

Les tâches de l'OFROU	2
Classement des routes nationales	3
La RPT, un projet de réforme radical	4/5
Filiales de l'OFROU et limites territoriales	6
VIA SICURA : une sécurité accrue sur les routes suisses	7/8
État des travaux de construction	9
Chantiers sur le réseau des routes nationales	10-13
1,321 milliards pour les routes nationales en 2007	14
Routes européennes traversant la Suisse	15
Routes nationales suisses – Ouvertures probables	16/17
Domaines de subvention	18
Réseau suisse des routes nationales et principales	19
Longueur totale par type de route	20/21
Liste des tunnels sur les routes nationales	22
Sécurité dans les tunnels	23
Stations-service et restaurants autoroutiers (aires de ravitaillement)	24
Centres de renfort de la police	25
Contrôles de poids lourds en 2005	26/27
Volume de trafic sur les routes nationales en 2006	28
Volume de trafic sur les axes de transit Nord-Sud	29
Fluidité du trafic sur les routes nationales en 2005	30
Évolution des embouteillages sur les routes nationales	31
Causes des embouteillages en 2005	32
Mise en circulation de véhicules neufs par groupe et par genre	33
Parc automobile suisse 2006 : voitures et deux-roues	34
Taux de motorisation en Europe	35
Extraits de la statistique ADMAS 2006, Suisse	36
Nouvelles dispositions en matière de circulation routière	37/38
Homologation des véhicules	39
Services des ponts et chaussées et bureaux des autoroutes des cantons	40
Polices cantonales	41
Services des automobiles	42
Adresses des centres d'entretien	43
Financement	44
Coûts de construction, d'entretien et d'exploitation	45
Dépenses et recettes liées aux routes	46/47
Liens internet importants	48



LES TÂCHES DE L'OFROU

L'Office fédéral des routes (OFROU) est l'autorité suisse compétente pour l'infrastructure routière et le trafic individuel. Chapeauté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), il

œuvre en faveur d'une mobilité routière durable et sûre, et met à la disposition des usagers un réseau de routes nationales fonctionnel.

Pour y parvenir, il doit notamment :

- améliorer la sécurité routière
- veiller à ce que les personnes et les véhicules puissent accéder à la circulation routière dans le respect des règles de sécurité
- tenir à jour la législation se rapportant à la circulation routière
- faire en sorte que le réseau routier suisse soit intégré dans le réseau routier transeuropéen
- surveiller la structure du réseau et l'adapter si besoin est
- élaborer les bases nécessaires à une gestion efficace des transports
- achever le réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé
- encadrer l'aménagement du réseau des routes principales
- analyser en permanence les points faibles du réseau des routes nationales en service
- garantir la disponibilité du réseau des routes nationales et principales
- s'assurer que l'entretien courant soit conforme aux exigences
- réduire les nuisances environnementales engendrées par le trafic routier
- développer et mettre en oeuvre les projets de construction dans un esprit de durabilité

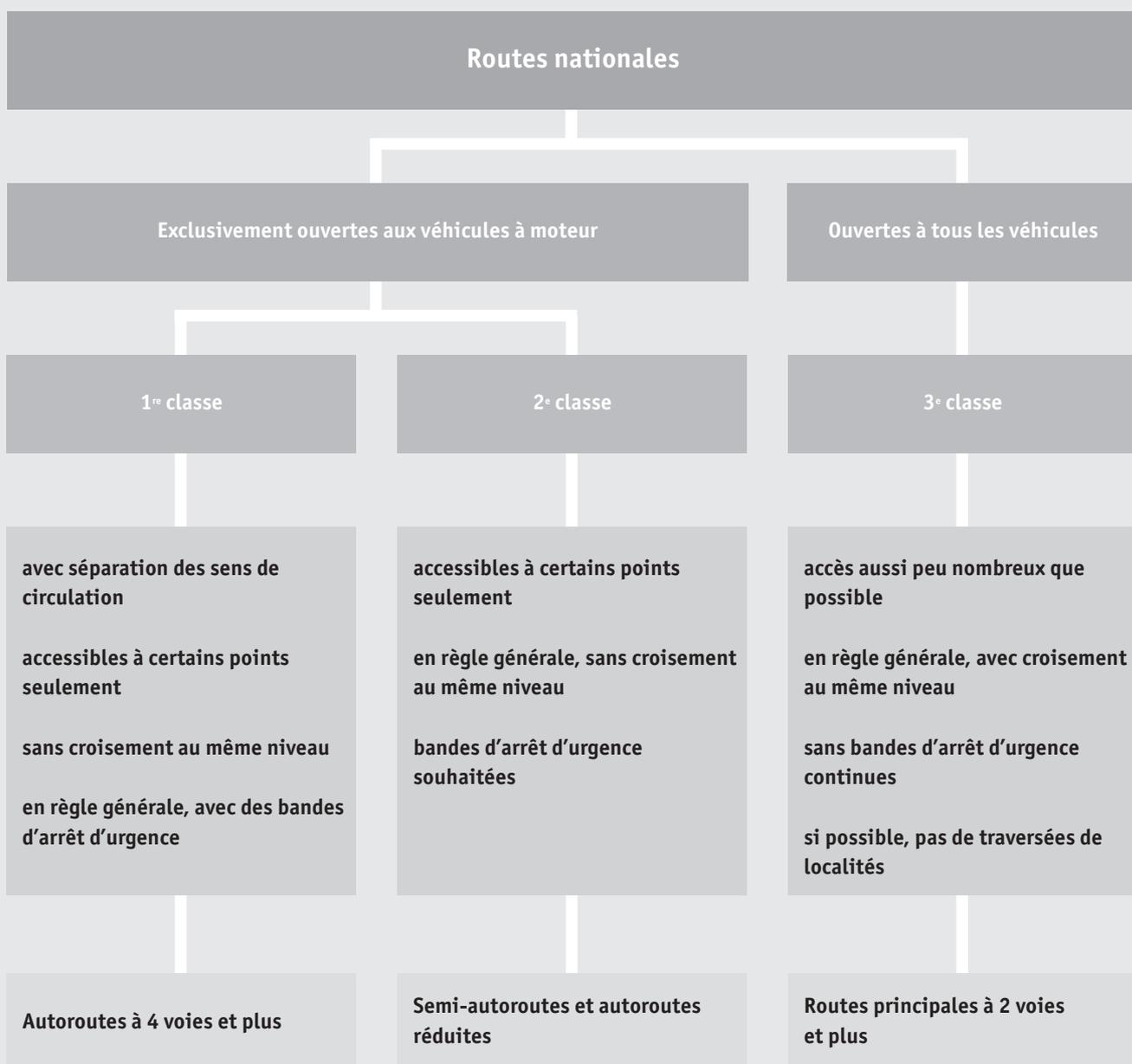
Afin d'atteindre ces objectifs, l'OFROU travaille main dans la main avec des partenaires cantonaux, nationaux et internationaux, élabore les fondements et prépare les décisions permettant à la Confédération de pratiquer une politique durable en matière de circulation routière. Il esquisse, promeut, coordonne et contrôle en outre les mesures nécessaires à cet effet sur le double plan national et international.

*Le nouveau
centre administratif du DETEC
a ouvert ses portes
en octobre 2005*



CLASSEMENT DES ROUTES NATIONALES

Selon la loi sur les routes nationales (LRN) du 8 mai 1960





LA RPT, UN PROJET DE RÉFORME RADICAL

La réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) est l'un des projets de réforme les plus importants du système politique suisse. Les électrices et électeurs suisses ont accepté la RPT à

l'échelon constitutionnel en date du 28 novembre 2004. Quant aux Chambres fédérales, elles ont ratifié les modifications sur le plan législatif le 6 octobre 2006.

La RPT poursuit deux objectifs essentiels, à savoir l'harmonisation des disparités entre les cantons et l'amélioration de l'efficacité. Les efforts en la matière se focalisent dès lors sur deux axes principaux : la réorganisation de la répartition des tâches et le réaménagement de la péréquation financière. Aujourd'hui, de nombreuses tâches de l'Etat sont exécutées en commun par la Confédération et les cantons. Or, il n'est pas rare que celui qui paie ne soit pas le même que celui qui décide. Parfois, il arrive même que le système en place favorise les solutions les plus coûteuses au détriment des plus économiques, avec qui plus est un investissement relativement élevé tant en personnel qu'en temps. La RPT veut répartir les tâches, les désenchevêtrer, tout en réglant plus clairement et judicieusement les responsabilités qui y sont liées.

Les routes entre les seules mains de la Confédération

Le domaine des routes constitue l'un des piliers de la RPT. Autrefois partagées avec les cantons, les tâches liées aux routes nationales seront désormais de la seule compétence de la Confédération. La nouvelle répartition des rôles se présente de la manière suivante : nouvelle propriétaire des routes nationales, cette dernière en devient également le maître d'œuvre, endossant par la même occasion toutes les tâches stratégiques et opérationnelles qui s'y rapportent. Par conséquent, la Confédération devra à l'avenir aussi prendre à sa charge tous les coûts qui y sont liés.

Les cantons restent toutefois impliqués. L'achèvement du réseau autoroutier tel qu'il a été décidé sera en effet mené à son terme sous forme de tâche commune. Ils restent également compétents pour ce qui est des services de protection et des organisations à feux bleus. S'agissant de l'entretien courant et du gros entretien non lié à des projets, les cantons se sont réunis en 11 organismes se partageant les responsabilités en la matière. Ces unités territoriales seront chargées de garantir l'exploitation des routes nationales via des conventions de prestations.

L'OFROU et son ancrage régional

Le transfert des routes nationales entre les mains de la Confédération exige une décentralisation géographique de certaines fonctions essentielles au sein de l'OFROU. La responsabilité de la gestion du trafic sur le réseau des routes natio-

nales passe des cantons à la Confédération. La mise en place et l'exploitation d'une centrale nationale de gestion du trafic à Emmen/LU constituent l'élément central qui devrait permettre d'exécuter cette tâche. A l'avenir, la gestion du trafic occupera une place toujours plus importante. Elle englobe les tâches partielles que sont l'information routière, la gestion proprement dite (à large échelle), la direction du trafic (sur certains tronçons) et sa régulation (se rapporte à des nœuds ou à des objets tels que des intersections ou des tunnels).

Pour gérer l'entretien faisant l'objet d'un projet, l'OFROU a créé cinq filiales rattachées à la division Infrastructure routière. Les réflexions qui ont présidé à la subdivision du réseau des routes nationales en cinq zones territoriales étaient d'ordre économique et géographique. Les zones attribuées aux filiales ont dû être choisies de telle manière que le volume des investissements se situe toujours à un niveau constant. Les emplacements des filiales devaient en outre se situer à proximité des zones d'engagement et être facilement atteignables avec les transports publics. D'où leur situation décentralisée hors des agglomérations dans des centres le plus souvent régionaux. D'un point de vue organisationnel, il était par ailleurs important que les périmètres desdites filiales soient identiques aux limites des unités territoriales, subordonnées à ces dernières, en charge de l'entretien courant et du gros entretien non lié à des projets.

Les tâches des services externes de la division Infrastructure routière

Les cinq filiales s'occupent d'une grande partie des fonctions de maître d'ouvrage pour les tâches ressortissant à la construction, à l'aménagement, à l'élimination des goulets d'étranglement et à l'entretien. En font notamment partie la gestion des projets élaborés par des tiers, la définition des prestations, la planification des paquets d'adjudication (contrats), l'exécution des procédures d'acquisition et la distribution des suppléments, l'accompagnement des travaux, la réception des ouvrages et enfin la surveillance des prestations de garantie. Les filiales recensent de plus l'état des ouvrages et contrôlent les prestations des partenaires cantonaux responsables de l'exploitation (unités territoriales).

Les services externes de la division Infrastructure routière

Filiale d'Estavayer-le-Lac

- La filiale d'Estavayer-le-Lac est compétente pour les cantons de Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Vaud et la partie occidentale du canton de Berne.
- Les limites territoriales sont constituées par les jonctions de Chiètres/A1, Longeau/A5 et Flamatt/A12 à l'est ainsi que de Bex Nord/A9 au sud.
- La longueur des tronçons placés sous sa responsabilité se monte à 446 kilomètres.
- La filiale d'Estavayer-le-Lac gère les unités territoriales II (GE, FR, VD) et IX (NE, JU, BE).

Filiale de Thoune

- La filiale de Thoune est compétente pour l'entretien lié à des projets concernant les routes nationales dans les cantons de Berne et du Valais.
- Les limites territoriales sont constituées par les jonctions de Brünig/col de l'A8 et la sortie de service/voie de rebroussement près de Rechterswil sur l'A1 à l'est, les jonctions de Chiètres/A1 et Flamatt/A12 à l'ouest ainsi que de Bex Nord/A9 au sud.
- La longueur des tronçons placés sous sa responsabilité se monte à 317 kilomètres.
- La filiale de Thoune gère les unités territoriales I (BE) et III (VS).

Filiale de Zofingue

- La filiale de Zofingue est compétente pour les cantons d'Argovie, de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Soleure, de Lucerne, de Zoug, d'Obwald, de Nidwald, d'Uri, de Schwyz ainsi que pour un petit tronçon dans le canton du Tessin (tunnel du Gothard jusqu'à la jonction d'Airolo).
- Les limites territoriales sont constituées par les jonctions de Dietikon/A1 et de Blegi, Küssnacht/A4 à l'est, la sortie de service/voie de rebroussement près de Rechterswil sur l'A1, les jonctions de Longeau/A5 et de Brünig/col de l'A8 à l'ouest ainsi que d'Airolo/A2 au sud.
- La longueur des tronçons placés sous sa responsabilité se monte à 435 kilomètres.
- La filiale de Zofingue gère les unités territoriales VIII (AG, BS, BL, SO), X (LU, ZG, OW, NW) et XI (UR, SZ, TI).
- Les grands projets à réaliser sont l'élargissement à six voies du tronçon Härkingen - Wiggertal/A1 et A2, la réfection totale du tunnel de Belchen/A2 ainsi que l'élaboration du projet général visant à élargir à six voies l'A1 entre Luterbach et Härkingen.

Filiale de Bellinzone

- La filiale de Bellinzone est compétente pour les cantons du Tessin et des Grisons.
- Les limites territoriales sont constituées par la jonction d'Airolo/A2 et l'aire de ravitaillement Heidiland/A13 au nord.
- La longueur des tronçons placés sous sa responsabilité se monte à 298 kilomètres.

- La filiale de Bellinzone gère les unités territoriales IV (TI) et V (GR).

Filiale de Winterthour

- La filiale de Winterthour est compétente pour les cantons de Zurich, de Schaffhouse, de Saint-Gall, de Thurgovie, d'Appenzell Rhodes-intérieures, d'Appenzell Rhodes-extérieures et de Glaris.
- Les limites territoriales sont constituées par les jonctions de Dietikon/A1 et de Blegi/A4 à l'ouest ainsi que par l'aire de ravitaillement Heidiland/A13 au sud.
- La longueur des tronçons placés sous sa responsabilité se monte à 423 kilomètres.
- La filiale de Winterthour gère les unités territoriales VI (TG, SG, GL, AI, AR) et VII (ZH, SH).

Définitions

Nouvelle construction :

Première réalisation de tronçons de routes nationales conformément à l'arrêté sur le réseau des routes nationales ratifié par le Parlement. En font partie l'achèvement proprement dit du réseau (par ex. A9 VS, A16 Transjurane, A4 ZH) ainsi que les tronçons que le Parlement décidera d'intégrer au réseau ultérieurement.

Aménagement :

Transformation des installations existantes (par ex. ouvrages de protection contre le bruit et contre les nuisances environnementales, passages pour gibier, voies supplémentaires, sécurité dans les tunnels, adaptation aux nouvelles dispositions techniques et aux normes de sécurité, réaménagement des jonctions, etc.)

Gros entretien lié à un projet :

Travaux d'entretien étendus nécessitant une organisation de projet propre. Besoin élevé en efforts de planification, intensité de l'investissement sur le plan des finances et du personnel. Par ex. A1 Kriegstetten-Oensingen 2006, A2 Erstfeld-Amsteg 2005-2007, A12 Vevey-Semsales 2006-2007.

Gros entretien non lié à un projet :

Petits projets n'exigeant pas une organisation de projet spéciale au sens propre du terme : la tendance veut qu'il s'agisse d'un entretien dit réactif intervenant suite à un besoin aigu d'agir consécutif à des dommages spontanés (accidents, intempéries). Relativement peu coûteux. Proximité géographique des acteurs nécessaire. Réalisation sous la direction des unités territoriales.

Entretien courant :

Garantie de l'exploitation des routes nationales. Réalisation en règle générale par le personnel des services cantonaux des ponts et chaussées (par ex. entretien des bermes centrales et des bosquets, nettoyage, évacuation de la neige, etc.). Sous le régime de la RPT, cette tâche sera effectuée par le personnel des nouveaux organismes responsables dans les onze unités territoriales.



FILIALES DE L'OFROU ET LIMITES TERRITORIALES

Filiale Thoue
Berne et Valais
Réseau : 317,3 km

Filiale Zofingue
Centre et nord-ouest
de la Suisse
Réseau : 435,6 km

Filiale Winterthur
Nord-est de la Suisse
Réseau : 423 km

Filiale Estavayer-le-Lac
Ouest de la Suisse
Réseau : 446,7 km

Filiale Bellinzone
Sud-est de la Suisse
Réseau : 298,8 km



VIA SICURA : UNE SÉCURITÉ ACCRUE SUR LES ROUTES SUISSES

En 2005, 409 personnes ont perdu la vie sur les routes de notre pays, soit 20 % de moins que l'année précédente. D'après les premières analyses, les pronostics pour 2006 laissent présager une diminution d'encre 9 % des victimes de la route.

Or, malheureusement le nombre d'accidents graves a stagné en 2006, avec pour conséquence une croissance proportionnelle du nombre de tués et de blessés graves. En effet, quelque 5 000 personnes par an sont grièvement blessées lors d'accidents routiers. Ces chiffres révèlent à la fois combien il reste encore à faire mais illustre aussi l'efficacité de mesures ciblées sur la sécurité routière.

Le programme d'action VIA SICURA, visant à renforcer la sécurité routière, est donc toujours autant d'actualité. Les 56 mesures proposées amélioreront sensiblement le bilan sur nos routes puisqu'elles permettent de sauver des vies.

La chute du nombre de victimes de la route illustre l'utilité de mesures de sécurité routière – qu'il s'agisse d'actions ponctuelles ou d'un catalogue de mesures tel que VIA SICURA. L'expérience prouve qu'on obtient des effets substantiels en adoptant une approche globale. L'objectif est donc clair : s'assurer que les automobilistes soient bien formés et au sommet de leurs capacités, qu'ils se déplacent dans des voitures sûres et sur de bonnes routes. Dans cette optique, des efforts peuvent être entrepris à divers niveaux :

- sensibilisation de la société
- changement de comportement des usagers de la route
- sécurité des véhicules et qualité de l'infrastructure routière

VIA SICURA est un projet qui portera ses fruits à chacun des niveaux. Il s'agit d'un programme de sécurité routière complet, bien élaboré et ayant un rapport coût-utilité intéressant. En effet, les mesures qu'il contient ont été proposées et évaluées par les meilleurs experts du pays. L'OFROU prépare différentes variantes de mise en œuvre de VIA SICURA, qu'il soumettra au Conseil fédéral à partir du printemps 2007. Aussi, on s'attend à une décision en la matière dans la même année.

Le nombre d'accidents graves n'a pas baissé en 2006



PRINCIPALES MESURES D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'évolution des limitations de vitesse en Suisse

En localité :

- 1959 : 60 km/h (à titre définitif)
 1980 : 50 km/h (à titre expérimental)
 1984 : 50 km/h (à titre définitif)
 2002 : Zones de rencontres (20 km/h) (nouveau projet)
 et zones 30 (30 km/h) simplifiées

Hors localité :

- avant 1973 : aucune limitation
 1973 : 100 km/h (à titre provisoire)
 1977 : 100 km/h (à titre définitif)
 1985 : 80 km/h (à titre expérimental)
 1989 : 80 km/h (à titre définitif) – votation populaire du
 26 novembre 1989

Sur l'autoroute :

- avant 1973 : aucune limitation
 1973 : 100 km/h (passager – crise pétrolière)
 1974 : 130 km/h (à titre provisoire)
 1977 : 130 km/h (à titre définitif)
 1985 : 120 km/h (à titre expérimental)
 1989 : 120 km/h (à titre définitif) – votation populaire
 du 26 novembre 1989

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité

- 1981 : port obligatoire à l'avant des voitures de tourisme
 1994 : port obligatoire à l'arrière des voitures de
 tourisme
 2006 : port obligatoire dans tous les véhicules munis de
 ceintures

Le port obligatoire du casque

- 1981 : motocycles
 1990 : cyclomoteur
 2006 : trike et quad

L'évolution de la formation

- 1991 : cours obligatoire de sensibilisation au trafic et
 examen théorique plus approfondi
 2005 : formation en deux phases et permis de conduire à
 l'essai pour les nouveaux conducteurs

La capacité de conduite

- 2005 : réduction à 0,5 pour mille de l'alcoolémie tolérée
 2005 : tolérance zéro pour les stupéfiants
 2005 : mesures administratives plus strictes et intro-
 duction du système en cascade pour les
 récidivistes

La sécurité routière au fil des ans

- 1971/72 : freins à double circuit pour tous les véhicules
 1978 : verre feuilleté sur les voitures automobiles
 légères
 1994 : dispositif de protection latérale sur les nouveaux
 véhicules lourds pour transport de marchandises
 1995 : système de freinage antiblocage de sécurité (ABS)
 sur les véhicules lourds
 1995 : exigences restrictives quant aux pièces dangereu-
 ses tels des pare-buffle ou autres fioritures
 1995 : dispositif de protection arrière sur les voitures
 automobiles lourdes et leur remorque
 1996 : limiteur de vitesse sur les nouvelles voitures
 automobiles lourdes
 1998 : limiteur de vitesse sur toutes les voitures auto-
 mobiles lourdes
 2003 : rétroviseurs d'angle mort sur les camions
 2003 : équipement anti-incendie obligatoire pour les
 poids lourds
 2003 : dispositif de protection avant sur les camions
 2005 : dispositif avant sur les voitures automobiles
 légères (protection des piétons)

Nombre d'accidents impliquant des dommages humains en 2005

	Accidents total	Accidents avec des morts	Accidents avec des blessés	Accidents avec des blessés graves	Accidents avec des blessés légers
Accidents total	21 706	373	21 333	4 614	16 719
en localité	14 027	134	13 893	2 781	11 112
hors localité	5 779	217	5 562	1 548	4 014
sur autoroute	1 900	22	1 878	285	1 593

Les accidents graves :
où se produisent-ils ?

Source :
Office fédéral
de la statistique
OFS

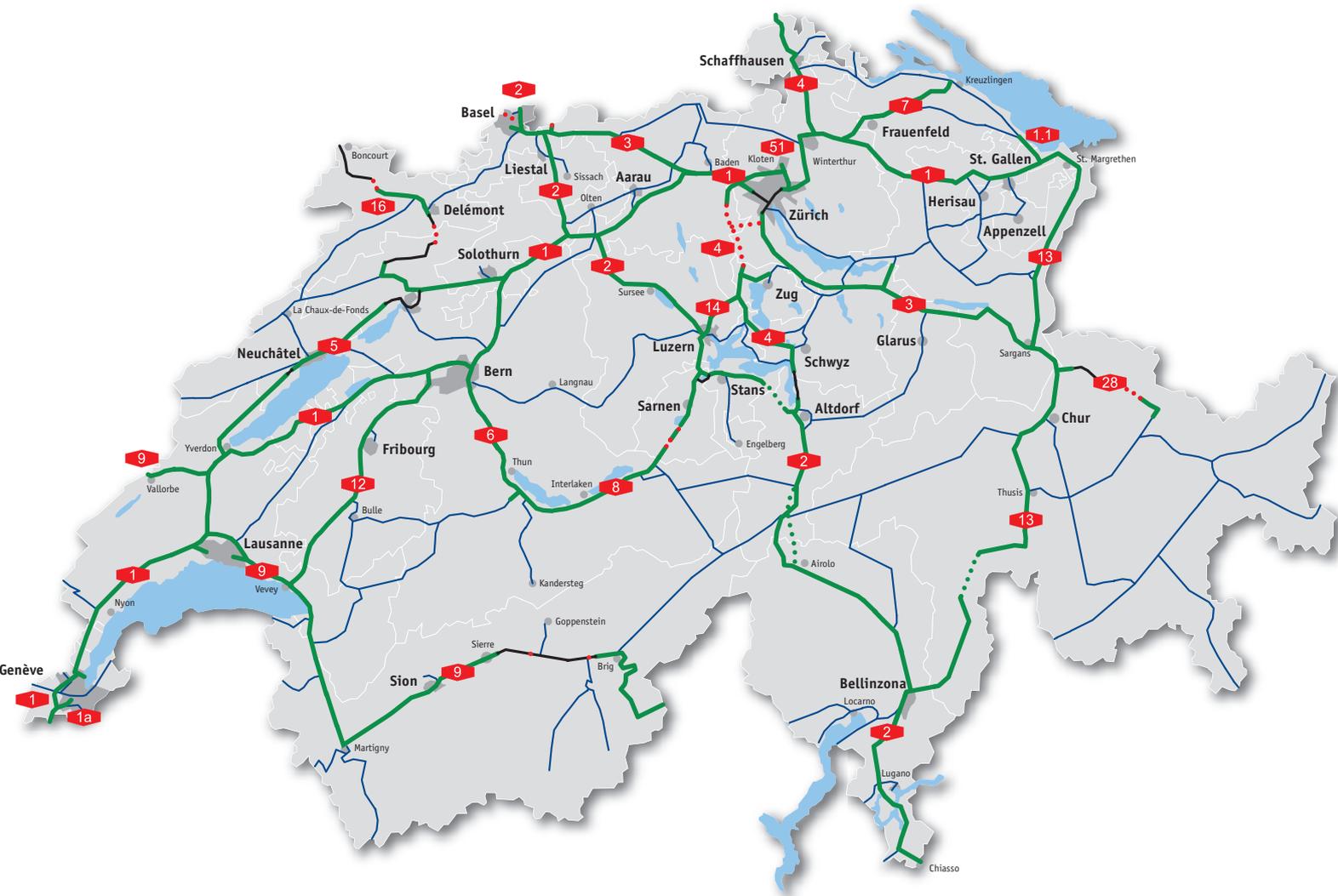
ETAT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION FIN 2006

Le réseau actuel des routes nationales

A la fin de 2006, 1758,2 kilomètres de routes nationales étaient en service, qui se décomposent comme ceci :

- Autoroutes à 7 voies 1,2 km
- Autoroutes à 6 voies 80,7 km
- Autoroutes à 4 voies 1279,0 km
- Semi-autoroutes à 3 voies 1,9 km
- Semi-autoroutes à 2 voies 283,9 km
- Routes à trafic mixte 111,5 km
(route du col du Gothard, Brünig, Simplon, route du Prättigau, Bienne - Douanne, Tavannes - Delémont)

Ce kilométrage correspond à 92,9 % de la longueur totale du réseau prévu.



Durant les 47 ans qui se sont écoulés depuis la mise en chantier de la première route nationale, la Confédération a investi, en chiffres bruts, 50,6 milliards de francs dans l'élaboration de projets, la direction des travaux, l'administration, l'acquisition de terrain et la construction des grands axes routiers, tandis que les cantons y ont participé à hauteur de 8,4 milliards de francs.

CHANTIERS SUR LE RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES

Les deux principaux objectifs des chantiers d'entretien sont les suivants : maintenir la qualité des infrastructures et garantir la sécurité. A cet égard, les critères centraux sont l'adhérence et la planéité des revêtements ainsi que l'amélioration de la

sécurité dans les tunnels. Outre les chantiers d'entretien classiques, souvent étendus, il existe également des chantiers de courte durée. Ils servent avant tout à garantir l'entretien courant des autoroutes : végétation, élimination des dommages superficiels, nettoyage des conduites et des puits, réparation des dégâts dus à des accidents, etc.



Pose du revêtement sur l'A2 Bâle-Augst

Chantiers d'entretien

Construire sans interrompre le trafic

Les travaux d'entretien majeurs se déroulent toujours sans interruption de la circulation. Tant la sécurité du trafic que celle des travailleurs doivent être garanties durant chaque phase, à n'importe quel moment du jour ou de l'année, peu importe les conditions météorologiques.

Le volume du trafic devenant en outre toujours plus important, l'espace routier à disposition diminue en conséquence. Sur l'autoroute A1 entre Berne et St-Gall, chaque tronçon affiche un trafic journalier moyen (TJM) d'au moins 70 000 véhicules répartis sur quatre voies, certains affichant même des pointes allant jusqu'à 100 000 véhicules (Gubrist). Aussi la qualité de la circulation se situe-t-elle dans la zone de précarité ou s'en approche-t-elle dans des conditions normales déjà. Elle y bascule toutefois définitivement en cas de modification de ces dernières, comme par exemple une diminution voire un rétrécissement des voies et/ou une réduction de la vitesse, avec les ralentissements ou embouteillages qui y sont liés.

Chantiers linéaires

Les chantiers autoroutiers sont typiquement des chantiers linéaires, ce qui signifie un important investissement au niveau logistique pour l'ensemble de l'exploitation du chantier. La mise en place et l'enlèvement du chantier sont non seulement très exigeants mais aussi extrêmement précaires : si un problème survient dans l'organisation linéaire (accidents de la circulation/pannes, etc.), toutes les voies de mise en place et d'enlèvement s'effondrent.

Largeur de la chaussée

Les sections transversales normalisées, en particulier les largeurs standard des voies de circulation et des bandes d'arrêt d'urgence, datent encore souvent d'un autre temps. Selon les normes actuelles, ils sont donc trop étroits. Un constat problématique tant pour les automobilistes que pour les exécutants. Lorsqu'un tronçon vieux de 30 ans est adapté aux normes actuelles dans le cadre d'une mesure d'entretien étendue, la place disponible pour les installations et l'exploitation des chantiers ainsi que pour le trafic régulier est limitée et les automobilistes la considèrent souvent comme insuffisante.

Autoroute A1 : tronçon Genève – Aéroport

- Durée des travaux : de janvier 2006 à novembre 2007
- Travaux à réaliser : remise en état des infrastructures et adaptation aux nouvelles normes : canalisations, chaussées, voies d'accès, ponts et passerelles, éclairages, dispositifs de sécurité, végétation. Modernisation des installations :
en particulier, le tronçon «aéroport» sera équipé des mêmes portiques de signalisation directionnelle que le reste de l'autoroute de contournement.
- Coût total : environ 28 millions de francs.
- Longueur du tronçon : 3,3 kilomètres
- A noter : le tronçon Genève-Aéroport a été mis en service en 1986. Deux voies dans chaque direction seront assurées, moyennant diverses modifications temporaires et des réductions de vitesse. Les travaux sur les voies d'accès s'effectueront en 2007. Les interventions nécessitant des restrictions de trafic plus importantes s'effectueront de nuit.
- Plus d'informations : www.autoroute-aeroport.ch

*à gauche :
réfection de
l'autoroute A1
vers l'aéroport de
Genève*



*à droite :
réfection de
l'autoroute A12
vers
Vevey-Semsaies*

- Coûts globaux : 85,6 millions de francs
- Longueur du tronçon concerné : 7,8 kilomètres
- Particularités : Le tronçon de la route nationale A12 entre Flamatt et Bümliz a été ouvert à la circulation en 1976/1977. Le renouvellement global planifié est nécessaire afin de garantir la sécurité et le bon fonctionnement de l'autoroute pour les années à venir. Les adaptations du système d'évacuation des eaux usagées sont elles nécessaires pour remplir les exigences légales en matière de protection des eaux. Dans la cuvette de la vallée de Wangen, qui est en partie fortement peuplée, le bruit provoqué par l'autoroute est plus important que dans une plaine. Outre l'assainissement de toutes les parois antibruit existantes et la mise en place de nouvelles parois à Niederwangen, il est également prévu de poser un revêtement atténuant les émissions sonores.



Autoroute A12 : tronçon Flamatt – Bümliz

- Durée : avril 2007 à octobre 2008
- Travaux à exécuter : réfection de la chaussée (corps de la route) ; pose d'un nouveau revêtement atténuant les émissions de bruit; remise en état des ouvrages d'art ; allongement des deux bretelles d'accès à Niederwangen (en direction de Berne et Fribourg) ainsi que de la bretelle d'accès en direction de Fribourg à Bümliz ; amélioration de l'écoulement vers le réseau urbain depuis la sortie de Berne-Bümliz (feux de signalisation) ; complètement des bandes d'arrêt d'urgence manquantes près de la jonction de Berne-Bümliz (jonction de / vers Fribourg) ; installation de glissières de sécurité amovibles dans la berme centrale ; amélioration de la signalisation (dynamique) lors de bouchons près de la jonction de Bümliz et de l'intersection de Weyermannshaus ; remplacement des anciens panneaux de signalisation ; adaptation des systèmes d'évacuation des eaux usagées aux prescriptions légales en vigueur ; renouvellement de l'équipement électromécanique ; modernisation des parois anti bruit existantes et mise en place de nouvelles parois à Niederwangen.

Autoroute A12 : tronçon Vevey – Semsaies

- Durée des travaux : de mars 2006 à septembre 2007
- Travaux à réaliser : pose d'une nouvelle couche de roulement, transformation d'un accès de service, adaptation des séparateurs d'huile aux normes actuelles, construction d'un système de retenue, mise en conformité des installations de protection faune - trafic (clôture), suppression des plantations en berme centrale avec recouvrement par un revêtement bitumineux.
- Coût total : 135 millions de francs
- Longueur du tronçon : environ 12 kilomètres
- A noter : toute la durée des travaux, le guidage de trafic est assuré en permanence sur 4 voies, à l'exception d'une fermeture de courte durée (2-3 nuits par rampe), des rampes d'accès de la jonction de Vevey, prévue pour les travaux de réfection de revêtement. La largeur de la chaussée en circulation permet aux véhicules de tourisme de rouler côte à côte et la voie de droite est interdite aux véhicules plus larges que 2.00 m. La vitesse est limitée à 80 km/h pendant les travaux.
- Plus d'informations : www.sr-vd.ch oder www.sar-fr.ch

Route nationale A16 : tronçon La Heutte – Bienne nord (route nationale de 3e classe, route à trafic mixte)

- Durée : mesures d'urgence dès 2007, travaux principaux dès 2009
- Travaux à exécuter : La première mesure consistera à renouveler l'éclairage des tunnels en 2007. Afin d'améliorer la protection contre les chutes sur les ponts menant aux Champs-de-Boujean, les bordures des ponts seront équipées de dispositifs de balisage. Dans un premier temps, d'ici à 2009, le trafic lent sera détourné hors de l'A16. Simultanément, la voie se situant du côté de la montagne sera remise en état, afin qu'elle puisse être exploitée pour la circulation dans les deux sens durant la rénovation ultérieure de la voie menant à la vallée. Il est ensuite prévu de construire un tracé propre pour le tunnel accueillant le trafic montant.
- Coûts globaux : 60 millions de francs
- Longueur du tronçon concerné : 9 kilomètres
- Particularités : L'A16 La Heutte – Bienne nord est une route nationale de 3e classe qui traverse les gorges du Taubenloch. Elle a quatre voies réparties sur deux sens et est ouverte à tout type de trafic, y compris les vélos et les véhicules agricoles. Comme cette situation provoque un certain nombre d'accidents, le trafic automobile doit être séparé du trafic lent. Par la même occasion, on va remettre en état les ouvrages d'art, les chaussées et les tunnels, qui en ont tous besoin.

Autoroute A2 : tronçon Bâle–Augst

- Durée des travaux : de février 2006 à juin 2008
- Travaux à réaliser : pose d'un nouveau revêtement, remise en état des ouvrages d'art (notamment des joints des ponts) et d'évacuation des eaux, remplacement des glissières de sécurité, du marquage et de la signalisation, remplacement et construction de parois antibruit, installation de dispositifs électromécaniques, notamment d'un système de guidage du trafic, adaptation de la galerie de Schweizerhalle aux nouvelles directives relatives à la sécurité dans les tunnels (surtout concernant la ventilation).
- Coût total : env. 185 millions de francs
- Longueur du tronçon : env. 12 kilomètres
- À noter : durant toute la période de travaux, chaque direction dispose de trois voies de circulation (exceptions possibles aux heures creuses). Pour ce faire, des ponts provisoires ont été érigés aux échangeurs de Hagnau-Gellert et de Augst (une voie supplémentaire par direction). Ce tronçon, qui compte en moyenne 118 000 véhicules par jour, voire 145 000 aux heures de pointe, a été mis en service il y a 35 ans.
- Autres informations : www-baselaugst.ch



Montage du pont provisoire à l'échangeur d'Augst, octobre 2005

Autoroute A2 : tronçon Erstfeld–Amsteg

- Durée des travaux : d'octobre 2005 à juin 2007
- Travaux à réaliser : pose d'un nouveau revêtement de type drainant ; construction d'un système d'évacuation et de traitement des eaux de surface ainsi que d'une paroi anti-bruit et d'un mur de protection contre les crues.
- Coût total : env. 180 millions de francs
- Longueur du tronçon : env. 10 kilomètres
- À noter : le tronçon, où circulent quotidiennement 20 000 véhicules, voire 46 000 les jours de forte affluence, a été mis en service dans les années 70. Durant toute la période de travaux, le trafic en direction du Sud circule sur deux voies, alors que vers le Nord, une seule voie est praticable. Durant l'affluence estivale, le chantier est suspendu et la circulation est garantie sur les 4 voies. Aucun autre engorgement n'est prévu en direction du Sud, mis à part les congestions « habituelles » aux alentours de Pâques, de l'Ascension et de Pentecôte. D'après les experts, la circulation risque d'être difficile en direction du Nord les dimanches après-midi des mois de mai et juin 2006.
- Autres informations : www.uri-a2.ch

Autoroute A5 : tronçon Cornaux – La Neuveville Est

- Durée des travaux : de mars 2006 à février 2008
- Travaux à réaliser : pose d'un nouveau revêtement de type drainant et phonoabsorbant, ainsi que de parois anti-bruit. Réfection des ponts. Séparation des voies de circulation de la semi-autoroute par un dispositif de sécurité. Assainissement du système d'évacuation des eaux (canalisations et séparateurs d'huile), ainsi que de certains voûtages.
- Coût total : 139 millions de francs.
- Longueur du tronçon : environ 12 kilomètres
- A noter : sauf imprévu, aucun report de trafic ne sera effectué sur le réseau des routes cantonales ou communales. Le régime de trafic sera donc en bidirectionnel sur une voie autoroutière alors que les travaux se dérouleront sur l'autre voie.
- Plus d'informations : www.ne.ch/spch

à gauche :
La Neuveville :
Nettoyage après
pose du SAMI
renforcé



à droite :
Montage des
murets de retenue
préfabriqués
le long de la voie
CFF



Cressier :
Pose de la couche
de roulement dans
la berme centrale



1,321 MILLIARDS POUR LES ROUTES NATIONALES EN 2007

Quelque 7 km vont s'ajouter au réseau des routes nationales cette année. Le feu vert a été donné aux travaux principaux de sept tronçons. Voilà ce que

prévoit le programme de construction 2007 approuvé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le Parlement a accordé un crédit de 1,321 milliard de francs à cet effet lors de sa session d'hiver.

Les parts les plus importantes de la manne fédérale reviennent aux cantons suivants :

- Zurich 335,4 millions de francs
- Berne 168,1 millions
- Jura 137,6 millions
- Valais 119,4 millions
- Uri 63,1 millions
- Grisons 59,0 millions
- Argovie 54,6 millions

L'attribution des ressources engagées pour l'achèvement du réseau, les projets d'aménagement, les mesures de lutte contre le bruit et de protection de l'environnement tient dûment compte du réseau routier romand et tessinois, puisque 386,8 millions de francs, soit 28,9 % du total du crédit, sont accordés pour les tronçons en voie de réalisation dans ces deux régions.

La mise en chantier des tronçons suivants a été autorisée : route d'accès à la jonction de Neufeld en ville de Berne (A1), Flurlingen - Oerlingen dans le « Weinland » zurichois (mini-autoroute A4), Bienne Est-Bienne Sud (tunnel de Längholz/Büttenberg/A5), contournement de Lungern OW (Brünig/A8), Gampel-Brigue-Glis (contournement de Viège VS/A9), Moutier Est-Court et Court-Tavannes (BE, A16/Transjurane).



En haut :
entrée du tunnel de
l'Uetliberg près de
Wettswil a.A.

En bas :
coffrage dans le tunnel
de l'Uetliberg pour la
construction de la voûte

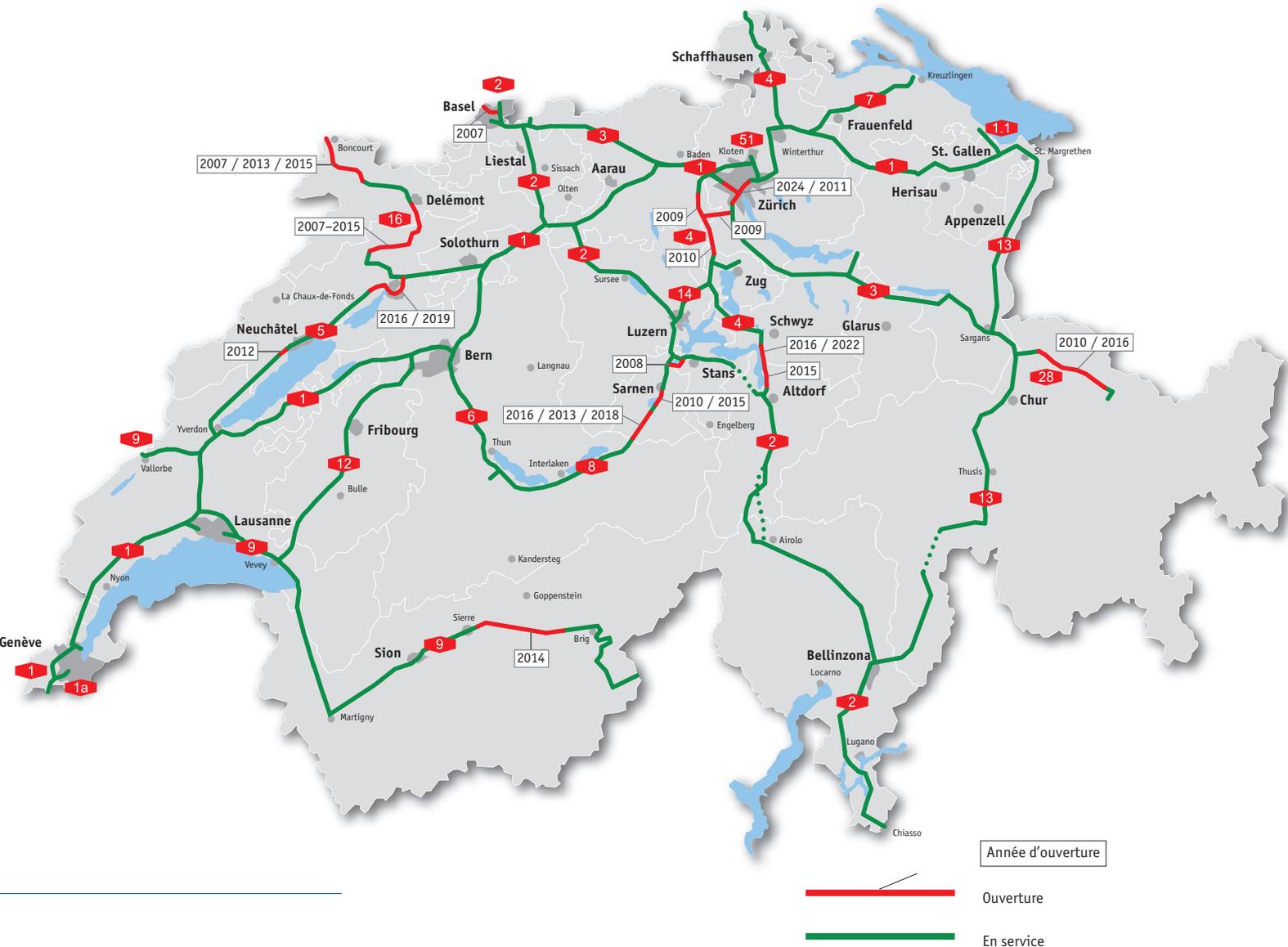
Photo
Amberg Engineering SA

ROUTES NATIONALES SUISSES OUVERTURES PROBABLES

Mises en service en 2007

La mise en service des tronçons suivants est prévue cette année sur le réseau des routes nationales :

- Tangente Nord de Bâle A2 : frontière française–Wiese (autoroute à 4 voies, 2,8 km)
- Transjurane A16 : limite cantonale JU/BE–Moutier Est BE (semi-autoroute à 2 voies, 4,1 km)
- Transjurane A16 : Delémont Est–limite cantonale JU/BE (demi-jonction de Choindez, semi-autoroute à 2 voies, 0,2 km))
- Transjurane A16, installations douanières de Boncourt JU



A la fin de 2006, 1758,2 kilomètres de routes nationales étaient en service, soit 92,9 % de la longueur totale du réseau prévu.

Pont de
Reppischtal
à Urdorf



Ouverture prévue :
2007-2010

RN	Canton	Tronçon	Autoroute		Voie express
			à 6 voies	à 4 voies	à 2 voies
2007					
A2	BS	Frontière française–Wiese (Bâle)		2,8 km	
A16	JU	Plateforme douanière de Boncourt			
A16	JU	Delémont Est–frontière BE (demi-jonction de Choindéz)			0,2 km
A16	BE	Frontière JU–Moutier Est			4,1 km
2008					
A1	SO/OW	Tunnel d'exercice (non inclus dans le réseau)			0,8 km
A2	BS	Frontière française – Wiese (Bâle), tunnel Luzernerring			
A2	NW	Obkirchen–Acheregg tube Nord du tunnel de Kirchenwald		0,8 km	
A8	OW	Tunnel de Lopper (raccordement, portion dans le canton d' OW)			1,1 km
A8	NW	Limite cantonale OW–Acheregg tunnel de raccordement			0,9 km
2009					
A1	BE	voie d'accès de Neufeld			
A1c	AG	mesures complémentaires			
A1	ZH	Bergermoos–Fildern		2,7 km	
A4	ZH	Uetliberg Est–Fildern		4,6 km	
2010					
A4	ZH	Fildern–Knonau		13,4 km	
A4	ZH	Knonau–limite cantonale ZG		2,8 km	



DOMAINES DE SUBVENTION

La Confédération alloue des contributions pour l'aménagement du réseau des routes principales. Ce dernier comprend les routes d'importance nationale et internationale qui ne font pas partie du réseau des routes nationales.

Après consultation des cantons, le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales. Parmi les 18 300 km de routes cantonales, près de 2 300 km d'entre elles sont classées dans ledit réseau (550 km de routes de plaine, 1500 km de routes alpestres et 250 km de routes du Jura).

Canton	Routes de plaine km	Routes alpestres km	Routes du Jura km	Total km
ZH	61,5			61,5
BE	100,4	166,5	29,4	296,3
LU	25,7	46,3		72,0
UR		96,5		96,5
SZ	14,2	55,7		69,9
OW		9,3		9,3
NW		10,7		10,7
GL		37,7		37,7
ZG	12,1			12,1
FR	11,6	45,6		57,2
SO	23,7			23,7
BS	1,1			1,1
BL			45,4	45,4
SH	9,6		7,2	16,8
AR	1,4	40,9		42,3
AI		13,9		13,9
SG	37,2	95,9		133,1
GR		462,7		462,7
AG	70,0		36,8	106,8
TG	96,8			96,8
TI		120,3		120,3
VD	50,3	58,2	19,4	127,9
VS		219,1		219,1
NE			78,5	78,5
GE	30,8			30,8
JU			39,7	39,7
Total CH	546,4	1479,3	256,4	2282,1

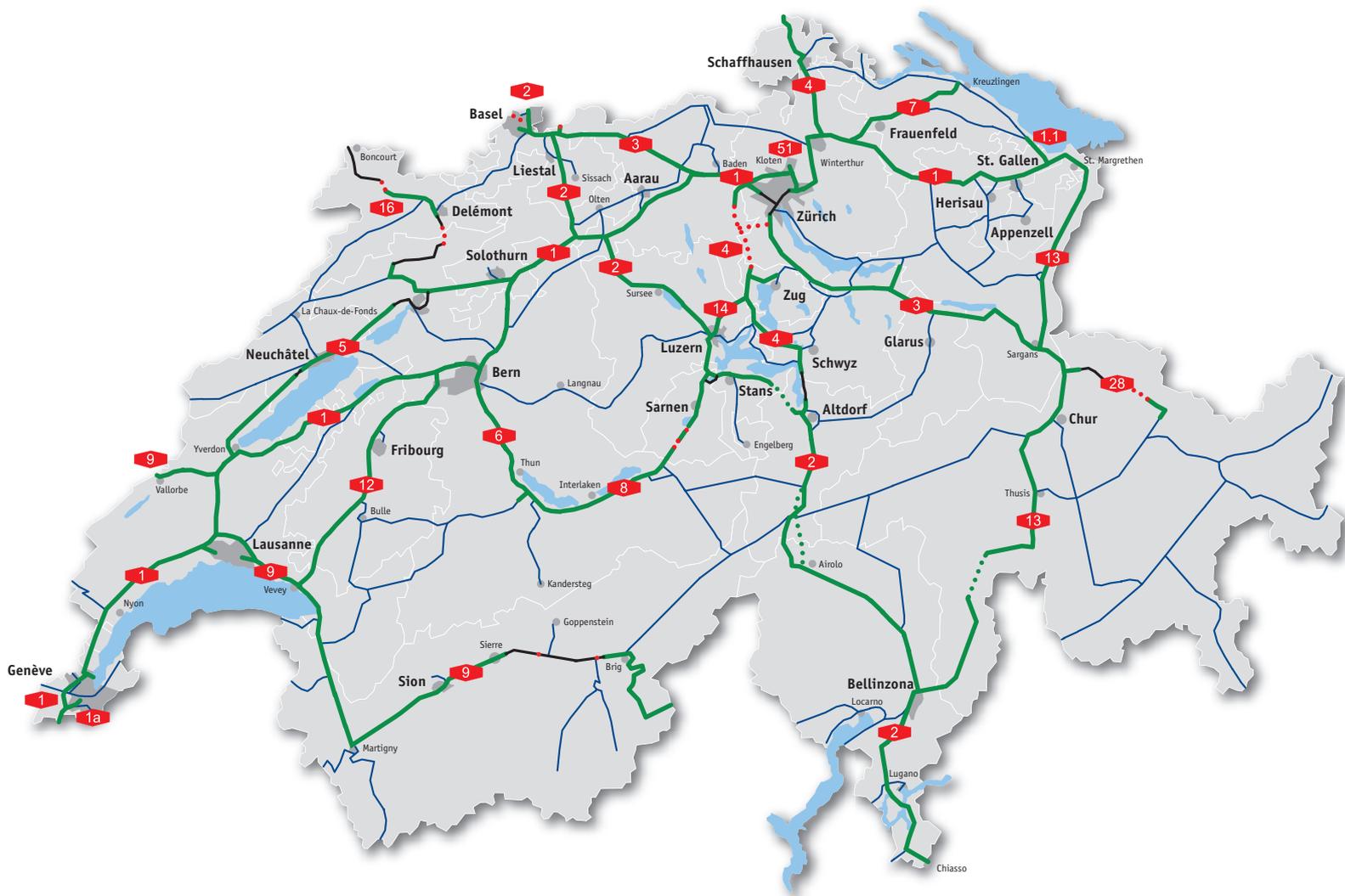
Office fédéral des routes OFROU

RÉSEAU SUISSE DES ROUTES NATIONALES ET PRINCIPALES

Schéma du réseau achevé

L'Office fédéral des routes est responsable d'env. 1900 km de routes nationales, de 3000 ponts, de plus de 200 tunnels et d'une multitude de galeries et d'ouvrages de protection. Dans l'optique du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'infrastructure routière garantit :

- un réseau de routes nationales attrayant
- un accès rapide au réseau
- un minimum de pollution par la route



- Routes nationales (RS 725.113.11)
- Routes principales (RS 725.116.23)

Canton	Autoroutes						Semi-autoroutes			
	7 voies		6 voies		4 voies		3 voies		2 voies	
	planifié	en service	planifié	en service	planifié	en service	planifié	en service	planifié	en service
ZH	0,0	0,0	37,1	29,7	110,9	82,0	0,0	1,9	11,1	11,1
BE	0,0	0,0	13,2	13,2	136,7	124,4	0,0	0,0	62,6	39,7
LU	0,0	0,0	2,6	2,6	55,9	55,9	0,0	0,0	0,0	0,0
UR	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0	37,1	0,0	0,0	6,3	16,3
SZ	0,0	0,0	0,0	0,0	52,7	43,2	0,0	0,0	0,0	2,2
OW	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	1,8	0,0	0,0	31,1	17,8
NW	0,0	0,0	0,0	0,0	22,9	22,9	0,0	0,0	0,9	0,9
GL	0,0	0,0	0,0	0,0	16,6	16,6	0,0	0,0	0,0	0,0
ZG	0,0	0,0	0,0	0,0	17,7	17,7	0,0	0,0	0,0	0,0
FR	0,0	0,0	0,0	0,0	84,2	84,2	0,0	0,0	0,0	0,0
SO	0,0	0,0	0,0	0,0	43,8	43,8	0,0	0,0	0,0	0,0
BS	0,0	0,0	3,5	3,5	8,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0
BL	0,0	0,0	9,5	9,5	20,7	20,7	0,0	0,0	0,0	0,0
SH	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	17,2	17,2
SG	0,0	0,0	0,0	0,0	139,8	139,8	0,0	0,0	0,0	0,0
GR	0,0	0,0	0,0	0,0	50,2	43,6	0,0	0,0	112,1	90,8
AG	0,0	1,2	11,5	11,5	87,8	86,6	0,0	0,0	0,0	0,0
TG	0,0	0,0	0,0	0,0	47,3	42,8	0,0	0,0	0,0	0,0
TI	0,0	0,0	7,3	7,3	108,8	101,7	0,0	0,0	20,7	27,8
VD	0,0	0,0	3,4	3,4	189,8	189,1	0,0	0,0	12,8	12,8
VS	0,0	0,0	0,0	0,0	89,6	60,1	0,0	0,0	15,6	15,6
NE	0,0	0,0	0,0	0,0	32,9	32,9	0,0	0,0	3,0	3,0
GE	0,0	0,0	0,0	0,0	27,2	27,2	0,0	0,0	0,0	0,0
JU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,9	28,7
Total	0,0	1,2	88,1	80,7	1400,2	1279,0	0,0	1,9	341,3	283,9



Office fédéral des routes OFROU

Routes à trafic mixte		Voies d'accès		Total km			
planifié	en service	planifié	en service	(sans les voies d'accès)		(avec les voies d'accès)	
				planifié	en service	planifié	en service
0,0	0,0	0,0	0,0	159,1	124,7	159,1	124,7
19,4	19,4	2,6	0,8	231,9	196,7	234,5	197,5
0,0	0,0	0,0	0,0	58,5	58,5	58,5	58,5
10,0	16,1	0,0	0,0	69,3	69,5	69,3	69,5
0,0	4,3	2,1	2,1	52,7	49,7	54,8	51,8
1,0	13,3	0,0	0,0	33,9	32,9	33,9	32,9
2,0	0,0	0,0	0,0	25,8	23,8	25,8	23,8
0,0	0,0	0,0	0,0	16,6	16,6	16,6	16,6
0,0	0,0	0,0	0,0	17,7	17,7	17,7	17,7
0,0	0,0	0,0	0,0	84,2	84,2	84,2	84,2
0,0	0,0	0,0	0,0	43,8	43,8	43,8	43,8
0,0	0,0	0,0	0,0	11,5	8,4	11,5	8,4
0,0	0,0	1,2	1,2	30,2	30,2	31,4	31,4
0,0	0,0	0,0	0,0	19,1	17,2	19,1	17,2
0,0	0,0	8,2	8,2	139,8	139,8	148,0	148,0
0,0	27,9	0,0	0,0	162,3	162,3	162,3	162,3
0,0	0,0	1,1	1,1	99,3	99,3	100,4	100,4
0,0	0,0	0,0	0,0	47,3	42,8	47,3	42,8
0,0	0,0	0,0	0,0	136,8	136,8	136,8	136,8
0,0	0,0	0,0	0,0	206,0	205,3	206,0	205,3
28,6	28,6	0,0	0,0	133,8	104,3	133,8	104,3
1,9	1,9	0,0	0,0	37,8	37,8	37,8	37,8
0,0	0,0	0,0	0,0	27,2	27,2	27,2	27,2
0,0	0,0	0,0	0,0	47,9	28,7	47,9	28,7
62,9	111,5	15,2	13,4	1892,5	1758,2	1907,7	1771,6

Autoroutes en service

LONGUEUR TOTALE PAR TYPE DE ROUTE

LISTE DES TUNNELS SUR LES ROUTES NATIONALES

État au début novembre 2005

La liste exhaustive est disponible sur notre site :
www.astra.admin.ch,
 rubrique « Thèmes »,
 « Routes nationales »

État	sur une ligne existante				hors d'une ligne existante*				Total			
	1 tube (en m)	2 tubes (en m)	Total tubes (en m)	Nombre d'objets	1 tube (en m)	2 tubes (en m)	Total tubes (en m)	Nombre d'objets	Total de tunnels à 1 tube (en m)	Total de tunnels à 2 tubes (en m)	Longueur totale de tunnels (en m)	Nombre total d'objets
En planification	4700	0	4700	2	0	0	0	0	4700	0	4700	2
Projet général	14352	0	14352	6	0	0	0	0	14352	0	14352	6
Projet définitif	7346	1730	9076	9	0	0	0	0	7346	1730	9076	9
Projet de détail	9571	16647	26218	16	0	0	0	0	9571	16647	26218	16
En construction	10315	21981	32296	21	0	0	0	0	10315	21981	32296	21
En exploitation	88860	108453	197313	206	4736	2110	6846	14	93596	110563	204159	220
Total	135144	148811	283955	260	4736	2110	6846	14	139880	150921	290801	274

* (p. ex. les tunnels raccordés à une jonction ou à un échangeur)

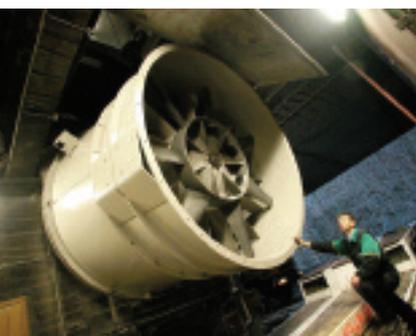


Le tunnel de Gion, terminé en 2005

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

L'amélioration de la sécurité dans les tunnels faisait déjà partie des tâches importantes de l'OFROU avant les dramatiques incendies dans les tunnels du Mont-Blanc, des Tauern et du Gothard.

La task force « Tunnels » a en effet été mise sur pied en 1998 déjà, livrant son rapport final en 2000.



*Tunnel du Belchen
Fixation du ventilateur vers le
portail nord, décembre 2002*

Après l'accident dans le tunnel du Gothard le 24 octobre 2001, tous les tunnels de plus de 600 mètres situés sur des routes nationales ont été vérifiés et, le cas échéant, soumis à une série de mesures d'urgence (signalisation, dispositifs de balisage, éclairage). En plus de l'entretien ordinaire des tunnels, l'OFROU investit depuis chaque année 50 millions de francs supplémentaires pour la sécurité dans les tunnels.

La nouvelle directive de l'OFROU décrivant les équipements de sécurité nécessaires dans les tunnels est entrée en vigueur le 1er octobre 2004. Ces lignes directrices et ces normes sont appliquées lors de la construction de nouveaux tunnels, mais elles concernent aussi l'entretien et la transformation des tunnels existants. Leur objectif est de les rendre conformes aux nouveaux standards en vigueur. L'OFROU veut moderniser les anciens tunnels sur le plan des techniques de sécurité dans le cadre des moyens financiers disponibles. Entre 2005 et 2012, l'OFROU va investir environ 700 millions de francs pour la sécurité dans les tunnels des routes nationales. Alors que l'objectif prioritaire consiste à adapter la signalisation ainsi que les dispositifs de balisage, l'objectif secondaire se concentre sur les équipements d'aération. Les mesures architecturales telles que les galeries de sécurité n'arrivent elles qu'en troisième position au niveau des priorités.

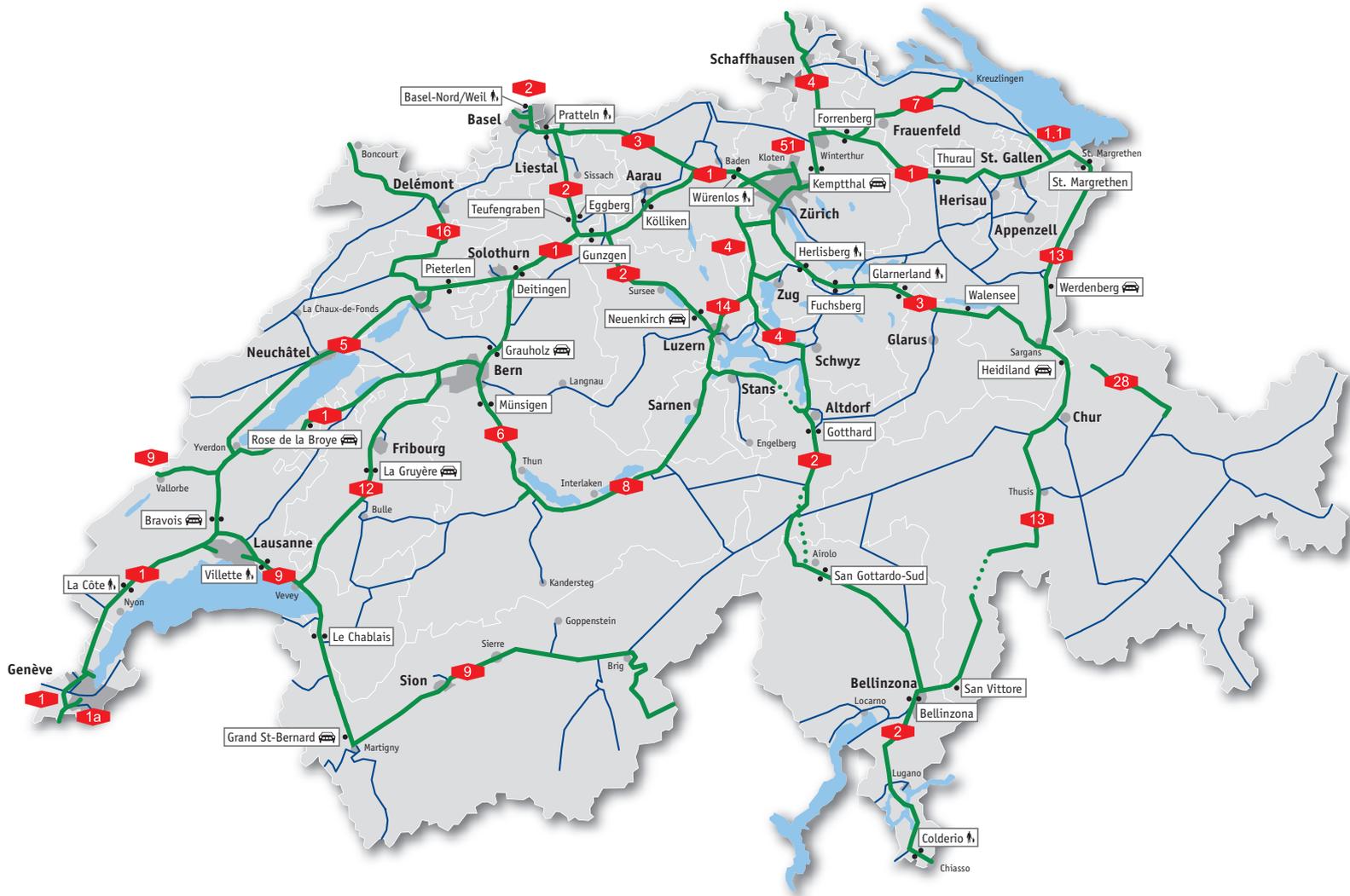
Grâce à la mise en place d'un tunnel d'exercice pour les services d'intervention à Balsthal et à Lungern, une autre mesure, proposée en 2000 dans le rapport final de la task force « Tunnels », va être mise en œuvre. La Confédération y participe à hauteur de 30 millions de francs. Tous les services d'intervention impliqués ont ainsi la possibilité de s'entraîner à un incendie dans un tunnel, dans des conditions proches de la réalité. Le paquet global des mesures de sécurité applicables aux ouvrages que sont les tunnels sur les routes nationales peut être arrondi grâce à cet élément organisationnel et la sécurité des services d'intervention ainsi que celle des usagers de la route peuvent encore être améliorées. La mise en service interviendra en principe dans le courant de l'année 2009.





STATIONS-SERVICE ET RESTAURANTS AUTOROUTIERS (AIRES DE RAVITAILLEMENT)

A l'heure actuelle, le réseau autoroutier suisse compte 34 aires de ravitaillement en exploitation. Ces dernières offrent aux voyageurs la possibilité de se reposer, de se sustenter ou de faire le plein. Neuf d'entre elles sont aménagées de manière que les voitures puissent passer sur l'autre chaussée et repartir dans la direction opposée. Sept autres permettent de franchir l'autoroute à pied. En fonction du type de trafic et de son volume, la



des deux côtés



un côté seulement



possibilité pour les voitures de repartir dans la direction opposée

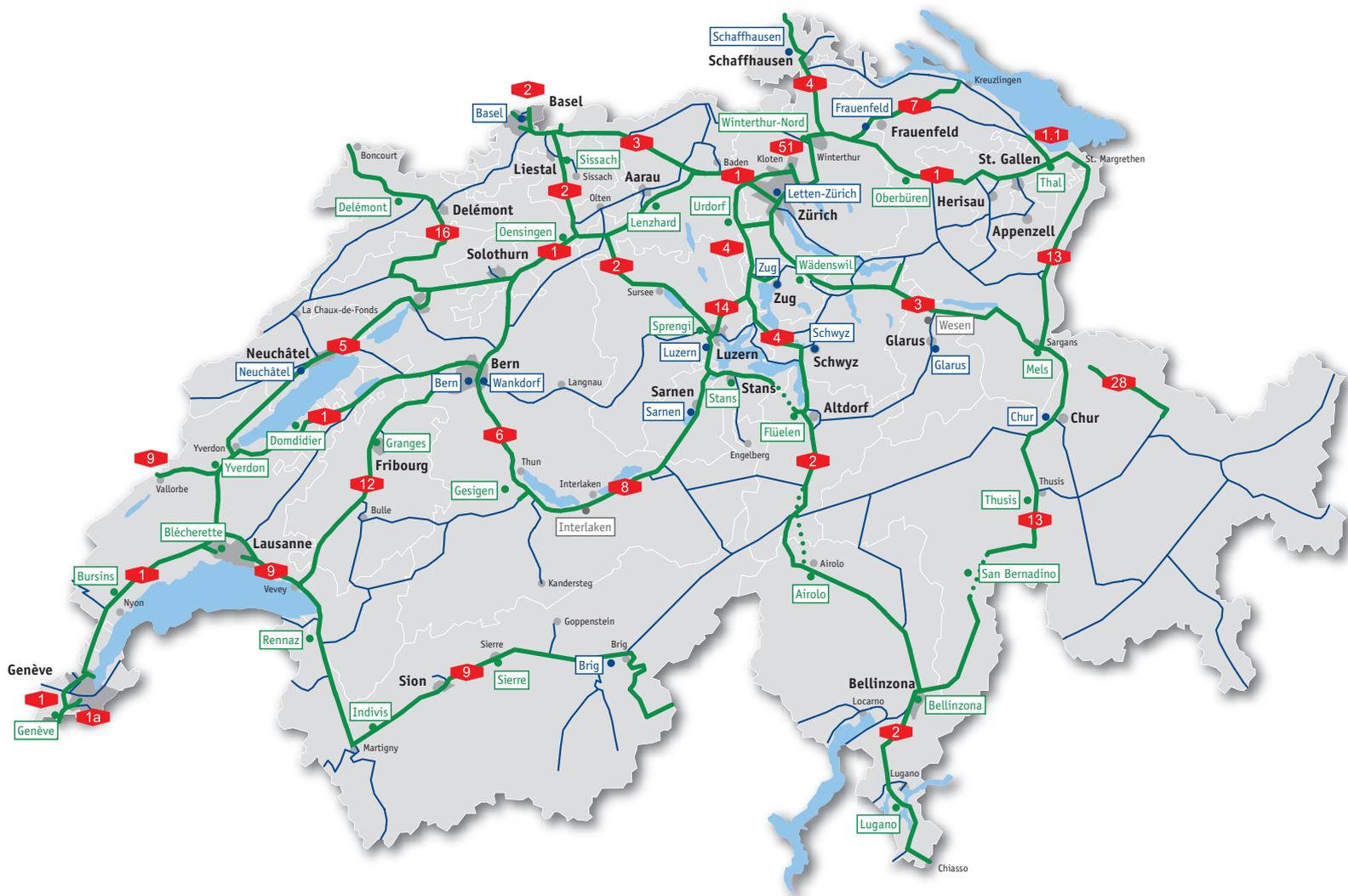


possibilité de franchir l'autoroute à pied

distance optimale entre deux aires de ravitaillement est de l'ordre de 40 à 50 kilomètres. Elle est plus petite sur les axes très fréquentés ou sur les routes d'accès aux régions touristiques, et, au contraire, plus grande sur les tronçons à trafic réduit.

CENTRES DE RENFORT DE LA POLICE

Emplacements des centres de renfort de la police avec participation aux coûts des RN (état à fin septembre 2006)



- en service dans le périmètre d'une RN
- centres de renfort auxiliaires dans le périmètre d'une RN
- en service hors du périmètre d'une RN



CONTRÔLES DE POIDS LOURDS EN 2006

Contrôles « normaux » et « intensifiés »

Informations sur les contrôles de poids lourds

- Il peut y avoir plusieurs irrégularités par véhicule contrôlé
- 56,78 % des camions contrôlés étaient immatriculés en Suisse, 41,57 % dans l'UE et 1,66 % dans d'autres pays
- Plus de 22 % des irrégularités correspondaient à des manquements à la réglementation sur la durée du travail et du repos, 20 % à des excès du poids total ou de charge par essieu

Canton	Total nombre d'heures	Nombre de véhicules contrôlés	CH	UE	Autres pays	Total nombre d'irrégularités	ADR/SDR		OETV	
							A0	D	A0	D
							AG	6251	7660	5713
AR	1277	656	607	49	0	61	0	0	0	0
BE	17096	11240	10726	491	23	1712	7	94	81	109
BL	12724	9197	5187	3943	67	2873	23	97	96	85
BS	4093	1721	862	787	72	579	0	9	4	84
FR	2037	618	549	68	1	200	0	4	1	8
GL	1940	2754	1742	976	36	516	5	13	0	0
GR*	13101	8353	3529	4676	148	2944	8	15	11	76
JU	2420	1054	865	189	0	77	0	0	0	2
LU	11281	6236	3738	2405	93	1731	33	38	101	305
NW	7984	9058	2569	6376	113	1398	0	2	99	252
OW	1099	1559	1339	214	6	153	0	1	9	2
SG	8729	9406	6953	2189	264	1782	1	15	34	82
SH	4804	1215	375	811	29	499	4	0	4	90
SO	12945	7730	4454	3224	52	3706	25	34	1	1
SZ	923	650	557	91	2	219	0	6	3	20
TG	12645	13184	7563	5302	319	3324	8	57	143	255
UR	16524	29319	7244	21086	989	5775	13	26	180	1560
VD	12016	14132	10978	3108	46	1114	3	12	3	13
VS	5260	3093	2299	769	25	847	2	24	8	33
ZG	3561	3732	3099	599	34	349	4	7	7	3
Total	158712	142567	80948	59258	2361	30710	139	482	789	3060

* y compris les centres de contrôle du trafic lourd d'Unterrealta, sur l'A13

Légende des types d'irrégularités :

ADR/SDR : manquement aux dispositions sur le transport de marchandises dangereuses sur route

OETV : manquement à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

Poids : excès du poids total autorisé ou de la charge par essieu autorisée

RPLP : manquement aux dispositions relatives à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (pas d'amende d'ordre)

En état d'ébriété : conduite en état d'ébriété (pas d'amende d'ordre)

Infl. de stupéfiants ou de médicaments : conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments (pas d'amende d'ordre)

OTR : manquement aux dispositions sur la durée du travail et du repos

AO : Amende d'ordre

D : Dénonciation

Interdiction de circuler la nuit et le dimanche		Poids		RPLP	En état d'ébriété	Infl. de stupéfiants ou de médicaments	OTR		Permis de conduire		Autres	
AO	D	AO	D	D	D	D	AO	D	AO	D	AO	D
0	3	19	193	1	7	4	13	354	0	9	76	57
0	0	0	2	0	2	0	2	38	5	0	11	1
47	20	106	383	108	59	4	45	165	0	0	420	64
41	11	149	417	7	11	0	187	161	6	45	1082	455
1	3	16	30	1	3	0	9	111	0	1	47	260
1	1	10	53	3	0	0	0	50	3	20	12	34
1	0	49	44	0	1	1	65	157	2	0	148	30
5	4	107	312	4	3	0	225	720	6	316	1129	3
1	0	0	4	1	0	0	6	53	0	1	7	2
35	4	23	56	2	0	1	38	145	23	76	673	178
28	3	189	196	1	7	0	56	113	1	0	369	82
0	0	6	10	2	2	1	8	43	0	3	48	18
1	1	56	131	82	222	6	5	139	47	235	542	183
3	20	3	59	0	18	0	19	150	0	9	69	51
3	0	147	527	2	3	1	1143	248	0	0	610	961
6	2	3	12	1	0	0	25	75	0	1	43	22
5	1	173	395	1	8	0	71	650	5	44	969	539
23	19	839	1041	1	13	1	75	529	0	23	447	985
3	11	30	216	3	0	0	43	455	0	2	190	130
1	2	13	158	0	7	0	131	315	0	5	52	96
2	0	5	12	2	3	1	16	128	11	108	40	
207	105	1943	4251	222	369	20	2182	4799	109	898	6984	4151

En raison de la méthode différente utilisée par les cantons du Tessin et de Zurich pour recueillir les données, leurs résultats n'ont pu être affichés dans ce tableau.

VOLUME DE TRAFIC SUR LES ROUTES NATIONALES EN 2005/2006

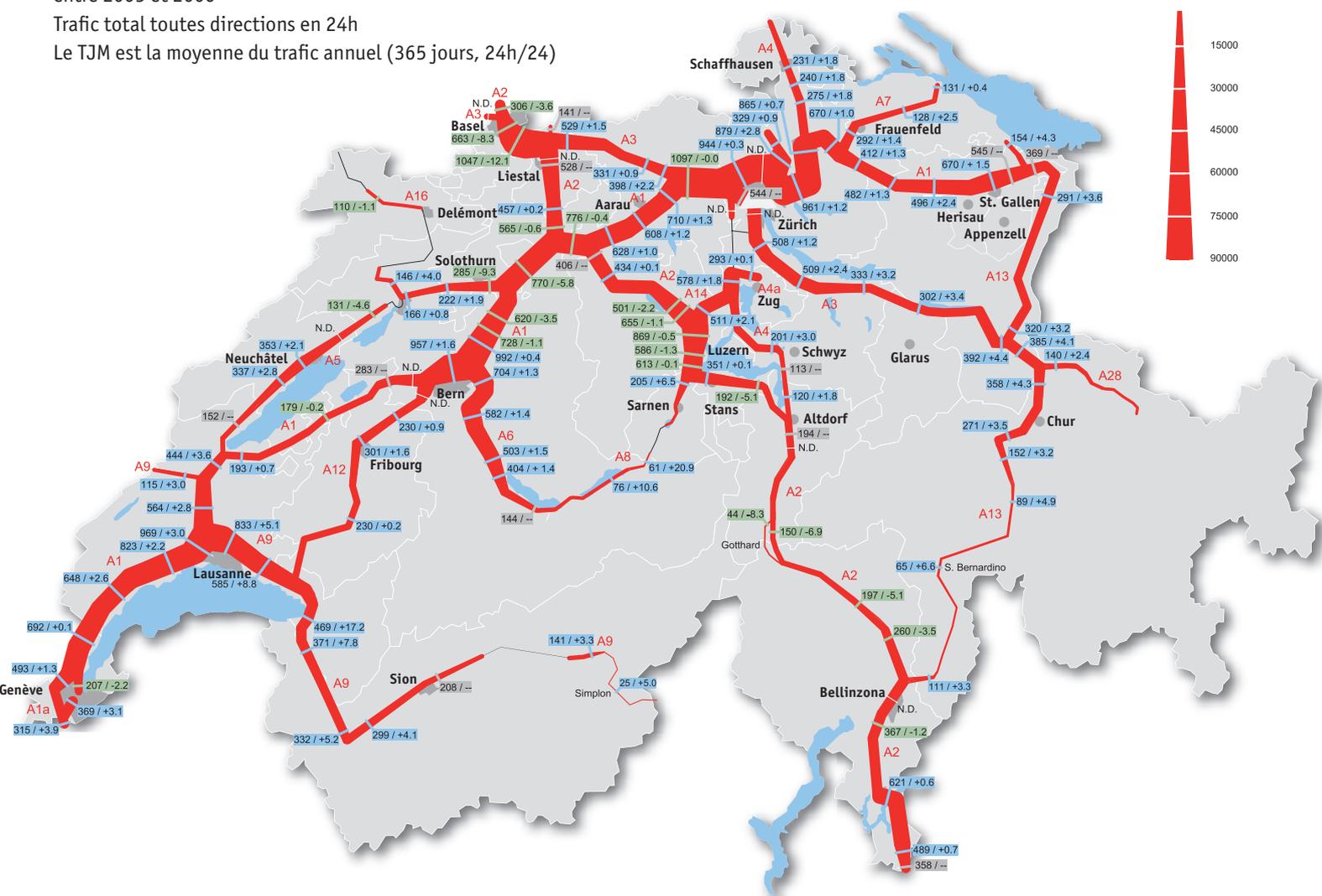
Comptage automatique de la circulation routière (CACR) 2006

Trafic journalier moyen (TJM) et évolution du trafic automobile entre 2005 et 2006

Trafic total toutes directions en 24h

Le TJM est la moyenne du trafic annuel (365 jours, 24h/24)

Nombre de véhicules automobiles
Les débits sont indiqués en centaines sur la carte
Exemple : 12 = 1200



Comptage automatique du trafic routier

L'observation du trafic routier et de son évolution sur le réseau suisse des routes nationales est l'une des conditions essentielles à remplir pour mener une politique des transports qui soit prévoyante. Source d'une banque de données fiable et reconnue, les relevés statistiques sont à la base de la politique de la Confédération, des cantons et des communes en matière de routes, de transports et d'environnement. Le fondement légal nécessaire à cet effet est lui fourni par l'ordonnance du 30 juin 1993 sur la statistique fédérale.

Postes de comptage en 2006

- en service
- en construction ou planifié
- TJM (102) et hausse du trafic en %
- TJM (102) et baisse du trafic en %
- TJM (102) pas d'indications pour l'année précédente

TJM = trafic journalier moyen

VOLUME DE TRAFIC SUR LES AXES DE TRANSIT NORD-SUD

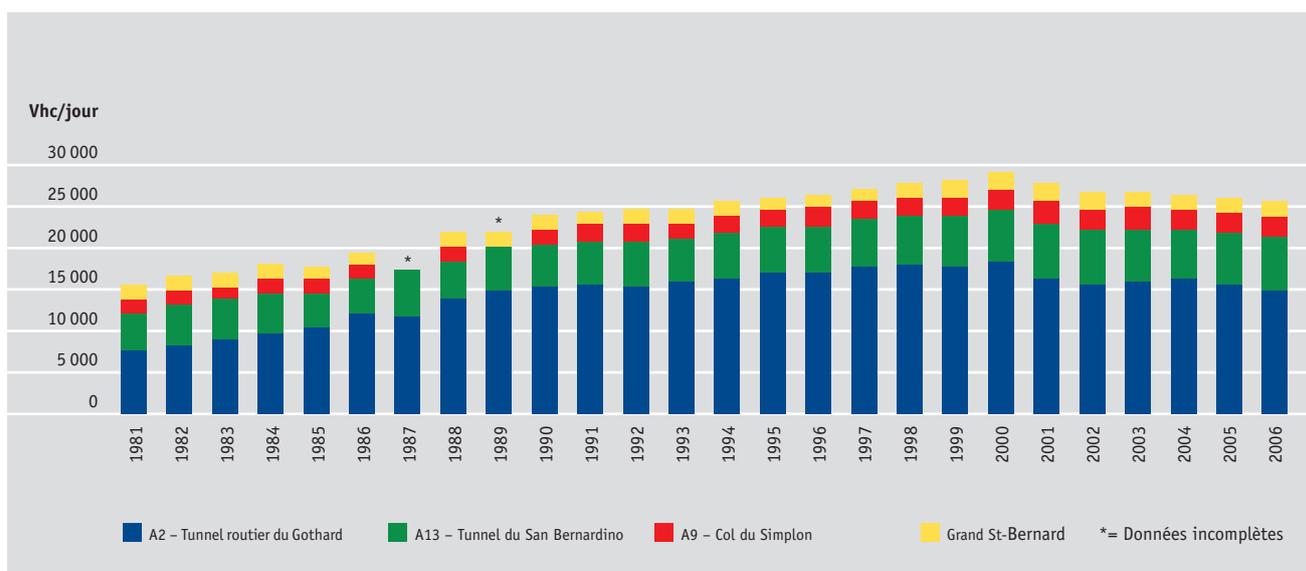
Résultats 2006

En 2006, le nombre de camions ayant transité par les Alpes suisses a baissé de 23 580, c'est-à-dire de 2 %, pour atteindre 1 180 390 véhicules. Pendant l'année, le transport de marchandises a pâti de la chute de rochers sur l'A2 près de Gurnellen le

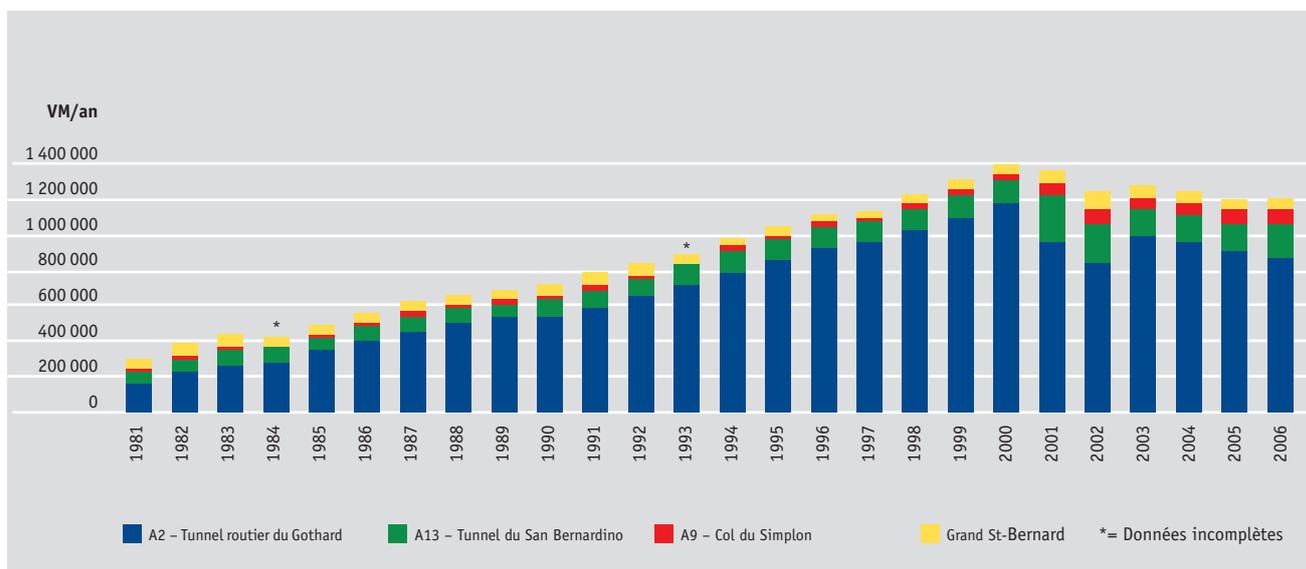
31 mai et de la fermeture consécutive de l'axe du Gothard jusqu'au 29 juin. En effet, le trafic a dû être dévié sur les autres passages alpins, dont l'axe du San Bernardino, qui en a absorbé la majeure partie.

Globalement, 2006 a enregistré une légère hausse du volume du trafic sur l'axe Nord-Sud par rapport à l'année précédente. C'est la première fois depuis 2001 que le seuil des 25 000 véhicules par jour en moyenne annuelle a été atteint.

Trafic journalier moyen transitant par les Alpes, 1981-2006 (globalité du trafic routier)



Camions transitant par les Alpes suisses, 1981-2006, nombre de camions par année et par itinéraire



FLUIDITÉ DU TRAFIC SUR LES ROUTES NATIONALES EN 2005

En 2005, le volume de trafic sur les routes nationales a augmenté de 1,4 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse est néanmoins inférieure à la moyenne de ces dernières années.

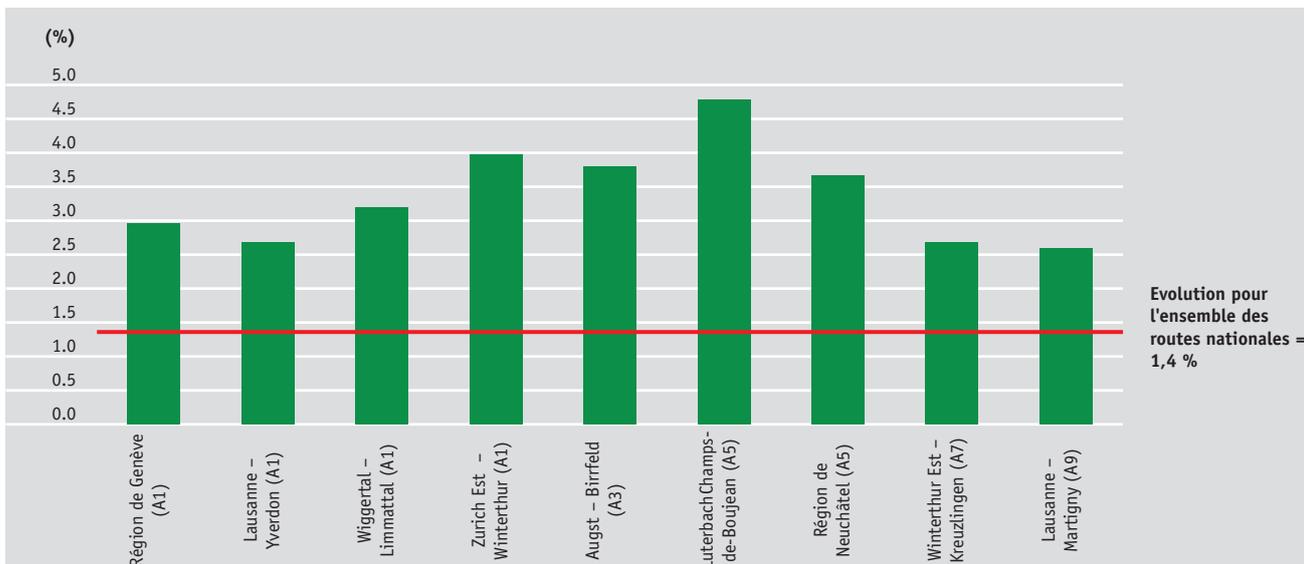
Les 255 stations de mesure automatique de l'OFROU ont recensé 6 452 000 véhicules par jour sur la totalité du réseau routier suisse. Si l'on considère l'ensemble des catégories routières, la hausse est de 1 %. Sur les routes nationales, le volume du trafic a augmenté de 1,4 % alors que les routes principales ont connu une baisse de 0,4 %.

Évolution du trafic en 2005

Ces chiffres se situent clairement en deçà des taux de croissance de ces dernières années. A titre de comparaison, le taux de croissance moyen à long terme se monte à 1,8 % pour l'ensemble des routes, à 2,6 % pour les routes nationales et à 0,8 % pour les routes principales.

Tronçons affichant une hausse du trafic supérieure à la moyenne

Parmi les tronçons qui affichent une hausse du trafic supérieure à la moyenne de plus de 3,5 pourcent, il y a les tronçons de Zurich Est–Winterthur (A1), Augst–Birrfield (A3), Luterbach–Champs-de-Boujean (A5) et la région de Neuchâtel (A5).



Explosion du volume du trafic en 2004/2005 sur certains tronçons de routes nationales

Evolution pour l'ensemble des routes nationales = 1,4 %

ÉVOLUTION DES EMBOUTEILLAGES SUR LES ROUTES NATIONALES

En 2005, il y a eu au total 220 heures de bouchons de plus qu'en 2004, ce qui correspond à une hausse de 2 %. C'est sur l'A3 que les embouteillages ont le plus augmenté (+ 32 %).

Sur l'A1 en revanche, la fluidité du trafic s'est améliorée, puisque la durée d'encombrement y a diminué de 12 %.

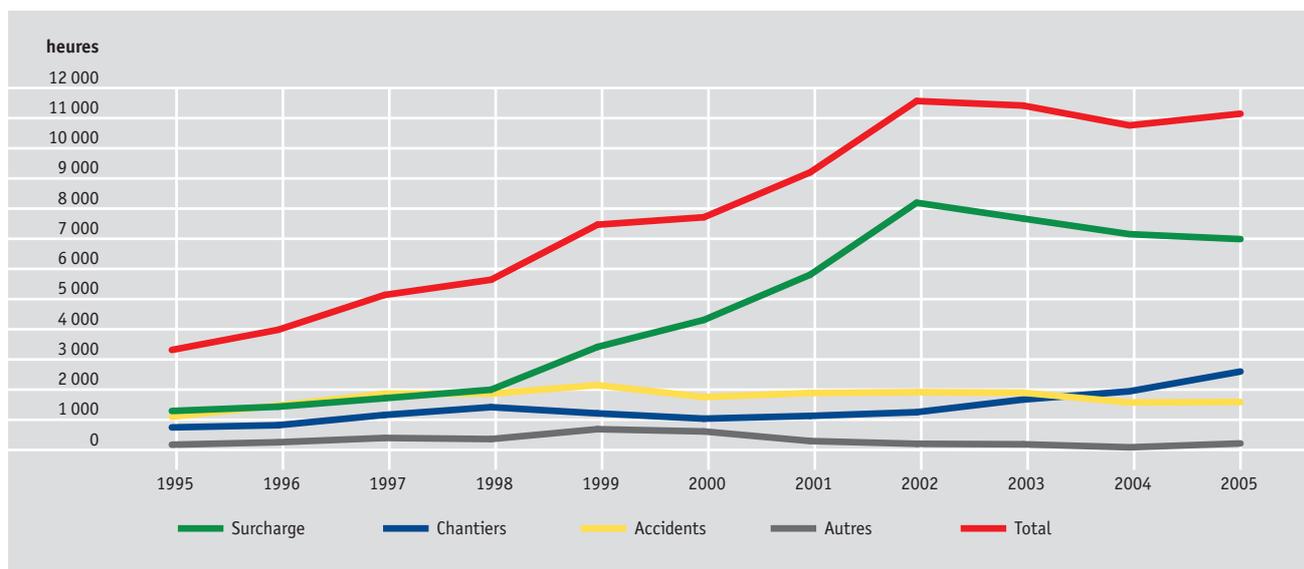
L'entrée du tunnel du Gubrist est congestionnée durant les travaux de maintenance

Évolution des points noirs en heures entre 2004 et 2005

		2004	2005	Evolution
Gothard Nord	A2	463	330	-28,7%
Gothard Sud	A2	804	607	-24,5%
Région du Baregg	A1	1 421	879	-38,1%
Contournement Nord Zurich–Winterthour	A1	1 880	1 961	+4,3%
Berne–Kriegstetten	A1	630	527	-16,3%
Contournement de Lausanne	A1	240	189	-21,3%
Contournement de Genève	A1	321	263	-18,1%
Total		5 759	4 756	-17,4%



Évolution des points noirs entre 1994 et 2005 sur le réseau des routes nationales



Cause des embouteillages en 2005

La principale cause d'embouteillages était, en 2005 encore, la surcharge du trafic, avec 62 % de tous les bouchons. Cependant, les progrès enregistrés ces dernières années ont conservé leurs effets : - 4,4 % d'heures d'attente dues à la surcharge du trafic (6 835 heures par rapport à 7 151 heures l'année précédente).

En revanche, aux abords des chantiers, les embouteillages ont sensiblement augmenté en 2005, avec 2 574 heures d'attente, soit une croissance de 32 %. Les travaux de réfection du tunnel de Glion sur l'A9 et la mise aux normes de celui d'Arisdorf sur l'A2 y sont pour beaucoup.

Les accidents, quant à eux, ont provoqué moins de bouchons, puisque l'on a enregistré 1 510 heures, contre 1 574 heures l'année précédente, soit une baisse de 4,1 %.

Points noirs

Globalement, les heures d'embouteillage recensées aux points noirs ont diminué de 18 % par rapport à 2004. Seul le contournement de Zurich-Winterthur a accusé une progression de 1,6 %. Partout ailleurs, la situation s'est considérablement améliorée en 2005. L'exemple le plus spectaculaire est celui de la région du Baregg, avec une chute de 38,1 % de bouchons. Le Gothard aussi a connu un recul de 29,6 % sur la rampe Nord et de 24,5 % sur la rampe Sud.

Route nationale	Chantier	Incendie	Surcharge	Accident	Intempéries
A1	332	14	2 229	827	8
A2	526	16	2 196	330	9
A3	206	12	1 314	89	0
A4	2	1	210	21	0
A5	6	0	11	9	0
A6	87	1	126	62	2
A7	0	1	3	3	0
A8	25	0	63	4	0
A9	1 354	1	331	81	4
A12	1	0	23	27	5
A13	24	1	160	35	2
A14	9	1	168	22	0
A16	2	0	0	0	0
A21	0	0	1	0	0
Total	2 574	48	6 835	1 510	30

Heures d'embouteillage en 2005 par route nationale et leurs causes

MISE EN CIRCULATION DE VÉHICULES NEUFS PAR GROUPE ET PAR GENRE, DE 1990 À 2006

FAZG	Groupe de véhicule	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
FAZ	Genre de véhicule									
1-7	Total des véhicules	411 050	339 609	417 942	420 259	390 340	365 109	364 306	356 688	369 802
1-6	Total des véhicules à moteur	395 175	323 760	401 105	402 595	373 198	348 267	346 676	338 615	350 659
1	Voitures de tourisme	322 974	267 975	314 482	314 580	293 034	269 711	267 476	260 682	269 748
01	Voitures de tourisme	322 974	267 973	314 480	314 571	293 029	269 686	267 462	260 652	269 717
02	Voitures de tourisme lourde	0	2	2	9	5	25	14	30	31
2	Véhicules de transport de personnes	2 596	1 848	2 434	2 753	2 601	2 691	2 770	2 785	2 679
10	automobile légère	1 351	795	1 022	1 172	1 155	1 210	1 251	1 427	1 469
11	automobile lourde	31	57	175	116	162	181	112	126	134
20	autocar	492	254	396	438	392	464	507	412	475
21	minibus	679	664	715	940	798	775	815	747	521
22	bus à plate-forme pivotante	30	35	126	87	94	61	85	73	80
23	trolleybus	8	2	()	()	()	()	()	()	()
24	trolleybus à plate-forme pivotante	5	41	()	()	()	()	()	()	()
3	Véhicules de transport de choses	26 281	18 275	26 687	28 502	23 978	20 987	22 495	23 535	26 252
30	voiture de livraison	21 400	15 093	21 848	22 576	20 100	17 790	18 927	19 668	21 410
35	camion	4 104	2 476	3 678	4 645	2 745	2 367	2 653	2 844	3 307
36	véhicule articulé léger	6	2	1	1	2	0	1	0	0
37	véhicule articulé lourd	10	15	15	9	10	4	6	8	3
38	tracteur à sellette	761	689	1 145	1 271	1 121	826	908	1 015	1 532
4	Véhicules agricoles	5 434	3 965	3 943	3 710	3 457	3 269	3 335	3 371	3 074
43	tracteur agricole	3 566	2 692	3 148	3 047	2 785	2 644	2 658	2 796	2 479
52	chariot de travail agricole	145	134	192	213	237	290	310	301	315
81	chariot à moteur agricole	1 616	1 076	566	436	409	320	351	182	219
83	monoaxe agricole	107	63	37	14	26	15	16	92	61
84	véhicule agricole combiné	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Véhicules industriels	3 972	2 251	2 747	2 747	2 722	2 753	2 729	3 012	3 241
42	tracteur	49	40	74	77	81	79	113	155	183
50	machine de travail	722	432	583	577	616	552	505	511	535
51	chariot de travail	2 167	1 270	1 334	1 391	1 360	1 444	1 345	1 361	1 487
80	chariot à moteur	1 028	505	749	698	663	673	764	974	1 030
82	monoaxe	6	4	7	4	2	5	2	11	6
6	Motocycles	33 918	29 446	50 812	50 303	47 406	48 856	47 871	45 230	45 665
60	motocycle	31 059	27 060	30 585	29 520	27 491	40 627	42 522	40 238	40 666
61	motocycle léger	2 575	2 264	19 358	19 430	18 425	6 642	3 434	3 086	3 014
62	motocycle-tricar	127	27	1	0	2	10	0	4	5
63	motocycle-side-car	107	92	41	24	33	32	29	33	47
64	motocycle léger tricar	50	2	22	41	16	10	9	11	14
65	quadricycle léger à moteur	0	0	9	157	144	115	119	76	47
66	quadricycle à moteur	0	0	526	806	1 006	1 217	1 516	1 593	1 672
67	tricycle à moteur	0	0	104	211	175	107	94	96	105
68	luge à moteur	0	1	166	114	114	96	148	93	95
7	Remorques	15 875	15 849	16 837	17 664	17 142	16 842	17 630	18 073	19 143
85	remorque agricole	0	28	81	213	213	255	322	411	492
86	remorque motocycle	404	107	322	262	105	279	242	192	413
87	remorque de travail agricole	26	17	51	101	154	309	370	468	442
88	semi-remorque caravane	6	5	7	6	2	10	2	6	5
89	semi-remorque	2	6	5	5	5	9	2	5	3
90	remorque transport de choses	7 607	9 378	11 075	11 964	11 621	11 270	12 061	12 320	12 639
91	remorque transport de personnes	21	3	4	3	5	7	0	2	4
92	caravane	2 473	2 222	1 933	1 856	1 878	1 766	1 654	1 573	1 638
93	remorque engins de sport	1 703	1 517	982	899	938	799	895	834	825
94	remorque de travail	2 873	1 760	1 262	1 110	1 030	1 080	1 022	1 132	1 501
95	semi-remorque transport de choses	681	628	937	1 105	1 037	829	904	968	1 014
96	semi-remorque transport de personnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
97	semi-remorque engins de sport	0	1	2	0	0	1	1	1	2
98	semi-remorque de travail	5	12	5	2	3	11	8	10	9
99	autres remorques	74	165	171	138	151	217	147	151	156



PARC AUTOMO- BILE SUISSE 2006 : VOITURES ET DEUX- ROUES

Voitures de tourisme		Total	Villes	Campagne
Total		3 899 917	2 814 000	1 085 917
		%	%	%
Traction	sur toutes			
	les roues	16,93	14,45	23,37
	arrière	12,71	13,91	9,60
	avant	70,33	71,61	67,01
	autre	0,03	0,03	0,03
		%	%	%
Transmission	automatique	21,92	24,3	15,78
	hydrostatique	0,01	0,01	0
	manuelle	78	75,62	84,17
	autre	0,07	0,07	0,05
		%	%	%
Carrosserie	cabriolet	4,8	5,1	4,04
	break	19,9	19,21	21,67
	limousine	75,3	75,69	74,3
		%	%	%
Carburant	essence	88,26	88,2	88,43
	diesel	11,58	11,62	11,47
	gaz	0,05	0,05	0,03
	électrique	0,01	0,01	0,02
	autre	0,09	0,11	0,05
Cylindrée moyenne	(cm ³)	1979	1996	1934
Puissance moyenne	(kW)	94	96	90
Âge moyen	(ans)	7,8	7,6	8,3
Motocycles		Total	Villes	Campagne
Total		608 648	433 809	174 839
		%	%	%
Carrosserie	cabine	0,14	0,15	0,14
	scooter	39,34	42,57	31,33
	autre	60,52	57,29	68,53
		%	%	%
Carburant	essence	99,43	99,43	99,43
	diesel	0,21	0,17	0,31
	électrique	0,28	0,32	0,19
	autre	0,08	0,08	0,07
Cylindrée moyenne	(cm ³)	443	432	471
Puissance moyenne	(kW)	25,6	25,1	26,9
Âge moyen	(ans)	9,7	9,4	10,6

TAUX DE MOTORI- SATION EN EUROPE

Voitures de tourisme par 1000 habitants	1990	2004
Les 29 pays de l'Europe	355	472
Allemagne	445	546
Autriche	388	501
Belgique	387	467
Chypre	304	448
Danemark	309	354
Espagne	309	454
Estonie	154	350
Finlande	388	448
France	414	491
Grèce	170	348
Hongrie	187	280
Irlande	226	385
Islande	468	599
Italie	483	581
Lettonie	106	297
Liechtenstein	594	692
Lituanie	133	384
Luxembourg	477	659
Malte	298	525
Norvège	380	429
Pays-Bas	367	429
Pologne	138	314
Portugal	258	572
République tchèque	234	373
Royaume-Uni	359	463
Slovaquie	166	222
Slovénie	289	456
Suède	419	456
Suisse	442	514

Source : Eurostat



EXTRAITS DE LA STATISTIQUE ADMAS 2006, SUISSE

	Nombre de cas en 2005	Nombre de cas en 2006	Différence en à l'année précédente
Mesures frappant les conducteurs			
Avertissement titulaires d'un permis d'élève conducteur	180	168	-6.6 %
Avertissement titulaires d'un permis de conduire	48489	51061	5.3 %
Retrait du permis d'élève conducteur	2318	2722	17.4 %
Retrait du permis de conduire	61291	72203	17.8 %
Refus de délivrer un permis	2382	3221	35.2 %
Interdiction d'utiliser un permis de conduire étranger	13302	16916	27.1 %
Cours d'éducation routière	3637	3347	-7.9 %
Nouvel examen de conduite	1411	1424	0.9 %
Examen par un psychologue du trafic	880	1031	17.1 %
Restitution conditionnelle du permis de conduire	2065	2652	28.4 %

Motifs des retraits du permis de conduire (sans les cyclomotoristes)

Les raisons suivantes, parfois cumulées, ont conduit aux retraits du permis de conduire			
Infraction aux limitations de vitesse	28280	33025	16.7 %
Conduite en état d'ébriété ($\geq 0,80$ ‰)	16786	18600	10.8 %
Inattention	5607	7284	29.9 %
Non respect des règles de priorité	2302	3208	39.3 %
Inobservation de signaux	1640	1772	8.0 %
Faute de dépassement	1836	1976	7.6 %
Autres fautes de circulation	6702	6922	3.2 %
Alcoolisme	786	922	17.3 %
Influence de médicaments ou de drogues	1470	2086	41.9 %
Toxicomanie	1918	2161	12.6 %
Maladie ou infirmité	1863	2129	14.2 %
Autres motifs	10760	13986	29.9 %

Durée des retraits du permis de conduire (y compris les cyclomotoristes)

1 mois	25688	28524	11.0 %
2 mois	5636	3404	-39.6 %
3 mois	12274	19493	58.8 %
De 4 à 6 mois	8674	10773	24.1 %
De 7 à 12 mois	1948	2398	23.1 %
Plus de 12 mois	1132	1343	18.6 %
Durée indéterminée	8537	9469	10.9 %
A titre définitif	34	34	0.0 %

	Nombre de cas en 2005	Nombre de cas en 2006	Différence en à l'année précédente
Âge des personnes concernées			
Moins de 20 ans	3322	3692	11.1 %
De 20 à 24 ans	12518	13789	10.1 %
De 25 à 29 ans	9315	10967	17.7 %
De 30 à 34 ans	7426	8564	15.3 %
De 35 à 39 ans	7344	8477	15.4 %
De 40 à 49 ans	12221	14829	21.3 %
De 50 à 59 ans	6664	8410	26.2 %
De 60 à 69 ans	2913	3935	35.0 %
70 ans et plus	2200	2775	26.1 %

Le refus du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire ainsi que le retrait du permis d'élève conducteur ont été prononcés pour les motifs suivants :

Circulation sans être accompagné	473	446	-5.7 %
Faute de circulation	1503	1768	17.6 %
Ebriété	706	829	17.4 %
Circulation sans permis	2107	3045	44.5 %
Echec à l'examen	178	303	70.2 %
Circulation malgré un retrait	106	98	-7.5 %
Vol d'usage	374	499	33.4 %
Maladie ou infirmité	69	67	-2.8 %
Autres motifs	1002	1264	26.1 %

Avertissements / Motifs

Vitesse	33086	35636	7.7 %
Inattention	4835	4635	-4.1 %
Refus de la priorité	3876	3225	-16.7 %
Véhicule défectueux	1227	1278	4.1 %
Inobservation de signaux	914	610	-33.2 %
Dépassement	532	367	-31.0 %
Autres motifs	5882	5470	-7.0 %
Conduite en état d'ébriété ($\geq 0,50 - 0,79$ ‰)	4179	6295	50.6 %

NOUVELLES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE CIRCULATION ROUTIÈRE

Diverses modifications du droit de la circulation routière entreront en vigueur dans le courant de l'année 2007. Ainsi en va-t-il des nouvelles prescriptions internationales applicables au transport de marchandises dangereuses, effectives depuis le 1^{er}

janvier déjà. Cette date coïncide par ailleurs avec l'entrée en vigueur de l'obligation pour les camions et les bus nouvellement mis en circulation d'être équipés d'un tachygraphe numérique. Depuis le 1^{er} février 2007, il est en outre possible de fournir l'attestation d'assurance nécessaire pour l'immatriculation d'un véhicule à moteur sous forme électronique. Quant aux mesures administratives se rapportant au permis de conduire (retrait, déchéance et refus de délivrance), elles resteront désormais uniformément inscrites au registre des mesures administratives (ADMAS) pendant 10 ans.

Nouveautés concernant le transport de marchandises dangereuses

L'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par la route (ADR), auquel la Suisse a adhéré en 1972, a été révisé au début de l'année 2007. Cette révision a notamment permis d'introduire un système standardisé pour la signalisation routière, lequel doit être utilisé pour limiter les transports de marchandises dangereuses empruntant les tunnels. Etant donné que ledit système ne tient pas suffisamment compte des spécificités de la zone alpine et qu'il devrait donc conduire à une détérioration de la sécurité routière ainsi qu'à une augmentation des coûts, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du DETEC, avait refusé cette modification à la tribune de l'ONU. Or, comme ce rejet a été insuffisamment soutenu par les autres Etats contractants à l'ADR (au moins cinq pays auraient dû manifester leur opposition en commun), la nouvelle réglementation est devenue contraignante pour la Suisse également. Et puisque l'arsenal législatif international permet globalement d'améliorer encore la sécurité et satisfait aux intérêts de l'économie nationale, la Suisse n'envisage pas de résilier ledit accord.

Les effets de la nouvelle réglementation dépendent principalement de sa mise en oeuvre. Le choix de la méthodologie utilisée pour évaluer les risques liés aux différents tunnels routiers et des mesures d'exploitation se rapportant à la traversée desdits tunnels (par ex. heures de fermeture, accompagnement de transports, etc.) reste lui du ressort de la Suisse. On s'assure ainsi que le niveau de sécurité actuel soit maintenu, même s'il faut s'attendre à des coûts supplémentaires pour l'Etat et l'économie. La signalisation existante devra être remplacée par la nouvelle d'ici à la fin de l'année 2009.

Introduction de l'attestation d'assurance électronique AAE

L'AAE simplifie l'échange de données entre les assureurs automobiles, les autorités cantonales d'immatriculation et l'Office fédéral des routes (OFROU). La mise en circulation d'un véhicule automobile et son retrait se feront à l'avenir par transmission électronique des données via la nouvelle banque de données centralisée de l'OFROU sur les véhicules automobiles et leurs détenteurs (MOFIS). L'introduction de l'AAE a été souhaitée par l'Association des services des automobiles (asa) et l'Association Suisse d'Assurances (ASA).

A long terme, l'introduction de l'AAE va entraîner une nette amélioration en termes d'efficacité et de qualité, tant pour les assureurs que pour les autorités cantonales d'immatriculation. Les coûts économiques liés à l'immatriculation d'un véhicule peuvent être diminués. Pour ce faire, il faut relier électroniquement tous les offices de la circulation routière à la banque de données MOFIS de l'Office fédéral des routes (OFROU). Ces travaux ont commencé au début de l'année 2005 et devraient se terminer à fin 2008. Après cette période transitoire, l'actuelle attestation d'assurance au format papier sera définitivement supprimée.

Simplification de la procédure de réception par type

Plus aucune réception par type suisse ne sera établie pour les véhicules automobiles avec une réception par type européenne (EU). En lieu et place de la réception par type suisse, on établit une fiche contenant les informations nécessaires pour l'homologation et l'expertise des véhicules.

S'agissant de l'homologation en Suisse des composants de véhicules et des transformations de ces derniers, il suffit que les centres d'expertise susmentionnés établissent des certificats de conformité.

Conservation uniforme des données ADMAS pendant 10 ans

Les mesures administratives relatives au permis de conduire (retrait, déchéance et refus de délivrance) resteront désormais uniformément enregistrées pendant 10 ans dans le registre des mesures administratives (ADMAS) de la Confédération. C'est ce qu'a décidé le Conseil fédéral. Ce durcissement, qui a été introduit à la demande des cantons, permet d'améliorer encore davantage la sécurité routière. Les autres mesures administratives telles que les avertissements restent conservées pendant 5 ans, comme c'était déjà le cas jusqu'à présent.

Introduction du tachygraphe numérique

Depuis le 1^{er} janvier 2007, les camions et les bus nouvellement mis en circulation dont les conducteurs sont soumis aux prescriptions en matière de temps de travail et de repos doivent obligatoirement être équipés d'un tachygraphe numérique. La Suisse se met ainsi à l'heure de l'Europe, laquelle va également introduire le système en question.

Le tachygraphe numérique est un développement technologique de l'actuel tachygraphe analogique. Son rôle consiste à relever, enregistrer, afficher et imprimer les données liées aux activités du conducteur et du véhicule. Le nouveau tachygraphe numérique permet d'interpréter les données de manière plus précise et rapide tout en améliorant la sécurité sur le plan des manipulations. Cette mesure permet de rendre plus efficaces les contrôles effectués par les autorités exécutives sur les routes et dans les exploitations, d'améliorer la protection des travailleurs et, last but not least, de gagner en sécurité sur les routes. Les prescriptions en vigueur en matière de temps de travail et de repos restent elles inchangées.



La nouvelle carte de conducteur pour le tachygraphe numérique (recto / verso)



HOMOLOGATION DES VÉHICULES

L'OFROU est compétent pour la réception par type des véhicules automobiles, des remorques, des systèmes de véhicules, des pièces et équipements ainsi que des dispositifs de protection fabriqués en série.

En 2006, le domaine Homologation des véhicules a traité plus de 7 780 demandes, nouvelles ou de modification.

Demandes nouvelles :	Total 4833
Voitures de tourisme	1301
Minibus et autocars	196
Voitures de livraison et camions	2452
Tracteurs	126
Chariots et machines de travail	75
Motocycles, Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur	481
Cyclomoteurs et chaises d'invalides	14
Chariots à moteur	28
Remorques	160
Demandes de modification :	Total 2947
Voitures de tourisme	1376
Minibus et autocars	74
Voitures de livraison et camions	931
Tracteurs	109
Chariots et machines de travail	15
Motocycles, Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur	314
Cyclomoteurs et chaises d'invalides	6
Chariots à moteur	13
Remorques	109



SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES ET BUREAUX DES AUTOROUTES DES CANTONS

AG Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbau

Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tel. 062/835 35 60
Fax 062/835 35 69

AI Landesbauamt des Kantons Appenzell I.Rh.

Gaiserstrasse 8
9050 Appenzell
Tel. 071/788 93 41
Fax 071/788 93 59

AR Tiefbauamt des Kantons Appenzell A.Rh.

9102 Herisau
Tel. 071/353 61 11
Fax 071/352 55 91

BE Tiefbauamt des Kantons Bern

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Tel. 031/633 35 11
Fax 031/633 35 80

BL Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft

Rheinstrasse 29
4410 Liestal
Tel. 061/925 54 84
Fax 061/925 69 80

BS Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt, Abteilung Nationalstrassen

Münsterplatz 11
Postfach
4001 Basel
Tel. 061/267 93 27
Fax 061/267 93 63

FR Service des autoroutes du canton de Fribourg

case postale 118
1706 Fribourg
Tel. 026/305 38 18
Fax 026/305 38 79

GE Direction du génie civil

case postale
1211 Genève 8
Tel. 022/327 47 10
Fax 022/327 47 18

GL Kantonales Hoch- und Tiefbauamt Glarus

Kirchstrasse 2
8750 Glarus
Tel. 055/646 64 00
Fax 055/646 64 99

GR Tiefbauamt des Kantons Graubünden

Grabenstrasse 30
7001 Chur
Tel. 081/257 37 00
Fax 081/257 21 57

JU Service des ponts et chaussées du canton du Jura

case postale 971
2800 Delémont 1
Tel. 032/420 73 00
Fax 032/420 73 01

LU Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern

Arsenalstrasse 43
6011 Kriens
Tel. 041/318 12 12
Fax 041/311 20 22

NE Service des ponts et chaussées du canton de Neuchâtel

case postale 1332
2001 Neuchâtel
Tel. 032/889 67 10
Fax 032/889 62 61

NW Tiefbauamt des Kantons Nidwalden

Breitenhaus, 6370 Stans
Tel. 041/618 72 03
Fax 041/618 72 25

OW Bauamt des Kantons Obwalden

Flüelistrasse 3
6061 Sarnen
Tel. 041/666 62 88
Fax 041/660 71 91

SG Tiefbauamt des Kantons St. Gallen

Lämmli brunnenstr. 54
9001 St. Gallen
Tel. 071/229 30 34
Fax 071/229 44 22

SH Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen

Rosengasse 8
8201 Schaffhausen
Tel. 052/632 73 07
Fax 052/632 75 48

SO Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Tel. 032/627 26 33
Fax 032/627 76 94

SZ Tiefbauamt des Kantons Schwyz

Regierungsgebäude
Bahnhofstrasse 9
6431 Schwyz
Tel. 041/819 25 15
Fax 041/819 25 18

TG Tiefbauamt des Kantons Thurgau

Verwaltungsgebäude
Promenade
8510 Frauenfeld
Tel. 052/724 11 11
Fax 052/724 29 51

TI Divisione delle costruzioni del cantone Ticino

Casella postale 1134
6502 Bellinzona
Tel. 091/814 27 01
Fax 091/814 28 39

UR Amt für Tiefbau

Klausenstrasse 2
6460 Altdorf
Tel. 041/875 26 11
Fax 041/875 26 10

VD Service des routes

avenue de l'Université 3
1014 Lausanne
Tel. 021/316 72 72
Fax 021/316 72 62

VS Service des routes et des cours d'eau

Bâtiment Mutua
1951 Sion
Tel. 027/606 35 09
Fax 027/606 35 24

ZG Tiefbauamt des Kantons Zug

Verwaltungsgebäude 1
Aabacherstrasse 5
Postfach
6301 Zug
Tel. 041/728 53 30
Fax 041/728 53 39

ZH Tiefbauamt des Kantons Zürich

Postfach
8090 Zürich
Tel. 043/259 30 61
Fax 043/259 51 62



POLICES CANTONALES

AG Polizeikommando

Tellistrasse 85
5004 Aarau
Tél. 062 835 81 81
Fax 062 835 82 96

AI Kantonspolizei des Kantons Appenzell I.Rh.

Unteres Ziel 20
9050 Appenzell
Tél. 071/788 97 00
Fax 071/788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Polizeikommando Appenzell-Ausserrhodens

9043 Trogen
Tél. 071 343 66 66
Fax 071 343 66 99
info.kapo@ar.ch

BE Polizeikommando des Kantons Bern

Nordring 30
Postfach 7571
3001 Bern
Tél. 031 634 41 11
Fax 031 331 30 33
polizei.kommando@
police.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft

Rheinstrasse 25
4410 Liestal
Tél. 061 926 30 60
Fax 061 921 45 81
pr@pol.bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt

Postfach
4001 Basel
Tél. 061 267 71 11
infopolizei@sid.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise

Chemin de la Madeleine 8
1763 Granges-Paccot
Tél. 026 305 20 00

GE Police Cantonale de Genève

Chemin de la Gravière 5
1227 Acacias
Tél. 022 427 81 11
presse@police.ge.ch

GL Polizeikommando des Kantons Glarus

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

GR Kantonspolizei Graubünden

Ringstrasse 2
7001 Chur
Tél. 081 257 71 11
Fax 081 286 79 01
polizia-grischuna@
kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne

Rue du
24-Septembre 2
CH-2800 Delémont
Tél. 032 420 65 65
Fax 032 420 65 05
infopolice@jura.ch

LU Kantonspolizei Luzern

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

NE Police cantonale neuchâteloise

Rue des Poudrières 14
2006 Neuchâtel
Tél. 032 888 90 00
Fax 032 722 02 96
police.cantonale@ne.ch

NW Kantonspolizei Nidwalden

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

OW Kantonspolizei Obwalden

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

SG Kantonspolizei St.Gallen

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

SH Schaffhauser Polizei

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

SO Polizei Kanton Solothurn

Schanzmühle
Werkhofstrasse 33
4503 Solothurn
Tél. 032 627 71 11
Fax 032 627 72 12

SZ Kantonspolizei Schwyz

Bahnhofstrasse 7
6430 Schwyz
Tél. 041 819 29 29
Fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau

Zürcherstrasse 325
8500 Frauenfeld
Tél. 052 728 28 28
Fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale

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

UR Kantonspolizei Uri

Tellsgasse 5
6460 Altdorf
Tél. 041 875 22 11
Fax 041 871 14 30

VD Police cantonale vaudoise

Centre de la Blécherette
1014 Lausanne
Tél. 021 644 44 44
Fax 021 644 81 56

VS Police cantonale

Avenue de France 69
1950 Sion
Tél. 027 606 56 56
Fax 027 606 56 66
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei

An der Aa 4
Postfach 1360
6301 Zug
Tél. 041 728 41 41
Fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich

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



SERVICES DES AUTOMOBILES

**AG Strassenverkehrsamt
Kanton Aargau**

Postfach
5001 Aarau
Tel. 062 886 23 23
Fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch
strassenverkehrsamt

**AI Strassenverkehrsamt
Kanton Appenzell I.-Rh.**

Gringel
9050 Appenzell
Tel. 071 788 95 34
Fax 071 788 95 39
info@stva.ai.ch
www.stva.ai.ch

**AR Strassenverkehrsamt
Kanton Appenzell A.-Rh.**

Landsgemeindeplatz
9043 Trogen
Tel. 071 343 63 11
Fax 071 343 63 29
info@sva.ar.ch
www.stva.ar.ch

**BE Strassenverkehrs- und
Schiffahrtsamt
Kanton Bern**

Schermenweg 5
3001 Bern
Tel. 031 634 21 11
Fax 031 634 26 81
info.svsa@pom.be.ch
www.pom.be.ch/svsa

**BL Motorfahrzeugkontrolle
Kanton Basel-Landschaft**

Ergolzstrasse 1
4414 Füllinsdorf
Tel. 061 906 77 77
Fax 061 906 77 70
www.baselland.ch/
docs/jpd/mfk/main_mfk.htm

**BS Motorfahrzeugkontrolle
Kanton Baselstadt**

Clarastrasse 38
Postfach
4005 Basel
Tel. 061 267 82 00
Fax 061 267 82 17
info.mfkbs@sid.bs.ch
www.mfk.bs.ch

**FR Office de la circulation
et de la navigation du
canton de Fribourg**

Route de Tavel 10
Case postale 192
1700 Fribourg
Tél. 026 484 55 55
Fax 026 484 55 56
info@ocn.ch
www.ocn.ch

**GE Service des automobiles
du canton de Genève**

Rte de Veyrier 86
1227 Carouge
Tél. 022 388 30 30
Fax 022 388 30 11
secretariat.san@etat.ge.ch
www.geneve.ch/san

**GL Strassenverkehrsamt
Kanton Glarus**

Mühlestrasse 17
Postfach
8762 Schwanden
Tel. 055 647 36 00
Fax 055 647 36 99
stva@gl.ch
www.asa.ch/stva-gl

**GR Strassenverkehrsamt
Kanton Graubünden**

Postfach
7001 Chur
Tel. 081 257 80 00
Fax 081 257 80 38
info@stva.gr.ch
www.stva.gr.ch

**JU Office des véhicules
du canton du Jura**

Rue de l'Avenir 2
2800 Delémont
Tél. 032 420 71 20
Fax 032 420 71 21
ovj@jura.ch
www.jura.ch/services/ovj

**LU Strassenverkehrsamt
Kanton Luzern**

Arsenalstrasse 45
6010 Kriens
Tel. 041 318 11 11
Fax 041 318 18 30
direktion.stva@lu.ch
www.stva-lu.ch

**NE Service des automobiles
et de la navigation
du canton de Neuchâtel**

Faubourg de l'Hôpital 65
2000 Neuchâtel
Tél. 032 889 63 20
Fax 032 889 60 77
scan@ne.ch
www.ne.ch/scan

**NW Verkehrssicherheitszentrum
Obwalden & Nidwalden**

Kreuzstrasse 2
6371 Stans
Tel. 041 618 41 41
Fax 041 618 41 87
info@vsz.ch
www.vsz.ch

**OW Verkehrssicherheitszentrum
Obwalden & Nidwalden**

Kreuzstrasse 2
6371 Stans
Tel. 041 666 66 00
Fax 041 666 66 20
info@vsz.ch
www.vsz.ch

**SG Strassenverkehrs-
und Schiffahrtsamt
Kanton St. Gallen**

Oberer Graben 32
9001 St. Gallen
Tel. 071 229 36 57
Fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch
www.stva.sg.ch

**SH Strassenverkehrs- und
Schiffahrtsamt Kanton
Schaffhausen**

Rosengasse 8
8200 Schaffhausen
T 052 632 71 11
Fax 052 632 78 11
strassenverkehrsamt@
ktsh.ch
www.strassenverkehrsamt.
sh.ch

**SO Motorfahrzeugkontrolle
Kanton Solothurn**

Gurzelenstrasse 3
4512 Bellach
Tél. 032 627 66 66
Fax 032 627 66 99
mfk@mfk.so.ch
www.mfk-so.ch

**SZ Strassenverkehrsamt
Kanton Schwyz**

6430 Schwyz
Tél. 041 819 11 24
Fax 041 819 21 78
va.mpd@sz.ch
www.sz.ch/verkehrsamt

**TG Strassenverkehrsamt des
Kantons Thurgau**

Moosweg 7A
8501 Frauenfeld
Tél. 052 724 02 11
Fax 052 724 02 58
info@stva.tg.ch
www.strassenverkehrsamt.
tg.ch

**TI Sezione della circolazione
Ticino**

Ala Munda
6528 Camorino
Tél. 091 814 91 11
Fax 091 814 91 09
di-sc@ti.ch
www.ti.ch/DI/DI/SezC/
argomenti/circolazione/
welcome.cfm

**UR Amt für Strassen- und
Schiffsverkehr Uri**

Gotthardstrasse 77a
6460 Altdorf
Tél. 041 875 22 44
Fax 041 875 28 05
www.ur.ch/assv

**VD Service des automobiles
et de la navigation du
canton de Vaud**

Avenue du Grey 110
1014 Lausanne
Tél. 021 316 82 10
Fax 021 316 82 11
info.auto@vd.ch
www.san.vd.ch/index.html

**VS Strassenverkehrs- und
Schiffahrtsamt
Kanton Valais**

Av. de France 71
BP 1247
1950 Sion
Tél. 027 606 71 00
Fax 027 606 71 04
www.vs.ch/autos

**ZG Strassenverkehrsamt
Kanton Zug**

Hinterbergstrasse 41
6312 Steinhausen
Tél. 041 728 47 11
Fax 041 728 47 27
info.stva@sd.zg.ch
www.zug.ch/
strassenverkehrsamt

**ZH Strassenverkehrsamt
Kanton Zürich**

Uetlibergstrasse 301
8036 Zürich
Tél. 058 811 30 00
Fax 058 811 30 01
info@stva.zh.ch
www.stva.zh.ch



ADRESSES DES CENTRES D'ENTRETIEN

**Werkhof A3, Neubühl
Wädenswil / ZH**

8820 Wädenswil

**Werkhof A1, Ohringen
Winterthur / ZH**

Schaffhauserstr. 215
8400 Winterthur

**Autobahnwerkhof
Spiez – Gesigen / BE**

Postfach 14
3700 Spiez

**Autobahnwerkhof
Bern-Wankdorf / BE**

Schermenweg 15
3014 Bern

**Strasseninspektorat
Seeland West, A5**

Längfeldweg 139
2504 Biel

**Office des ponts et chaussées
Centre d'entretien A16**

2710 Tavannes

**Kant. Strasseninspektorat
Werkhof Sprengi / LU**

6020 Emmenbrücke

Werkhof A2 / A4 Flüelen / UR

Postfach 4
6454 Flüelen

Werkhof A2 Göschenen / UR

6487 Göschenen

Werkhof A4 Ingenbohl / SZ

Gätzlistrasse 20
6440 Ingenbohl

Werkhof A 8 Foribach

Postfach 1163
6061 Sarnen

Werkhof A2 Stans / NW

6370 Stans

Werkhof A3 Biäsche / GL

8872 Weesen

**Tiefbauamt des Kt. Zug
Werkhof Hinterberg**

6312 Steinhausen

**Centre d'entretien
de Fribourg-Nord / FR**

1700 Granges-Paccot

**Autobahnwerkhof
Oensingen / SO**

4702 Oensingen

Nationalstrassenwerkhof A2

Leimgrubenweg 29
4051 Basel

**Tiefbauamt Basel-Landschaft-
Werkhof A2 Sissach / BL**

4450 Sissach

**Werkhof Schweizersbild
Schaffhausen / SH**

Schweizerbildstr. 69
8200 Schaffhausen

Werkhof A3 / A13 Mels / SG

8887 Mels

**Unterhaltsstützpunkt
Martinsbrugg / SG**

Martinsbruggstr. 75
9600 St. Gallen

Werkhof A1 Oberbüren / SG

9245 Oberbüren

**Unterhalt Nationalstrassen
Werkhof Thal / SG**

9425 Thal

**Kant. Bezirkstiefbauamt I
Werkhof Chur / GR**

Ringstrasse 11
7000 Chur

**Kant. Bezirkstiefbauamt II
Werkhof Mesocco**

6563 Mesocco

Tunnelbetrieb

San Bernardino / GR
6549 San Bernardino

**Kant. Bezirkstiefbauamt VII,
Werkhof Thusis / GR**

7430 Thusis

Werkhof A3 Frick / AG

5262 Frick

Werkhof A1 Lenzhard / AG

5503 Schafisheim

Werkhof A7 Frauenfeld / TG

Zürcherstrasse 349
8500 Frauenfeld

**Centro di
manutenzione principale AS A2**

Airolo / TI
6780 Airolo

**Centro di manutenzione AS A2
Faido / TI**

6764 Chiggiona

**Centro di manutenzione AS A2
di Lugano / TI**

6915 Noranco

**Centro di manutenzione AS A2
Bellinzona / TI**

6528 Camorino

**Centre d'entretien des RN
Bursins / VD**

1183 Bursins

**Centre principal RN
La Blécherette / VD**

1014 Lausanne

**Centre d'entretien RN
Rennaz / VD**

1844 Rennaz

**Centre d'entretien RN
Yverdon-les-Bains / VD**

1400 Yverdon-les-Bains

**Centre d'entretien RN 9
Indivis / VS**

1906 Charrat

Werkhof A9 Simplon-Dorf

3901 Simplon-Dorf / VS

Centre d'entretien RN 9

Case postale 890
3960 Sierre

**Centre d'entretien de Boudry
Route nationale A5**

2017 Boudry

**Centre d'entretien
autoroutier de la chapelle**

13, chemin du Trèfle Blanc
1228 Plan-les-Ouates

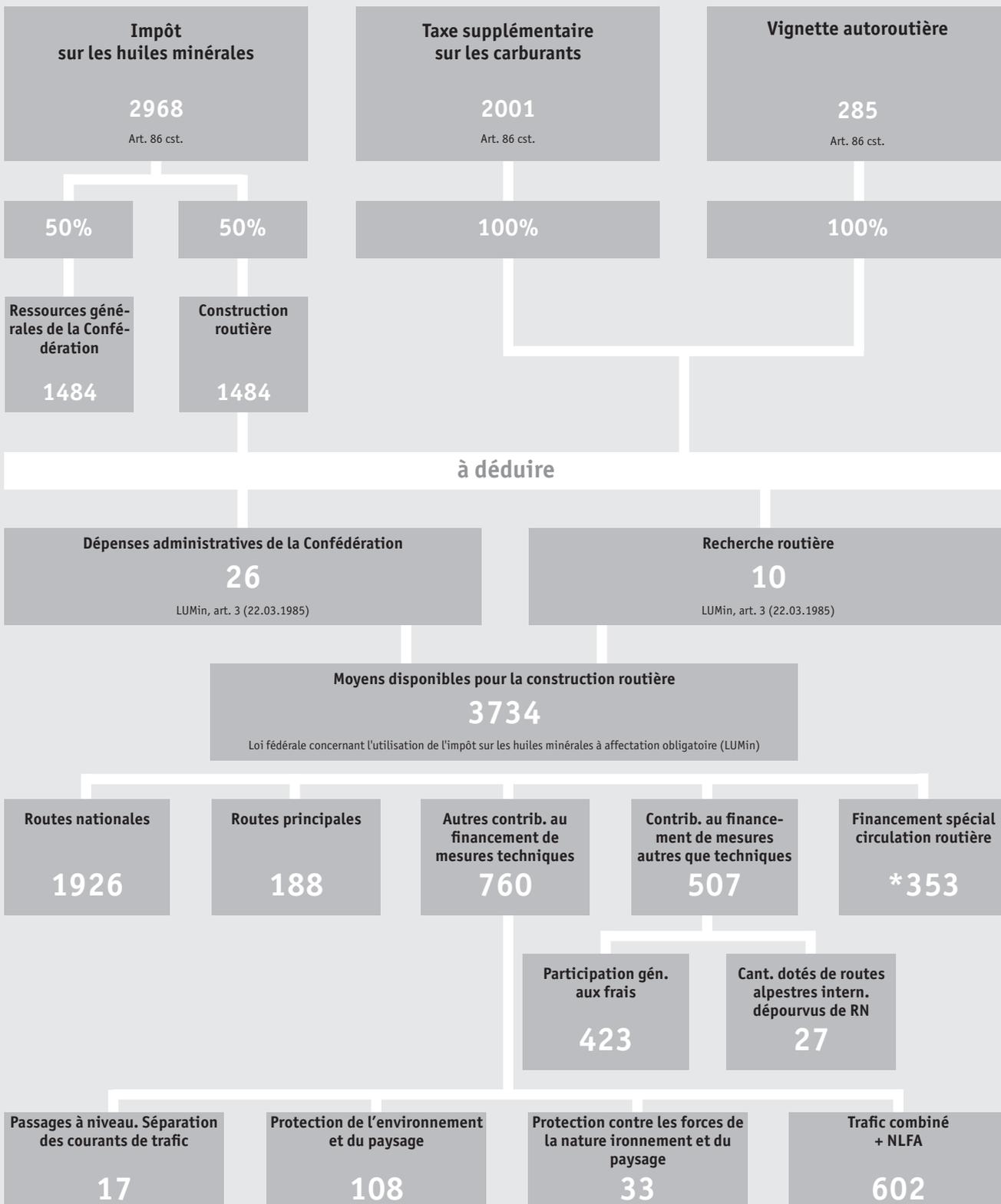
**Centre d'entretien A16
Les près roses**

2800 Delémont



FINANCEMENT

Utilisation des recettes affectées
au domaine routier en 2006,
en millions de francs



* y compris autres recettes

COÛTS DE CONSTRUCTION, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Parts fédérales (%) valables dès le 01.01.2006

Canton	Construction			Entretien	Exploitation
	selon ORN 18.12.1995 (Modification du 08.05.02)		selon AC	selon ORN 18.12.199 (Modification du 08.05.02)	selon ORN 18.12.199 (Modification du 08.05.02)
	Tronçons interurbains	Routes express	Cas particuliers	Taux unique pour le canto	Taux unique pour le canto
	%	%	%	%	%
ZH	80	58	72	80	40
BE	87	74	64	87	67
LU	84	78	-	85	60
UR	97	-	-	97	95
SZ	92	-	70	88	63
OW	97	-	-	97	95
NW	96	-	-	95	92
GL	92	-	-	92	89
ZG	84	-	-	80	42
FR	90	-	-	91	79
SO	84	-	-	85	56
BS	-	65	-	81	40
BL	84	-	64	82	46
SH	84	78	-	83	51
SG	84	74	75	87	66
GR	92	-	-	92	88
AG	84	-	-	83	54
TG	86	-	75	84	55
TI	92	-	68	90	75
VD	86	-	-	87	61
VS	96	-	80 / 84	94	91
NE	88	-	-	91	69
GE	75	65	-	80	40
JU	95	-	-	96	95
CH	88	70	70	88	67



DÉPENSES ET RECETTES LIÉES AUX ROUTES

en millions de francs

	1985–1995	1996	1997	1998
Routes nationales				
Construction y.c. établissement des projets et acquisition de terrains	12 765,4	1 496,7	1 434	1 402
Intérêts passifs avant 1985	1 666,5			
Renouvellement	388,0	34,0		
(1958-1984; date 01.01.1997; Routes nationales, entretien)			245	373
Gros entretien	1 708,4	204,1		
Entretien courant y.c. services de protection	1 244,4	116,4	118	116
Police jusqu'au 31.12.1994	810,0			
Routes principales	2 357,8	221,0	203	220
Autres contributions au financement de mesures techniques				
Passages à niveau / Séparation des courants de trafic	535,5	81,6	88	93
Ferroutage, chargement de voitures et NLFA	1 224,6	222,8	208	215
Places de parc près des gares (jusqu'au 31.12.1995)	101,3			
idem, prêts (jusqu'au 31.12.1995)	6,1			
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)	1 084,9	117,4	114	115
Protection des autres routes contre les forces de la nature	430,4	26,4	25	23
Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	3 085,8	397,4	370	378
idem, part extraordinaire	1 432,1	81,0	79	79
Routes alpestres servant au trafic internat. et cantons dépourvus de RN	252,3	29,5	27	28
Recherche	74,2	9,8	9	8
Administration	109,4	13,7	13	13
Dépenses totales	29 277,1	3 051,8	2 933	3 063
Recettes provenant des droits d'entrée sur les carburants, de la surtaxe sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière	27 429,3	3 514,2	3 307	3 547
Autres recettes (licences, prêts, remboursement)	-	5,4	7	-
Dépôt (+) ou prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		+ 467,8	+ 381	+ 484
Etat du financement spécial		1 598,7	1 980	2 464

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	1 491	1 509	1 471	1 502	1 426	1 448	1 310	1 184
	417	397	457	488	517	534	580	612
	106	120	122	128	128	124	129	130
	235	230	214	209	201	195	191	188
	59	51	38	28	28	24	25	17
	225	330	399	563	573	587	701	602
	118	167	156	149	152	110	102	108
	19	30	30	33	32	24	22	33
	417	424	450	417	390	416	423	423
	76	76	76	78	65	55	55	57
	26	27	29	27	25	26	27	27
	7	10	10	10	10	11	11	10
	14	16	17	17	25	27	26	26
	3 210	3 387	3 469	3 649	3 572	3 581	3 602	3 417
	3 638	3 746	3 692	3 631	3 682	3 716	3 756	3 770
	-	-	-	-	-	-	-	-
	+ 428	+ 359	+ 223	-18	+110	+135	+154	+353
	2 892	3 251	3 474	3 456	3 566	3 701	3 855	4 208



LIENS INTERNET IMPORTANTES

Autorités fédérales

Instances fédérales de la Confédération suisse : www.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) : www.uvek.admin.ch

Office fédéral de l'environnement (OFEV) : www.bafu.admin.ch

Office fédéral des transports (OFT) : www.bav.admin.ch

Office fédéral de l'énergie (OFEN) : www.bfe.admin.ch

Office fédéral de la police (FEDPOL) : www.fedpol.ch

Administration fédérale des douanes (AFD) : www.ezv.admin.ch

Office fédéral de la statistique (OFS) : www.bfs.admin.ch

Office fédéral du développement territorial (ARE) : www.are.admin.ch

Office fédéral des routes

Site principal : www.astra.admin.ch

Portail pour le trafic lourd : www.truckinfo.ch

Données concernant le trafic et son évolution : www.verkehrsdaten.ch

Informations relatives au tachygraphe numérique (camions) : www.dfs.astra.admin.ch

Lois

Recueil systématique du droit fédéral : www.admin.ch/ch/f/rs/rs.html

Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) : www.admin.ch/ch/f/rs/c741_01.html

Loi sur une contribution à la prévention des accidents :

www.bk.admin.ch/ch/f/rs/c741_81.html

Loi fédérale sur les amendes d'ordre (LAO) : www.bk.admin.ch/ch/f/rs/c741_03.html

Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) : www.bk.admin.ch/ch/f/rs/c725_116_2.html

Loi fédérale sur les routes nationales (LRN) : www.bk.admin.ch/ch/f/rs/c725_11.html