les points noirs du réseau routier	26
L'évolution positive de la sécurité routière	27
<b>Formation à la conduite</b> La formation en deux phases pour une meilleure conduite	28
<b>Réseau des routes nationales</b>	
Mise en service d'un nouveau tronçon de la Transjurane	30
Le réseau suisse des routes nationales	31
<b>Trafic de marchandises à travers les Alpes</b> Moins de poids lourds ont franchi les Alpes en 2013	32
<b>Kilomètres parcourus</b>	
26 milliards de kilomètres parcourus en 2013	33
Carte de la charge du trafic sur les routes nationales en 2013	34
<b>Données sur les accidents</b> Moins de 300 accidents mortels en 2013	36
<b>Statistique des véhicules</b>	
5,69 millions de véhicules, soit 88 000 de plus qu'en 2012	38
Voitures de tourisme : 310 000 mises en circulation	39
<b>Financement</b> Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR)	40
<b>Mesures administratives</b> Retraits de permis en 2013 : un chiffre en recul de 0,7 %	42
<b>Organigramme de l'OFROU</b> L'organigramme de l'Office fédéral des routes	43
<b>Adresses</b>	
Adresses de l'OFROU et des unités territoriales	44
Polices cantonales	45
Services des automobiles	46
Impressum	47

### Couverture

Autoroute près de Bissone, au Tessin – D'imposantes parois antibruit atténuent les nuisances pour les riverains. (Photo : Jacques Perler)

# Éditorial

Chers lecteurs,



Les routes nationales font partie intégrante de notre paysage : nous trouvons normal de circuler sur des voies sûres et bien entretenues, et croyons tout savoir sur le sujet. Et pourtant, nous sommes loin d'imaginer tout ce que présupposent le bon fonctionnement et la disponibilité du réseau ! La présente édition de notre publication « Routes et trafic – Chiffres et faits » vise précisément à nous en apprendre davantage. L'un de ses articles est par exemple consacré aux agents chargés de l'entretien courant des routes nationales : ces personnes se trouvent chaque jour en première ligne et assurent une tâche

essentielle qui n'est pas sans danger. ▶ p. 8

Le réseau suisse des routes nationales compte environ 400 jonctions. Ces accès (entrées et sorties) exigent que certains spécialistes de l'Office fédéral des routes (OFROU) se consacrent activement à la planification de pistes ou bandes cyclables. ▶ p. 4

Depuis plus de dix ans, de grands efforts sont déployés pour renforcer la sécurité dans les tunnels routiers. Ils ont été récompensés par la mise en service d'un « portail thermique » à l'entrée sud du tunnel routier du Gothard. Ce dispositif permet de détecter les poids lourds en état de surchauffe. ▶ p. 12

Le tronçon Härkingen–Wiggertal est l'un des principaux tronçons autoroutiers du pays : entre ces deux échangeurs, les axes nord-sud et est-ouest empruntent le même tracé, via l'A1 et l'A2. Il a fait l'objet de travaux intensifs ces trois dernières années, non seulement durant la journée, mais aussi la nuit. Une préparation méticuleuse, une coordination optimale de tous les milieux intéressés et l'acceptation du projet par les riverains sont autant de conditions sine qua non à des phases de travail aussi soutenues. ▶ p. 20

Tout accident survenu sur le réseau routier est recensé dans la statistique des accidents. La localisation des points noirs du réseau routier suisse par l'OFROU s'en trouve facilitée. Les propriétaires des routes (la Confédération, les cantons et les communes) peuvent quant à eux renforcer la sécurité de leur réseau en adoptant les bonnes mesures au bon endroit. ▶ p. 26

Une baisse considérable du nombre de victimes de la route en Suisse a été enregistrée en 2013. Cette évolution particulièrement réjouissante vient valider notre politique en matière de transports. ▶ p. 36

Je vous souhaite à tous une agréable lecture.

**Rudolf Dieterle**, directeur de l'OFROU

# La mobilité douce ou comment allier mobilité et durabilité

**La politique suisse des transports entend répondre durablement aux besoins de mobilité. L'accroissement de la part du trafic routier non motorisé y contribue sensiblement.**

La qualité et la fiabilité du service public (fourniture de biens et de services) sont l'une des marques de fabrique de la Suisse, une condition garantissant notre qualité de vie élevée et la croissance de notre économie. La Confédération, les cantons et les communes veillent à ce que toutes les régions et toute la population aient accès à un réseau de transport performant et, partant, à la mobilité.

La mobilité douce (MD) est un élément majeur du service public, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou de loisirs. La « reine de la desserte fine » dispose du réseau de transport le plus étendu de Suisse : le réseau pour les déplacements quotidiens compte des milliers de kilomètres de trottoirs, de chemins pédestres, ainsi que de bandes et de pistes cyclables. Le réseau pour les déplacements de loisirs comprend quant à lui plus de 60 000 kilomètres de chemins de randonnée et plus de 8000 kilomètres d'itinéraires cyclables balisés.

## Un trafic de masse qui cache son nom

L'importance du trafic routier non motorisé pour le système de transport suisse se manifeste non seulement au niveau de l'infrastructure, mais aussi du volume de trafic (illustration 1). Chaque jour, près de 50 % de nos déplacements sont effectués à pied ou à vélo. La MD est aussi le mode de transport auquel nous consacrons le plus de temps quotidiennement (42,2 %). Moyen de transport de proximité par excellence, la MD se fait détrôner uniquement sur le critère de la distance parcourue, où elle se place naturellement derrière le trafic individuel motorisé (TIM) et les transports publics (TP), qui s'imposent essentiellement sur les moyennes et longues distances.

## Le moyen de transport de personnes le plus durable

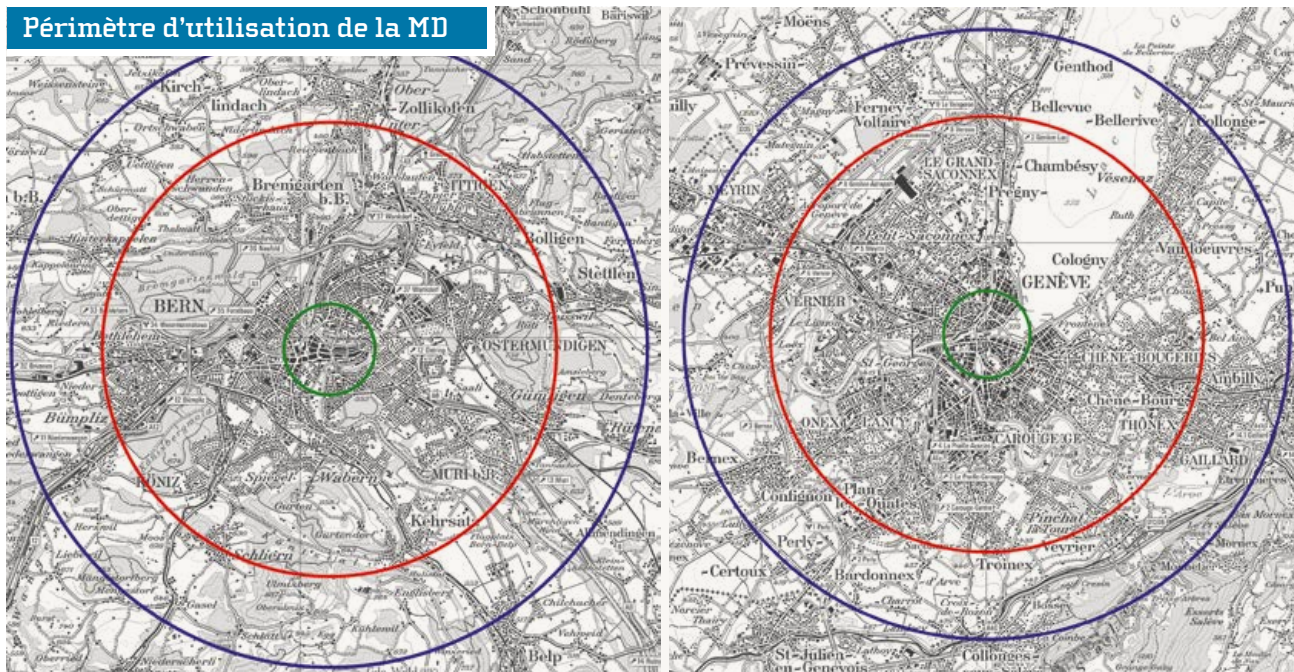
La MD constitue un moyen de locomotion essentiel pour le bon fonctionnement du système de transport, et son développement est bénéfique à bien d'autres égards. Elle satisfait de manière presque idéale à toutes les exigences d'une mobilité d'avenir : elle n'émet pas de CO<sub>2</sub> ni d'autres gaz, elle est adaptée au milieu urbain, préserve les ressources et l'énergie, est bon marché, saine et accessible à tous en tout temps.

## Un potentiel pas encore totalement exploité

La MD est particulièrement efficace sur les courts trajets jusqu'à 15 minutes environ, soit jusqu'à approximativement 1 km à pied, 5 km à vélo et 7 km à vélo électrique (illustrations 2 & 3). Ce constat se vérifie à la fois lorsqu'elle constitue une forme de mobilité autonome (déplacement de porte à porte) et qu'elle est combinée avec d'autres moyens de transport. Actuellement, en Suisse, un trajet en voiture sur deux et près de 80 % de l'ensemble des trajets en bus et en tramway sont effectués sur une distance inférieure à 5 km, tandis qu'un trajet en voiture sur huit et environ 20 % de l'ensemble des trajets en transports publics sont inférieurs à 1 km. Pour ces distances, il existe un potentiel de transfert qui peut encore être exploité, notamment pour le trafic cycliste.

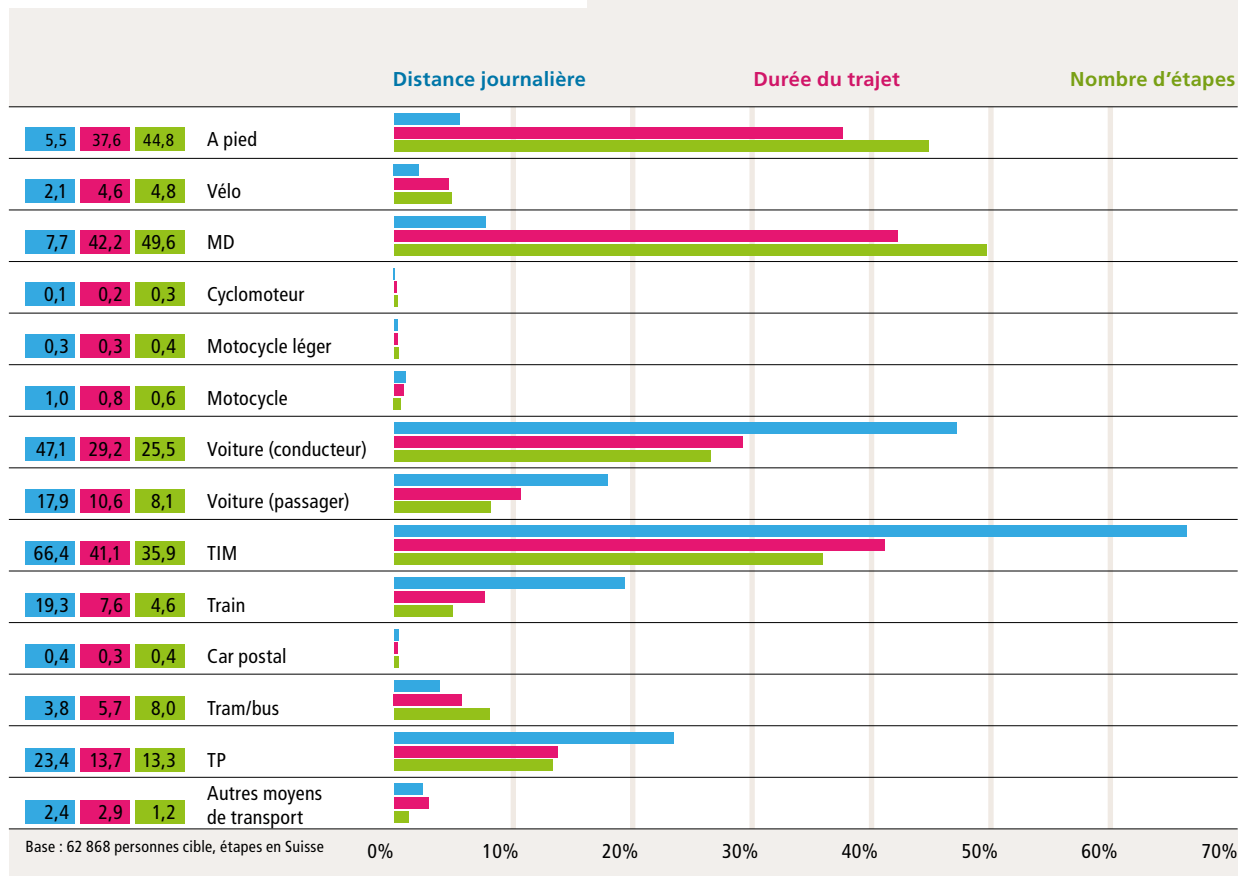
Pour ce faire, la MD a besoin de réseaux attrayants, sûrs et les plus denses possibles. D'autres facteurs sont tout aussi importants : une signalisation fiable, une connexion optimale avec les autres moyens de transport, ainsi que des installations annexes attrayantes et sûres, telles que des parkings à vélos. -----

## Périmètre d'utilisation de la MD



Périmètre d'utilisation de la MD, par ex. dans les agglomérations de Berne et de Genève  
vert : 1 km = jusqu'à 15 min. à pied ; rouge : 5 km = jusqu'à 20 min. à vélo ; bleu : 7 km

## Chiffres clés sur la répartition modale



# La cohabitation pacifique des voitures et des vélos

Pour combler à long terme les besoins de la population suisse en matière de mobilité, le Conseil fédéral veut adapter les routes nationales aux exigences de la mobilité douce.

Les jonctions font partie des éléments les plus critiques du réseau des routes nationales. S'y côtoient aussi bien des cyclistes que des automobilistes ou des camionneurs, autrement dit des usagers de la route ayant des besoins bien spécifiques et circulant à des vitesses très différentes. Cette situation fait de la planification des jonctions une mission particulièrement exigeante pour l'Office fédéral des routes (OFROU), qui doit offrir aux cyclistes un tracé sûr, gérer la charge de trafic individuel motorisé et tenir compte des besoins des transports publics, et tout cela sur un espace restreint.

Dans sa brochure « Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit », la Conférence Vélo Suisse explique comment intégrer au mieux la circulation des cycles aux jonctions et quels sont les points auxquels il faut veiller lors de la planification. Cette problématique revêt une importance toute particulière pour l'OFROU, qui a cofinancé la publication en question, du fait que le Conseil fédéral s'est donné pour objectif d'augmenter la part de la mobilité douce (MD) dans la mobilité individuelle. Il faut dire que la MD représente un potentiel considérable : elle peut contribuer à améliorer le système des transports et la mobilité non polluante (air, bruit, CO<sub>2</sub>) ainsi que l'état de santé de la population. En outre, elle renforce l'écotourisme et permet de réduire les dépenses privées et publiques liées aux transports. La MD est appelée à devenir le troisième pilier d'un système de transport de personnes efficace, au même titre que le trafic individuel motorisé et les transports publics.

## L'OFROU se dote d'une directive concernant la MD

Afin de pouvoir planifier les mesures qui s'imposent pour atteindre ces objectifs, l'OFROU a engagé en 2013 un spécialiste chargé de la MD sur les routes nationales. Ses tâches consistent à définir des normes en matière de MD dans le secteur des routes nationales, à former les chefs de projet en conséquence et à examiner et évaluer une sélection de projets sous l'angle de la MD. Par ailleurs, l'OFROU devrait disposer dès 2015 d'une directive complète concernant la MD.

« [Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen](#) » Cette brochure renferme des recommandations relatives à la gestion des cycles aux abords des jonctions autoroutières.







Huit voies de circulation pour le trafic motorisé et deux pour la mobilité douce  
 (échangeur N1/N6 à Berne – Wankdorf)

Sans entretien, même les meilleures infrastructures de MD n'ont aucune utilité.  
 (N28, Küblis)



Il s'agit de veiller à ce que les cyclistes ne se retrouvent pas sur l'autoroute.  
 (N2, pont de Schwarzwald, Bâle)

## Impressum

### Editeur

Office fédéral des routes OFROU

### Concept et réalisation

Magma – die Markengestalter, Berne

### Recherches et textes

Office fédéral des routes OFROU

### Crédits photos

Office fédéral des routes OFROU

### Commandes

Office fédéral des routes OFROU

### Office fédéral des routes OFROU

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