

2010

Rapport annuel

routesuisse – Fédération routière suisse FRS

2010

Rapport annuel

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS
Mittelstrasse 32, Case postale 8224, 3001 Berne
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strassenschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://strassenschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>
E-Mail: info@strassenschweiz.ch

Avant-propos

Selon le rapport du Conseil fédéral «Avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse», les besoins de la Confédération pour l'aménagement et l'entretien du réseau des routes nationales se montent à quelque 65 milliards de francs jusqu'en 2030. Ce montant doit être financé par le produit affecté des redevances routières.

Conséquence des charges croissantes et de la baisse du produit des impôts sur les huiles minérales, la Confédération estime que d'ici à 2016 le financement des routes ne sera plus garanti. Au total, la lacune financière dans le domaine de l'aménagement, de la conservation, de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales atteindra durant les vingt ans à venir environ 1,5 milliard de francs par an.

C'est dire que l'initiative ATE pour l'encouragement des transports publics (TP), qui veut transférer aux TP la moitié du produit affecté des impôts sur les huiles minérales, est totalement déplacée. Cette initiative aurait pour conséquence le prélèvement de 1,8 milliard de francs supplémentaires dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) en faveur des TP et la réduction dans une même proportion des fonds nécessaires au financement des routes (2,1 milliards de francs au lieu de 3,9 milliards comme jusqu'ici). Les TP recevraient à l'avenir 2,7 milliards de francs ou 70% de l'argent réunis par les usagers de la route. Le solde à disposition du trafic routier permettrait tout juste de financer l'entretien et l'exploitation courants des routes nationales, mais en aucun cas d'éliminer les goulets d'étranglement ou d'assurer comme jusqu'ici les parts cantonales au produit de l'impôt sur les huiles minérales.

L'initiative ATE est proprement ruineuse dans la perspective des besoins financiers de la route et du découvert qui se dessine d'ores et déjà pour les années à venir. Elle détruirait le système de financement des routes qui fonctionne plutôt bien actuellement.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS a le mandat statutaire de défendre les intérêts du peuple, de la société et de l'économie dans le domaine des transports. Organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, **routesuisse** s'est efforcée durant son 65^e exercice, avec la collaboration de ses organisations membres, de remplir ce mandat dans le cadre de ses possibilités.

Le présent rapport décrit les activités déployées par **routesuisse** durant l'année 2010 et offre un aperçu des principaux événements survenus dans les domaines des transports, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la politique financière ainsi qu'un résumé de la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de l'économie automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le comité central de **routesuisse**.

Avant-propos	3
Liste des abréviations	7
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	10
Objectif et membres	10
Organes de routesuisse	13
Assemblée générale	13
Comité central	14
Conseil de direction.....	16
Organe de contrôle.....	19
Secrétariat général.....	19
ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER EN 2010	28
Le trafic routier suisse	28
Structure et développement	28
Trafic de personnes.....	29
Demande dans le trafic de personnes	29
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière).....	30
Trafic de marchandises.....	30
Demande dans le trafic de marchandises	30
Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses.....	32
Développement du parc de véhicules.....	33
Sécurité routière.....	34
Statistique des accidents.....	34
Etudes	35
Mesures de sécurité routière.....	36
Droit de la circulation routière	36
Nouvelles dispositions légales	36
Exécution de la loi	38
Mesures administratives.....	39
Politique des transports	41
Union européenne (UE)	41
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.....	41
Construction routière	41
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins.....	41
Bouchons sur le réseau des routes nationales	43
Transports publics.....	45
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	45
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA).....	48
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGT)....	49
Rail 2030	50
Trafic d'agglomération.....	50
Politique énergétique et environnementale	52
Energie	52
La consommation d'énergie.....	52
Mesures d'économie d'énergie	53

Environnement	55
Immissions de polluants atmosphériques	55
Changement climatique	56
Réduction des émissions de CO ₂	57
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques	60
Mesures cantonales et communales de protection de l'air	62
Commerce et industrie.....	64
Véhicules	64
Production et ventes mondiales	64
Immatriculations de véhicules neufs (Suisse)	65
Règlement général d'exemption par catégorie dans la branche automobile.....	67
Carburants	68
Vente de produits pétroliers en Suisse	68
Carburants alternatifs et énergies de propulsion	69
Transport routier.....	70
Assurances	70
Tourisme.....	71
Tourisme international	71
Tourisme en Suisse.....	71
Habitudes de voyage de la population suisse	73
Finances.....	74
Politique budgétaire	74
Finances fédérales.....	74
Financement des infrastructures routières.....	75
Affectation des taxes sur le trafic motorisé	76
Taxes d'utilisation des routes	76
Compte routier.....	79
Compte d'infrastructure du trafic routier	79
Coûts externes	80
Chiffres d'affaires de la branche automobile	80
Prestations fiscales.....	81
Imposition des carburants.....	82
Construction et financement des routes.....	84
Routes nationales	84
Tronçons projetés et en construction	84
Tronçons achevés.....	87
Financement des routes nationales	88
Fonds d'infrastructure routier	88
Routes principales.....	89
Relations internationales.....	89
Conclusion.....	90
Statistiques	93

Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADR	Accord européen du 30 septembre 1957 sur les transports internationaux de marchandises dangereuses par la route (avec le protocole de signature et les annexes) (RS 0.741.621)
AG	Canton d'Argovie
asa	Association suisse des services des automobiles
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMM	Association suisse des moniteurs moto-école
ASST	Association Suisse des Sciences des Transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
cm ³	centimètres cubes
CO / CO ₂	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
COMCO	Commission de la concurrence
CTT	Commission des transports et des télécommunications
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ESA	Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur
FMS	Fédération motocycliste suisse
FRS	Fédération Routière Suisse FRS; aujourd'hui routesuisse
FSMC	Fédération suisse des moniteurs de conduite
FSR	Fonds de sécurité routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FSTR	Financement spécial du trafic routier
IP	Initiative parlementaire
ISE	Industrie suisse d'enrobés
MP	Méthode paramétrique

mrd.	milliards
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFT	Office fédéral des transports
ORAR	Ordonnance du 14 avril 2010 sur le registre des accidents de la route (RS 741.57)
ORCT	Ordonnance du 29 mars 2006 sur le registre des cartes de tachygraphe (RS 822.223)
OTR 1	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des constructeurs professionnels de véhicules automobiles
PC 11/13	programme de consolidation 2011–2013 pour les finances fédérales
PDC	Parti démocrate-chrétien
PLR	Parti libéral-radical
PST	Plan sectoriel des transports
UE	Union européenne
UP	Union pétrolière
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes
SDR	Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (RS 741.621)
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SIS	DTEC 2009, Plan sectoriel Transports, partie infrastructure ferroviaire
SSE	Société suisse des entrepreneurs
TCS	Touring Club Suisse
TP	Transports publics
UDC	Union démocratique du centre
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UPSC	Union professionnelle suisse de la caravane, Caravaning-Suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers

USIC	Union suisse des carrossiers
UTP	Union des transports publics
VFGI	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues; motosuisse
VSIG	(anciennement:) Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (aujourd'hui:) Commerce suisse
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

Organisation et administration

Objectif et membres

routesuisse – Fédération routière suisse FRS est issue de la réunion de la Ligue suisse du trafic routier (fondée en 1928) et de Via Vita (fondée en 1936). Elle agit comme organisation faîtière du trafic routier et de la branche automobile depuis 1945. Jusqu'en 2006, elle était désignée par Fédération routière suisse FRS.

routesuisse défend les intérêts du trafic routier et intervient quand ses membres estiment qu'une action commune est souhaitable.

En particulier, **routesuisse** (cf. art. 2 des statuts)

- a) s'occupe de questions économiques, juridiques, techniques, structurelles, écologiques et sociales en rapport avec le trafic routier.
- b) coordonne les efforts communs de ses membres et représente leurs exigences et intérêts communs face aux autorités et au public.
- c) soutient les efforts des membres individuels qui sont compatibles avec les intérêts communs.
- d) entretient des contacts avec des organisations internationales ayant les mêmes intérêts.
- e) organise, dans le cadre de son domaine de compétence, des actions dont l'ont chargé ses membres.

A la fin de l'exercice pris en considération, **routesuisse** réunissait 31 membres, soit 28 associations nationales, 2 organisations faîtières cantonales (ligues) et 1 personne individuelle. L'effectif des membres se ventile comme suit en fonction de leurs activités:

Association d'usagers de la route

Voitures et véhicules monotraces

Automobile Club de Suisse (ACS)	Berne
Fédération motocycliste suisse (FMS)	Frauenfeld
Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes (SAM)	Berne
Touring Club Suisse (TCS)	Vernier/Genève

Véhicules utilitaires

Association suisse des transports routiers ASTAG	Berne
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA	Riniken AG
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour
Les Routiers Suisses	Echandens
VSIG Commerce Suisse	Bâle

Économie automobile

Industrie, artisanat et commerce

Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)	Zurich
Association suisse du pneu	Berne
auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles	Berne
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur ESA	Berthoud
Salon international de l'automobile	Grand-Saconnex
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zurich
Union pétrolière UP	Zurich
Union professionnelle suisse de caravanes UPSC Caravaningsuisse	Thoune
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	Berne
Union suisse des carrossiers USIC	Zofingue

11

Économie routière

Fédération Infra	Zurich
Industrie suisse d'enrobés ISE	Zurich
Société suisse des entrepreneurs SSE	Zurich

Ligues routières cantonales

Association routière vaudoise Paudex

Verkehrsliga beider Basel Bâle

Divers

Association suisse des moniteurs moto-école Berthoud

Association suisse des services des automobiles (asa) Berne

Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC Berne

Fédération suisse du tourisme Berne

Merz Hans Urs Vallamand

Ostschweizerischer Fahrlehrerverband Saint-Gall

Organes de routesuisse

Assemblée générale

La 65^e assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 9 juin 2010 à Berne. Elle a réuni 28 délégués qui représentaient 969 sur le total de 1131 voix de délégués. De nombreux hôtes de l'administration fédérale et d'organisations amies ainsi que des représentants de la presse étaient également présents.

Dans son allocution d'ouverture, le président Rudolf Zumbühl a exigé une conception claire et nette du futur financement des infrastructures routières. La route et le rail doivent relever des défis financiers énormes. Il est plus nécessaire que jamais de développer pour ces deux modes de transport terrestre des projets d'avenir sur la base desquelles il sera possible d'agir en toute responsabilité, a dit le président de **routesuisse**.

Des infrastructures de transport durables exigent également, selon Rudolf Zumbühl, un financement durable. Compte tenu des investissements énormes qui attendent le secteur des transports, il faut se demander quelle contribution peut apporter la génération actuelle et quelle contribution peuvent apporter les générations futures à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transports. Ou, en d'autres termes, quelles dettes pouvons-nous reporter sur nos descendants? Il est grand temps de répondre à ces questions, donc de cesser les bricolages financiers actuels et de passer à une action stratégique, a affirmé le président de **routesuisse**.

Des idées sur une action stratégique et prévoyante existent parfaitement, a poursuivi le président de **routesuisse** en citant en exemple le message sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et sur l'ouverture des crédits nécessaires à cet effet. Le Conseil fédéral y dresse une liste programmatique des projets visant à éliminer ces goulets et définit les priorités à observer. Il précise également les endroits où il est nécessaire d'ajouter de nouveaux éléments au réseau pour supprimer les obstacles au trafic. Enfin, le gouvernement propose divers scénarios concernant le futur développement du financement spécial du trafic routier (FSTR).

Il n'y a aucune raison de choisir un autre procédé pour le développement du rail, donc analyse du besoin, définition des effets sur le réseau et établissement d'un business plan, a poursuivi Rudolf Zumbühl. Il est grand temps de rétablir la transparence dans le secteur ferroviaire. La présentation simpliste de deux variantes – une moins chère, l'autre plus chère – pour Rail 2030 ne répond pas, beaucoup s'en faut, aux exigences d'une politique des transports durable. L'OFT doit enfin assumer son rôle de leader et présenter un programme qui dresse la liste des projets ferroviaires futurs et fixe des priorités selon des critères clairs et compréhensibles.

13

Il faut donc, selon le président de **routesuisse**, préparer un business plan global pour analyser les besoins et définir les effets de réseau. La condition centrale à satisfaire est d'établir la transparence la plus complète. Le business plan doit fixer en détail le rendement que doit avoir chaque projet ou chaque tronçon pour garantir en quelque sorte un intérêt minimal sur le capital investi; il doit également préciser les contributions à fonds perdu des collectivités

publiques. Ce calcul doit tenir compte de la capacité financière de chaque canton. S'il est prévisible qu'un projet ou un tronçon ne rapporte même pas de quoi couvrir les frais d'exploitation, on ne peut certainement pas parler d'un financement durable. Dans ces cas, les dettes cumulées seront tout simplement reportées sur les générations suivantes, a relevé Rudolf Zumbühl.

Une nouvelle conception globale définissant le financement futur des infrastructures des transports terrestres n'est cependant pas acceptable si elle se fonde sur la devise «La route paie tout et encore davantage». Ceux qui considèrent la route comme un self-service dans lequel chacun peut puiser à sa guise assument une lourde responsabilité, a mis en garde le président de **routesuisse**.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2009, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2009 et le budget 2011. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 76 425 francs.

Conséquence des mutations annoncées au Comité central, l'assemblée générale a procédé aux élections complémentaires suivantes pour la période de fonction 2009 à 2012:

membres avec droit de nomination d'un représentant au Comité central de **routesuisse** (selon art. 13 des statuts):

- motosuisse: Roland Müntener (en lieu et place de Rolf Wildberger, membre du Comité central de juin 1985 à juin 2009)
- Union suisse des carrossiers USIC: Hans-Peter Schneider (en lieu et place de Bruno Claus, membre du Comité central de juin 2000 à juin 2010)
- Association suisse de l'industrie gazière (ASIG): Walter Lange (en lieu et place de Jean-Marc Hensch, membre du comité central de juin 2005 à juin 2010)

L'assemblée générale a remercié les membres quittant les organes de **routesuisse** pour leur travail.

A l'issue de l'assemblée générale, Urs Näf, expert climatique auprès d'économie-suisse, a présenté un exposé sur le thème «La marche solitaire de la Suisse dans la politique climatique».

Comité central

Le Comité central a tenu deux séances, soit le 20 avril et le 4 novembre 2010. A côté des affaires statutaires, il a notamment examiné le projet de révision de la loi sur le CO₂, les interventions politiques en rapport avec les excès de vitesse, l'initiative ATE pour les transports publics et le futur financement des infrastructures de transport.

Par ailleurs, le comité central a été informé en permanence sur les procédures de consultation et les activités du conseil de direction et du secrétariat général.

La composition du Comité central était la suivante durant l'exercice écoulé:

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Dr. Michael Gehrken (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président)	auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse ACS
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Bruno W. Claus (jusqu'en juin 2010)	Union suisse des carrossiers USCI
Hans-Peter Schneider (dès juin 2010)	
Kaspar Engeli	VSIG Commerce Suisse
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Martin Fehle	Société suisse des entrepreneurs SSE
Dr. Ronald Ganz	Union pétrolière UP
Jean-Marc Hensch (jusqu'en juin 2010)	Association suisse de l'industrie gazière ASIG
Walter Lange (dès juin 2010)	
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Dr. Benedikt Koch	Association professionnelle Infra
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Bruno Siegenthaler	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Rolf Studer	Salon international de l'automobile
Mila Trombitas	Fédération suisse du tourisme FST
Willi von Atzigen	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

Conseil de direction

Le Conseil de direction a tenu cinq séances durant l'exercice écoulé. Voici les principaux thèmes débattus:

- *révision de la loi sur le CO₂*: **routesuisse** a suivi attentivement les travaux de la commission parlementaire préparatoire du Conseil national concernant l'adaptation de la loi sur le CO₂. Le Conseil fédéral a proposé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% jusqu'en 2020 par rapport au niveau de 1990. La moitié de cette réduction doit avoir lieu en Suisse. Dans le domaine des transports, l'objectif a même été fixé à -25%. Il est également prévu de remplacer le centime climatique par une obligation de compensation imposée aux importateurs de carburants. Enfin, le Conseil fédéral propose une taxe d'incitation subsidiaire sur les carburants.

Pour les voitures de tourisme, la Suisse prévoit de s'inspirer de la directive correspondante de l'UE concernant les véhicules neufs. Cette réglementation limite les émissions de CO₂ à 130 g/km en moyenne à partir de 2015. Une marque automobile qui dépasse cette limite s'expose à de lourdes pénalités fiscales.

Dans ce domaine, les intérêts de l'économie, du commerce et des transports sont dans une large mesure concentrés et coordonnés auprès d'economiesuisse et de son groupe de travail Climat. S'agissant des dispositions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme, la direction des opérations a été confiée à auto-suisse. Abordant le dossier CO₂ durant la session parlementaire d'été, le Conseil national a apporté quelques modifications de taille à la version du Conseil fédéral (voir à ce propos le chapitre «Réduction des émissions de CO₂» ci-dessous). Le groupe de travail Climat a dressé une liste détaillée de revendications à l'intention du deuxième conseil examinant le projet de loi sur le CO₂.

- *initiative ATE «pour les transports publics»*: **routesuisse** a continué de se préparer au combat contre cette initiative hostile au trafic routier. Des partenariats ont été constitués; des argumentaires pour la suite du traitement de cette initiative par le Conseil fédéral et le Parlement ont été développés; le travail de relations publiques relevait systématiquement les conséquences nocives de l'initiative ATE. Depuis le mois de décembre de l'exercice écoulé, l'agence de relations publiques Burson-Marsteller participe à la campagne.

Dans une lettre datée du 26 janvier, **routesuisse** a annoncé aux membres des groupes parlementaires bourgeois des Chambres fédérales la fin du compromis financier dans le secteur des transports au cas où l'initiative ATE serait acceptée.

- *financement des infrastructures du rail et de la route*: le département fédéral des transports (DETEC) a informé sur la mise à jour des perspectives dans le domaine du financement des routes. Au fil de divers entretiens, le DETEC a développé les prises de position et options sur la manière d'équilibrer à moyen et à long terme les dépenses et les recettes. Face à ces nouvelles discussions, le Conseil de direction a formulé les principes auxquels doit répondre un prélèvement de fonds supplémentaires et

clairement rejeté les tentatives de puiser encore davantage dans les moyens affectés à la route pour financer des projets de transports publics.

Principes du financement des transports

1. Le principe de causalité doit être appliqué:

Chaque mode de transport finance les coûts qu'il occasionne conformément au compte des coûts d'infrastructure. Les financements transversaux entre modes de transport doivent être évités. Les coûts d'exploitation sont couverts intégralement par l'utilisateur, respectivement par celui qui commande des prestations. Les infrastructures peuvent être financées aussi bien par les pouvoirs publics seuls – sur la base d'une analyse du produit des nouvelles prestations de transport – que moyennant une contribution des usagers.

2. Pas de redevance sans affectation.

Le produit des redevances routières doit uniquement servir à financer les coûts des transports. La part affectée des redevances versées par les usagers de la route doit servir à financer des tâches en rapport avec la route. Les redevances d'incitation (par exemple, sur les énergies non renouvelables) minent les taxes fiscales et entraînent, par leur systématique, l'épuisement à moyen terme d'une ressource financière.

Une «internalisation des coûts externes» sans tenir compte des bénéfices apportés par les différents modes de transport n'est pas raisonnable. La discussion théorique sur la vérité des coûts est vaine aussi longtemps que le degré de financement propre des TP n'atteint même pas 50%.

3. Non au prélèvement d'impôts en réserve

Les impôts doivent être mesurés conformément aux besoins financiers de la construction et de l'exploitation des infrastructures routières. Ce calcul doit se faire sur la base d'une planification réaliste des investissements et des finances ainsi que de programmes de construction contraignants.

Aussi longtemps que le fonds du Financement spécial du trafic routier (FSTR) contient 0,5 milliard de francs (donc davantage que la réserve de variation; début 2010, il affichait encore 2,7 milliards de francs), une augmentation des impôts n'est pas urgente. (Le plan financier prévoit une réduction progressive des réserves disponibles jusqu'en 2015.)

4. Financement suffisant pour réaliser des infrastructures de transport répondant à la demande.

Une hausse des impôts doit servir à couvrir des besoins réels de la société et de l'économie, comme par exemple la nécessité de disposer d'un réseau routier performant. Il s'agit notamment de garantir la fluidité du trafic sur les routes à haut rendement (où le besoin financier est le plus grand), mais aussi le bon fonctionnement des routes principales et importantes artères de transit ou encore de prendre des mesures pour protéger les habitants et l'environnement.

- *initiatives urbaines contre le trafic automobile*: les villes de Bâle, Genève, Lucerne, St-Gall, Winterthour et Zurich vont voter prochainement sur des initiatives contre le trafic automobile. Ces propositions visent à assurer les transports dans l'espace urbain principalement par les moyens collectifs ainsi que le trafic piétonnier et cycliste. L'autre objectif est d'empêcher la construction de nouvelles routes à haut rendement. – Le Conseil de direction a invité notamment les sections concernées des associations membres à redoubler d'effort pour combattre les initiatives urbaines.
- *Via sicura, paquet de mesures du Conseil fédéral pour améliorer la sécurité routière*: le Conseil fédéral a publié en septembre le message sur le programme «Via Sicura» qui comporte diverses modifications des règles de la circulation. **routesuisse** a participé à l'optimisation de ce projet durant les nombreuses années de sa mise au point. Les mesures prévues dans la version actuelle méritent en majorité d'être soutenues. De l'avis du Conseil de direction, il serait judicieux de suivre avec bienveillance la réalisation de ce projet.
- *révision du concept de travail du comité consultatif politique*: depuis la session de printemps 2006, un lunch réunit à chaque fois le jour d'ouverture de la session parlementaire, donc avant la séance de l'après-midi, des membres sélectionnés du Conseil national et du Conseil des Etats (groupes PDC, PLR, Les Libéraux-Radicaux et UDC) ainsi que les dirigeants des organisations membres de **routesuisse**. Un thème fort est présenté et débattu à chaque séance et un aperçu des objets de la session touchant aux transports est donné à l'assemblée. Le concept révisé a pour objectif de fournir aux commissions préparatoires des deux chambres un plus grand nombre de prises de position concernant les différents objets. Des séances servant à approfondir un thème sont organisées de cas en cas. En outre, la direction des séances de travail a été confiée au secrétaire général de **routesuisse**.
- *chantiers faisant obstacle au trafic*: des chantiers ont été ouverts simultanément durant les mois d'été sur les autoroutes A9, A12 et A1 en Suisse romande ainsi que sur la route cantonale Lausanne-Lucens. L'absence de coordination et la lenteur des travaux ont incité le Conseil de direction à renforcer la pression politique sur les services concernés de la Confédération et des cantons afin de les pousser à corriger cette situation déplorable.

Les délibérations sur les procédures de consultation de la Confédération (cf. chapitre ci-dessous consacré au secrétariat général) ont pris une large place dans les séances du Conseil de direction.

Le Conseil de direction se composait comme suit durant l'exercice pris en considération:

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Dr. Michael Gehrken (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse ACS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Ronald Ganz	Union pétrolière UP
Hans Koller	Secrétaire général routesuisse
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2010 ont été vérifiés le 5 avril 2011 par les deux réviseurs Ella Anderegge et Alfred Zollinger. Les réviseurs recommandent à l'assemblée générale de les approuver et de donner décharge aux organes concernés.

Secrétariat général

A côté des travaux administratifs pour les organes de **routesuisse**, de la préparation et de l'exécution de leurs mandats, le secrétariat général a accompli durant l'exercice écoulé de nombreuses tâches de coordination et veillé à l'information interne et externe sur des objets touchant aux politiques des transports, de l'énergie, des finances et de la protection de l'environnement. L'accompagnement et la direction du comité consultatif «Route + Automobile», y compris la rédaction d'un avant-papier sur les objets de la session parlementaire touchant à la politique des transports, la réalisation du service d'information «News Route Suisse» composé d'actualités du trafic routier ainsi que l'exécution des mandats de prestations donnés au service de documentation sont d'autres tâches permanentes du secrétariat.

Durant l'exercice écoulé, le secrétariat général de **routesuisse** a publié les communiqués de presse suivants:

- Chiffre d'affaires de 95 milliards – Vademecum 2010 – chiffres-clés de l'économie automobile et du trafic routier (1^{er} février)
- Préciser la notion de «chauffard» – L'initiative populaire fédérale «protection contre les chauffards» est lancée aujourd'hui (27 avril)
- 1,9 milliard de francs pour le rail – Impôts routiers et automobiles fédéraux en 2009: environ neuf milliards de francs (5 mai)
- Pour une conception claire – 65^e assemblée générale ordinaire de **routesuisse** du 9 juin 2010 à Berne (9 juin)
- A propos de bouc émissaire – Réduction du CO₂ du trafic privé: bilan intermédiaire très réjouissant (25 juin)
- Quel est l'avenir du réseau des routes nationales? – Séparation des courants de trafic: il faut des routes contournant largement les agglomérations (13 août)
- Une vaste tromperie – L'initiative ATE «pour les transports publics» crée des problèmes de transport énormes (6 septembre)
- 1,84 milliard pour le rail – Impôts routiers et automobiles prélevés par la Confédération en 2011 (24 septembre)
- Excellents résultats – Compte routier suisse 2008 publié par l'OFS: coûts largement couverts (29 novembre)
- Il faut un deuxième tunnel! – Rapport du Conseil fédéral sur l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard (17 décembre)

Répondant aux procédures de consultation, le secrétariat général de **routesuisse** a pris position sur les projets suivants de la Confédération:

- *norme SIA 122: modifications des prix selon la méthode paramétrique (janvier):* **routesuisse** a formulé sa prise de position d'entente avec les branches des transports et de la construction en se limitant au domaine «Part des transports à la formule de la méthode paramétrique (MP)». Des précisions ont été proposées pour certaines normes.
- *mise en vigueur de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) (janvier):* **routesuisse** juge raisonnable la date de l'entrée en vigueur (1^{er} janvier 2011) de la modification de l'OTR 1 à condition que le Conseil fédéral décide encore durant le premier trimestre 2010. Si des retards devaient se produire, **routesuisse** plaide pour une mise en vigueur le 1^{er} juillet 2011, voire éventuellement le 1^{er} janvier 2012. Motif: à côté de la formation et de l'instruction des personnes chargées d'appliquer l'ordonnance, il faut aussi revoir ou renouveler le matériel didactique et les dossiers de formation. Par ailleurs, les entreprises de transport doivent adapter, modifier, voire complètement renouveler la planification de leurs tournées.

Profitant de l'occasion, **routesuisse** a rappelé, d'entente avec la branche des transporteurs routiers, des chauffeurs et des moniteurs de conduite, les propositions de révision qui avaient été soumises lors de la consultation de fin janvier 2007, mais dont l'administration fédérale n'a pas tenu compte.

- *rapport stratégique du DETEC «Avenir des réseaux nationaux d'infrastructure de Suisse» (12.02.10)*: **routesuisse** salue et approuve la première édition de ce rapport d'infrastructure. Cette réaction positive s'explique surtout par le fait que ce rapport met l'accent sur l'importance économique des infrastructures et aussi parce qu'il constitue un élément du train de mesures du Conseil fédéral pour soutenir la croissance économique entre 2008 et 2011.

Nonobstant sa réaction fondamentalement positive, **routesuisse** a noté un potentiel d'amélioration dans ce rapport d'infrastructure:

- o contrairement à ce que semble suggérer le rapport, les infrastructures de transport suisses ne sont pas encore construites. En effet, il faut encore éliminer les goulets d'étranglement sur les routes recevant le trafic interrégional en concentrant les efforts sur des liaisons routières performantes entre les espaces métropolitains suisses. Le scénario démographique «élevé» et la croissance économique qu'il implique exigent en effet une adaptation des infrastructures routières. Il ne faut non plus sous-estimer le facteur d'influence «Europe» dans ce contexte.
- o compte tenu des moyens financiers limités à disposition, il faut s'interroger sur les coûts marginaux du futur développement de l'offre routière et ferroviaire. Cette réflexion doit également porter sur les coûts d'opportunité, donc les coûts économiques qui résultent de l'abandon d'un projet. Les coûts marginaux et d'opportunité parlent clairement en faveur d'une extension systématique des capacités routières.
- o Nous rejetons le péage routier urbain (mobility pricing). Le système de financement actuel doit être maintenu. Un éventuel changement de système ne s'impose que si les coûts d'infrastructure et d'exploitation de la route ne sont plus couverts et si une forte proportion d'utilisateurs de la route ne participe plus, pour des raisons systématiques, au financement.
- *plan sectoriel Transports, partie infrastructure ferroviaire (mars)*: le plan sectoriel Transports est censé coordonner l'ensemble du système de transport (route, rail, air, eau) en lui-même, puis ce système avec le développement territorial. Les aspects de l'aménagement du territoire sont prioritaires. Le plan sectoriel Transport, partie infrastructure ferroviaire, propose une solution de principe aux problèmes rencontrés dans les infrastructures ferroviaires. Il expose les mesures prévues au niveau de la Confédération, la coordination de ces mesures entre elles et avec d'autres activités ayant un effet sur l'organisation du territoire ainsi que l'agenda des diverses actions.

routesuisse a en principe approuvée le plan sectoriel Transports, partie infrastructure ferroviaire, tout en exigeant que le plan sectoriel Transports

soit aussi rapidement que possible complété par une partie infrastructures routières. Il est d'autant plus important de combler cette lacune que les transports publics liés à la route, qui constituent une offre de transport de masse indispensable dans les villes et les agglomérations, ne sont pas compris dans le plan sectoriel Transport, partie infrastructures ferroviaires.

- *suppression de la vignette de vélo (init. parl. Stähelin) (mars)*: la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-CE) a approuvé lors de sa séance du 4 février 2010 un avant-projet de modification de la loi sur la circulation routière qu'elle a fait élaborer en réponse à l'initiative parlementaire Stähelin. L'idée est de lever l'obligation de conclure pour chaque vélo une assurance-responsabilité civile (vignette vélo). La catégorie intermédiaire des véhicules faiblement motorisés (mais non pas les cyclomoteurs) devrait bénéficier du même régime, mais le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions dûment motivées. Grâce à une adaptation du fonds de garantie, les personnes lésées par des cyclistes non assurés bénéficieront des mêmes garanties qu'aujourd'hui.

routesuisse s'est opposée à la suppression de la vignette de vélo. Le système actuel, qui a fait les preuves de son efficacité avec une vignette de vélo obligatoire comprenant une assurance-responsabilité civile, doit être maintenu. Pro Vélo Suisse, organisation faîtière nationale regroupant plus de 30 associations cyclistes locales et régionales dans toutes les parties du pays, s'est aussi opposée clairement à ce projet. Elle estime même que la vignette vélo doit être étendue dans le but de garantir, conformément au principe de la causalité, un financement des routes et pistes cyclables utilisés par les cyclistes. Même position de la fondation SuisseMobile qui propose de compléter la vignette-assurance actuelle par une redevance d'utilisation.

- *programme de consolidation 2011–2013 pour le budget fédéral et planification d'exécution du réexamen des tâches (mai)*: le Conseil fédéral a précisé en février 2010 les mesures du programme de consolidation 2011–2013 et défini parallèlement les éléments du réexamen des tâches que les départements devront faire avancer dans le cadre des projets séparés. Le programme de consolidation 2011/13 prévoit un volume d'allègement de 1,5 à 1,6 milliard de francs par an. Il intervient principalement au niveau des dépenses.

En avril 2010 le Conseil fédéral a approuvé un rapport concernant le programme de consolidation 2011/13 ainsi qu'une planification d'exécution pour les mesures de réexamen des tâches à long terme. Le rapport sur la planification d'exécution était en consultation jusqu'à fin mai.

Dans sa réponse à la consultation, **routesuisse** a notamment rejeté les projets de coupes dans le domaine des transports et critiqué les perspectives de croissance beaucoup trop basses concernant les transports. (Pour le domaine «transports», le Conseil fédéral part d'un taux de croissance annuel moyen de seulement deux pour-cent.) De concert avec les cantons et l'association faîtière des transports publics (UST), les associations du trafic routier privé ont exigé qu'une perspective de croissance d'au moins 4% soit retenue, cela notamment en regard des taux de croissance effectifs et des attentes de croissance réalistes dans le secteur des transports.

- *révision de la communication sur les accords verticaux (mai)*: la Commission de la concurrence (Comco) veut procéder à une adaptation de sa communication sur les accords verticaux de 2007. Elle a mis en consultation ses idées à ce propos. Il s'agit d'appliquer en Suisse les mêmes règles que dans l'UE qui a adopté un nouveau régime concernant les accords verticaux dans le commerce automobile (en vigueur depuis le 1^{er} juin 2010). La communication de la Comco sur les accords verticaux doit donc être adaptée.

Dans sa prise de position, **routesuisse** propose en accord avec l'UPSA que la communication verticale soit une nouvelle fois révisée si la Comco décidait de lever la communication sur les véhicules automobiles. Dans ce cas, la branche de l'automobile tomberait en effet sous le coup des dispositions cartellaires de la communication verticale qui, jusqu'ici, ne prévoyaient pas de réglementation spécifique pour les marchés primaire et secondaire de la branche automobile.

- *modification du droit relatif au transport de marchandises dangereuses (Accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par la route (ADR), annexe 1 de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par la route (SDR) et accords multilatéraux M 208 et M 216 (juin)*: sur la base de l'accord européen ADR, diverses modifications du droit relatif au transport de marchandises dangereuses entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2011 et devront être appliquées au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2011. La version 2011 de l'ADR comporte plusieurs modifications. A relever en particulier les nouvelles quantités maximales et le nouveau signallement pour le transport de marchandises dangereuses conditionnées transportées en quantité limitée ainsi que les changements au niveau des directives écrites et la formation des équipages des véhicules. Ces modifications entraînent aussi une adaptation des prescriptions nationales.

routesuisse s'est déclarée en principe d'accord avec les modifications proposées dans le droit relatif au transport de marchandises dangereuses.

- *norme VSS SN 641'704 accidents de la route; chiffres et statistiques des accidents (juillet)*: l'Association des professionnels de la route et des transports (VSS) a mis en consultation la nouvelle norme concernant les relevés statistiques des accidents de la route.

Pour **routesuisse**, cette norme est utile et plausible. Elle permet une analyse des accidents structurée de manière uniforme et autorisant des comparaisons. Les cantons disposent ainsi, dans le contexte de la nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route entrée en vigueur le 1^{er} juin 2010, d'une offre de base uniforme, donc d'instruments de travail identiques. Des remarques ont été faites concernant certains chapitres et sections.

- *modification de l'ordonnance sur la désignation des organisations ayant droit de recours dans le domaine de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du patrimoine (août)*: en opposition complète avec le DETEC, **routesuisse** a relevé dans sa prise de

position que les activités économiques de l'ATE ne se plaçaient pas dans le cadre légal défini concernant le droit de recours en matière de protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine. L'ATE se finance en premier lieu par la vente de produits commerciaux – des assurances, notamment – qui n'ont qu'un rapport indirect ou très lointain avec le but de l'association. Ce moyen de financement ne sert pas fondamentalement à soutenir des revendications écologiques. Il apparaît d'ailleurs fort justement dans le rapport annuel de l'ATE comme une activité axée sur le profit. Pour **routesuisse**, il est donc évident que l'ATE ne remplit pas les conditions à l'obtention d'un droit de recours. Ce droit doit donc être retiré à l'ATE.

routesuisse demande également que l'Association Initiative des Alpes soit biffée de la liste des organisations ayant droit de recours. Comme son nom et ses statuts l'indiquent, il ne s'agit pas d'une association active au niveau national puisqu'elle limite son activité à l'espace alpin.

Le 27 octobre 2010 le Conseil fédéral a mis au point la liste définitive des organisations ayant droit de recours. Il a refusé de biffer l'ATE. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) était en effet arrivé à la conclusion que l'ATE remplissait parfaitement les conditions légales, un examen détaillé des comptes montrant que plus de la moitié des recettes provenaient de cotisations et de dons.

- *norme VSS SN 640'065a trafic de deux-roues légers; définition du besoin et choix de l'emplacement d'installations de parcage (octobre):* le but de cette norme est de permettre aux maîtres de l'ouvrage de mettre en place une offre adéquate d'installations de parcage pour les deux roues-légers (notamment les bicyclettes, les cyclomoteurs, etc.). – **routesuisse** n'a pas fait d'objection à la nouvelle norme sur les installations de parcage pour deux-roues légers.
- *bases légales pour l'instauration de zones environnementales (novembre):* une nouvelle ordonnance relative à la vignette environnementale est censée donner aux cantons et aux villes un instrument juridique permettant l'instauration de zones urbaines où les atteintes à l'environnement par les émissions du trafic automobile sont réduites. Il s'agit de restreindre, voire d'interdire la circulation pour certains véhicules à moteur dans certaines zones. La nouvelle ordonnance entraîne des modifications de l'ordonnance sur la circulation routière ainsi que de l'ordonnance sur les amendes d'ordre. Elle a pour principal effet d'introduire un système de vignette qui répartit les véhicules à moteur en différentes catégories. Les autorités peuvent ainsi désigner les véhicules qui ont le droit de circuler dans les zones définies et ceux qui y sont interdits. Les émissions polluantes de référence sont les particules fines et les oxydes d'azote.

En réponse à la procédure de consultation, **routesuisse** s'est opposée avec détermination tant à la nouvelle ordonnance sur les zones environnementales ainsi qu'à la révision des ordonnances sur la signalisation routière et les amendes d'ordre. Les charges bureaucratiques et les coûts qui en résultent pour les usagers sont en effet complètement disproportionnés par rapport aux avantages qu'apporteraient ces mesures. De surcroît, l'effet positif annoncé ne repose sur aucune base scientifique sérieuse.

Les pollutions maximales dans les villes par les particules fines ou l'ozone dépendent en effet en premier lieu de la situation météorologique, respectivement des conditions climatiques (situations d'inversion, transport aérien des pollutions atmosphériques) et non pas de la densité de la circulation routière. Enfin, une ordonnance n'offre pas une base légale suffisante pour introduire une vignette et des zones environnementales. Une telle modification exige une modification au niveau de la loi, a rappelé **routesuisse**.

- *disposition constitutionnelle générale sur l'approvisionnement de base (novembre)*: le DFJP a présenté le projet d'une nouvelle disposition constitutionnelle qui énumère explicitement les principes fondamentaux et reconnus de l'approvisionnement de base. Cette disposition n'aurait quasiment pas de conséquences légales directes. Elle se contente de formuler en termes généraux les tâches et les mandats de la Confédération et des cantons et aurait donc une certaine signification symbolique et politique. Le Conseil fédéral est sceptique quant à l'utilité de cette nouvelle disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base. Il s'était à l'époque prononcé contre la motion correspondante (05.3232 CTT-CE) par laquelle le Parlement a exigé l'élaboration d'un nouvel article constitutionnel.

Dans sa réponse à la procédure de consultation, **routesuisse** a rejeté la création d'un nouvel article constitutionnel sur l'approvisionnement de base, mais s'est prononcée pour un approvisionnement de base efficace et défini au niveau sectoriel. Il ne serait guère utile au développement économique du pays que, sous le couvert de l'approvisionnement de base, l'Etat soit contraint d'étendre ses prestations alors qu'il n'y a pas de demande. En pareil cas, il faudrait en effet s'attendre à un renchérissement massif de l'approvisionnement de base sans contrepartie utile, donc à une baisse de l'efficacité et une augmentation des coûts.

- *révision de l'ordonnance sur le registre des cartes de tachygraphie (ORCT) (décembre)*: la révision partielle de l'ORCT a pour objectif de simplifier et d'accélérer la procédure actuelle concernant la commande des cartes de chauffeur et d'entreprise pour les tachygraphes digitaux surveillant le temps de travail et de repos des chauffeurs professionnels. Cet objectif sera atteint par un dispositif de commande en ligne des cartes et la centralisation des commandes. Il est en effet nécessaire de centraliser les commandes au niveau de la Confédération afin d'empêcher qu'une personne se procure des cartes de chauffeur et d'entreprise dans plusieurs pays pour éviter un contrôle fiable du temps de travail et de repos. Enfin, la simplification de la procédure de commande permettra une baisse sensible des émoluments.

routesuisse est d'accord avec ce projet de révision partielle de l'ORCT et avec les modifications correspondantes des ordonnances sur le temps de travail des chauffeurs professionnels et de repos ainsi que sur les émoluments. Elle s'est exprimée dans ce sens dans le cadre de la procédure de consultation.

Le service de documentation du secrétariat général a fourni aux personnes intéressées ainsi qu'aux membres de manière régulière ou sur demande des informations et documentations d'actualité. Un grand merci à toutes celles et à tous ceux qui ont remis des documents au secrétariat de **routesuisse** durant l'exercice écoulé.

Le service de documentation a travaillé durant l'exercice écoulé en grande partie sur la base de mandats de prestations donnés par le Fonds de sécurité routière FSR, par l'Association des transports routiers ASTAG et le Touring Club Suisse TCS.

Le secrétariat général **routesuisse** a également traité sur mandat les affaires de la Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants SSM.

L'effectif du secrétariat de **routesuisse** durant l'exercice écoulé était de quatre employés (en partie à temps partiel), soit 360% de postes.

Hans Koller	secrétaire général
Peter Kneubühler	secrétaire général adjoint / chargé de l'information
Hans-Jörg Bardola	chef du service de documentation
Margrit Hostettler-Bosshard	secrétaire

Le secrétaire général et son adjoint ont représenté **routesuisse** dans les commissions et organisations suivantes:

Commission pour des recherches en matière de construction de routes (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC)

Groupe d'experts TRASY et Conférence Pétrole à l'état-major de la division Energie (Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays OFAE)

Comité de l'Association pour le Musée des transports, Lucerne

Comité du Salon international de l'automobile de Genève

Comité de l'Association Suisse des Sciences des Transports (ASST), Forum suisse des transports

Conseil d'experts du Fonds suisse de sécurité routière FSR

Comité du Forum suisse de l'énergie

Commission Technique de l'Association suisse des transporteurs routiers ASTAG

Commission Mobilité / Développement territorial de l'Union suisse des arts et métiers (USAM)

Commission d'infrastructure et groupe Trafic routier et ferroviaire d'économie-suisse

Groupe de travail Climat economiesuisse

L'ancien président de la FRS, Claude Gay-Crosier, est membre du conseil de la Fondation Musée suisse des transports, Lucerne.

L'ancien président de **routesuisse**, Niklaus Zürcher, est membre de la Commission administrative du Fonds de sécurité routière FSR.

Le président central du TCS, Niklaus Lunsgaard-Hansen, représente **routesuisse** au conseil de la Fondation Centime Climatique.

Economie automobile et secteur routier en 2010

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic

Le trafic sur les routes nationales a connu en 2009 une croissance supérieure à la moyenne par rapport à l'année précédente. Entre 2008 et 2009 il a progressé de 4,5% alors que le taux de croissance moyen de ces dix dernières années est de 3,1%. Ces chiffres tiennent cependant compte de la mise en service du contournement ouest de Zurich ainsi que de l'A4 par le Knonauer Amt. Avec l'ouverture de ces deux nouvelles sections, le réseau des routes nationales s'est allongé de 26 km pour atteindre 1789 km.

Près de 40% de la totalité du trafic motorisé suisse s'est déroulé en 2009 sur les routes nationales. La part de ces dernières est encore plus importante si on ne considère que le trafic lourd de marchandises: 65% de l'ensemble des prestations de transport ont passé par les routes nationales. Ces chiffres de l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence la signification des routes nationales pour la Suisse alors que celles-ci ne représentent que 2,5% du réseau routier helvétique global.

Les plus grands volumes moyens de trafic ont été mesurés en 2009 sur l'A1 près de Wallisellen avec 138'937 véhicules par jour (nouveau point de mesure). L'ancien «leader» en termes de fréquentation, l'A2 près de Muttenz, a enregistré en moyenne 124'577 véhicules par jour, chiffre en augmentation de 5,1% ou 6000 véhicules par rapport à l'année précédente. 118'339 véhicules ont été comptés au tunnel de Baregg près de Baden (+3,0% par rapport à l'année précédente) et 113 442 sur l'A1 près de Birrhard (nouveau point de mesure). Viennent ensuite le contournement nord de Zurich près de Seebach avec 105 549 véhicules par jour (+1,1%) et la section Schönbühl/Grauholz avec 100 732 véhicules (-0,1%).

Trafic de personnes

Demande dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres 2008 en millions):</i>		
Chemins de fer	431,2	18 028,0
Transports urbains à courte distance		
- Trams	439,4	1 669,7
- Trolleybus	261,8	785,3
- Bus	627,7	3 027,3
Total transports publics.	1 760,1	23'510,3

(Source: OFST 11.3.2.2)

Trafic privé (chiffres 2009 en millions):

Voitures de tourisme.	5 877	84'906
Motocycles	203	2 440
Cyclomoteurs	35	134
Cars	29	2 450
Total trafic privé	6 144	89'930

(Source: OFS 11.3.2.2)

Jusqu'au changement de millénaire le trafic de personnes sur la route a connu durant plusieurs décennies une croissance plus forte que celle du rail (cf. tableau 1 A en annexe: demande dans le trafic de personnes).

Compte tenu des prestations de transport mesurées en personnes-kilomètres, on assiste depuis la mise en service de Rail 2000 à une inversion de la tendance en faveur du trafic ferroviaire. Depuis cette époque en effet, le trafic ferroviaire augmente chaque année en moyenne de près de 4,6% alors que la hausse annuelle du trafic routier est de 0,9% en moyenne. La répartition modale route/rail est actuellement de 85/15; cela signifie que 15% des prestations de transport dans le trafic de personnes sont effectués sur le rail alors que la route assure 85% des personnes-kilomètres (trafic motorisé individuel TMI 75%, trafic lent 6% et transports publics routiers 4%).

En comparaison avec le nombre total de personnes transportées, la part du trafic ferroviaire est de seulement 5% alors que 94% des participants au trafic se déplacent sur la route (non inclus le trafic lent). La part du trafic routier public se monte à 17% comparé au nombre de personnes transportées.

*Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes
(circulation routière)*

(chiffres en millions)	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Personnes transportées (TMI)	5 461	5 372	6 247	5 855	6 042	6 144
Voitures de tourisme	5 083	5 109	5 971	5 605	5 777	5 877
Motos	111	131	181	185	200	203
Cyclomoteurs	240	104	70	38	36	35
Cars	27	27	25	26	28	29
Personnes-kilomètres						
Total TMI	77 759	77 789	83 152	86 023	88 525	89 930
Voitures de tourisme	73 271	73 492	78 625	81 422	83 573	84 906
Motos	1 337	1 576	2 174	2 220	2 405	2 440
Cyclomoteurs	862	394	266	146	137	134
Cars	2 289	2 327	2 087	2 235	2 410	2 450
Total trafic lent		5 936	6 502	7 211	7 385	7 486
Bicyclettes	2 217	2 314	1 957	1 991	1 991	2 014
A pied		3 719	4 188	5 254	5 394	5 471

(Source: OFS 11.3.2.2)

Trafic de marchandises

Demande dans le trafic de marchandises

Le tonnage transporté sur les routes suisses, soit 348 millions de tonnes, est cinq fois et demie plus élevé que celui acheminé par le rail (env. 62 millions de t). La quantité de marchandises transportées par le rail a baissé en 2009 de 11,6% par rapport à l'année précédente. Recul également pour les véhicules utilitaires routiers, mais seulement de 2,5%. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), les prestations de transport de marchandises par la route et par le rail ont baissé au total de 7% entre 2008 et 2009.

Conformément à la nature de ce mode de transport, les chemins de fer interviennent surtout sur les longues distances, alors que les transports routiers de marchandises agissent sur des distances plus courtes, mais de manière plus dispersée sur le territoire. Près des deux tiers des tonnes transportées dans le trafic routier intérieur sont acheminées sur de très courtes distances, soit 25 km au maximum. Dans le trafic ferroviaire, la distance moyenne de transport d'une tonne est de 166 km contre 49 km pour la route (y compris les transports internationaux jusqu'à la frontière).

Depuis 2000 – la dernière année avant l'augmentation du poids maximal des véhicules utilitaires de 28 à 40 tonnes – le tonnage transporté par le rail stagne alors que celui transporté par la route a augmenté de 1,1% par an (chiffres disponibles jusqu'en 2009; cf. tableau 2 A en annexe; demande dans le trafic-marchandises). En l'espace de neuf ans, la quantité de marchandises transportées par le rail a stagné alors que celle transportée sur la route a augmenté de 10%.

Dans le trafic international (import, export et transit), la quantité de marchandises transportées a augmenté de 30% entre 2000 et 2009 alors que le kilométrage global a baissé de 7%. Dans le trafic intérieur on relève durant cette même période une augmentation de 6,4% alors que le kilométrage a baissé de 4%.

Des véhicules utilitaires d'un poids total de 40 tonnes peuvent circuler en Suisse depuis 2001. En signant en 1999 l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, la Suisse s'est engagée à augmenter progressivement la limite de poids de 28 à 40 tonnes. Durant les années 2001 à 2004 le nombre de trajets de véhicules de 40 tonnes était encore contingenté; hors contingent, le poids total était limité à 34 tonnes. Depuis le 1^{er} janvier 2005, le nombre de véhicules d'un poids total de 40 tonnes n'est plus limité en Suisse.

En tenant compte de la distance sur laquelle les marchandises sont transportées, la part des transports routiers au trafic de marchandises a continuellement progressé depuis 1990 par rapport aux transports ferroviaires; elle oscille aujourd'hui autour de 60% du total de prestations de transport, avec une légère tendance à la hausse. L'introduction de la RPLP (1^{er} janvier 1995) et son augmentation massive par étapes (en 2000, 2001, 2005 et 2008) ainsi que les autres mesures de la politique de transfert de la route au rail n'ont pas eu d'effet durable sur les prestations de transport du trafic-marchandises routier et sur sa part à la répartition modale rail/route.

En termes de tonnes-kilomètres (t-km), le trafic de marchandises augmente en moyenne de 1,3% par an. Cette croissance est uniquement induite par la route qui affiche une progression annuelle des prestations de transport de 2,3% en moyenne alors que le rail recule en moyenne annuelle de 0,3% (chiffres disponibles jusqu'en 2009; cf. tableau 2A en annexe: demande dans le trafic de marchandises). En l'espace de neuf ans, les prestations de transport dans le trafic de marchandises sur le rail ont régressé de 4% sur le rail, alors que celles générées par la route ont augmenté de 23%.

16,7 milliards de t-km ont été générés en 2009 (2008: 17,3 milliards de t-km) sur la route contre 9,5 milliards sur le rail (11 milliards de t-km en 2008). Le ralentissement conjoncturel s'est dont davantage répercuté sur le trafic ferroviaire de marchandises (-13%) que sur les transports routiers (-3%).

La croissance des transports routiers doit en premier lieu être mise sur le compte des semi-remorques. Cette catégorie de véhicules a augmenté ses prestations de transport (en t-km) de 83% par rapport à l'an 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2009); c'est elle aussi qui tire le plus grand bénéfice de la productivité augmentée grâce à la hausse de la limite de poids, alors que les camions ont vu baisser leurs prestations de transport d'environ 10% depuis l'introduction de la limite de 40 t. La croissance des prestations de transport des utilitaires légers atteint également de respectables 22%. Les semi-remorques assument aujourd'hui 51% des prestations de transport sur les routes suisses (34% en 2000), les camions 43% (60% en 2000) et les utilitaires légers 6% (6% en 2000).

La part du trafic lourd international (import, export et transit en t-km) aux transports de marchandises en Suisse est actuellement de 38%. Cette proportion était encore de 30% en 2000. Les prestations de transport des véhicules étrangers ont progressé de 56% entre 2000 et 2009.

Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses

Le trafic de marchandises routier et ferroviaire par les passages alpins suisses, français et autrichiens entre le Mont-Cenis et le Brenner a baissé de 19,4 millions de tonnes (17%) en 2009 par rapport à l'année précédente. 94,6 millions de tonnes ont été transportées au total sur ces voies.

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 38,4% en 2009 (38,6% l'année précédente). Ventilée en fonction des différents pays, la part du rail était de 61,1% (année précédente 63,9%) en Suisse, de 12,0% (11,9%) en France et de 32,1% (28,5%) en Autriche.

La part du transit au trafic transalpin total de marchandises était de 68,3% (année précédente: 69,7%), soit 22,9% en France (année précédente: 21,7%), 72,6% en Suisse (74,5% l'année précédente) et 87,4% en Autriche (90,6%). La répartition modale dans le trafic de transit en 2009 indique une part du rail de 66,9% (72,7% l'année précédente) pour la Suisse, contre 0,5% pour la France (1,9%) et 29,2% pour l'Autriche (29,2%).

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, environ 24 millions de tonnes (2009: 21 millions de t; 2008: 25 millions de t) ont été acheminées par le rail, soit environ une fois et demie de plus que par la route (14 millions de tonnes; 2009: 13 millions de t; 2008: 14 millions de t). La répartition modale se chiffre actuellement à 63/37% en faveur des transports ferroviaires, mais la part de la route tend à augmenter. Depuis 2000 le tonnage passant par le rail s'accroît de 2% en moyenne par an alors que ce taux est de 5% sur la route (cf. tableau 3 A en annexe: demande dans le transit alpin de marchandises).

Dans le pur trafic de transit (de frontière à frontière), le rail achemine environ 17 millions de tonnes (chiffres disponibles jusqu'à fin 2009), soit environ deux fois de plus que la route (8 millions de t). Dans ce secteur la répartition modale est de 67:33% en faveur du rail et là aussi les transports routiers augmentent leur part. Depuis 2000 le tonnage transporté dans le trafic de transit par le rail progresse de 0,3% en moyenne par an alors que le taux de croissance sur la route est de 6,8% par an (chiffres disponibles jusqu'en 2009; cf. tableau 3A en annexe: demande dans le transit alpin de marchandises).

Par rapport à l'année 2000, donc avant l'introduction de la redevance sur les trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et des autres mesures d'accompagnement de l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, le trafic routier par les Alpes suisses s'est accru de 61% (jusqu'en 2010) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 17%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 7 points-% depuis 2000 pour s'établir à 63%. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 7 points-% pour atteindre 37%. En l'espace de douze ans, les transports de marchandises par la route ont plus que doublé alors que les transports ferroviaires n'ont augmenté que de 33%.

32

Le système de dosage (compte-gouttes) pratiqué depuis début 2002 pour le trafic lourd devant les tunnels du St-Gothard et du San-Bernardino n'a définitivement pas permis d'empêcher le développement du transit routier. Les chemins de fer n'ont pas réussi à tirer un avantage commercial de cette entrave imposée aux transports routiers.

Nombre de véhicules routiers lourds dans le transit alpin suisse

Transit alpin suisse (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) (nb. de véhicules en milliers)		Trafic de transit suisse (nb. de véhicules en milliers)	
2000:	1404	736	
2005:	1204	755	
2006:	1182 (-2%)	694 (-8%)	
2007:	1263 (+7%)	707 (+2%)	
2008:	1275 (+1%)	671 (-5%)	
2009:	1180 (-7%)	638 (-5%)	
2010:	1257 (+7%)		

(Source: DETEC, Alpinfo)

En 2010, environ 1,26 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses, soit 77'000 véhicules de plus que l'année précédente. Ce résultat correspond approximativement aux chiffres de 2007 et 2008, donc à la situation d'avant la crise économique. Au total, le nombre de trajets était inférieur de 10,5% à celui de l'année-référence 2000 et dépassait de 607'000 trajets à l'objectif visé par la loi sur le transfert de marchandises de la route au rail. La reprise économique en Europe est la principale raison de l'augmentation de la demande dans le secteur des transports en 2010.

Le développement sur plusieurs années du nombre de trajets de poids lourds par les Alpes suisses montre à l'évidence que le transit alpin de camions sur l'axe nord-sud ne pourra pas être réduit au niveau prévu par la loi révisée sur le transfert des transports de la route au rail (650'000 camions au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard, donc probablement à partir de 2019). Ces chiffres confirment une fois de plus que l'objectif de réduction du nombre de trajets de poids lourds en transit alpin est irréaliste.

La Suisse doit certes assumer le mandat constitutionnel de l'article sur la protection des Alpes, qui exige que le transit alpin de marchandises de frontière à frontière soit transféré de la route au rail; mais d'un autre côté, elle s'est engagée au niveau du droit public international, par l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, à offrir aux transporteurs UE le libre transit sur les routes suisses. Le libre choix du moyen de transport doit être garanti sans discrimination aucune. L'augmentation du poids des véhicules à 40 tonnes (depuis 2001) génère une impulsion supplémentaire en faveur du transit routier de marchandises. La Suisse pratique donc une politique des transports qui, d'un côté, ouvre largement les axes routiers de transit au trafic de marchandises européen, mais qui, de l'autre côté, refuse, pour des questions de politique intérieure, d'augmenter la capacité routière. Les premières victimes de cette politique sont les transporteurs indigènes et, avec eux, toute l'économie intérieure.

Développement du parc de véhicules

Selon les données de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le parc automobile suisse a progressé au total de 1,6% durant l'exercice écoulé. Depuis 2003, la croissance est faible (moins de 2%) dans ce secteur.

Au 30 septembre, on dénombrait 5'359'955 véhicules à moteur, soit 86'658 de plus qu'une année auparavant. Cet effectif comprenait 4'075'825 voitures de tourisme (+1,7 %; +66'223), 651'202 motocycles (+1,3%; +6237), 335'200 véhicules de transport de marchandises (+2,3%), 186'485 véhicules agricoles (+0,3%; +583), 58'492 véhicules industriels (+3,5 %; +1959) et 52'751 véhicules de transport de personnes (+4,1 %; +2076).

Alors que le nombre de voitures de tourisme a augmenté de 37% entre 1990 et 2010, le parc de véhicules de transport de personnes a progressé de 69% et celui des véhicules de transport de choses de 33%. Le nombre de motocycles a plus que doublé durant cette période (118%), un développement qui s'explique surtout par le succès des scooters pour lesquels l'OFS annonce une multiplication par vingt contre une hausse de 45% pour les motos traditionnelles. La part des scooters au parc des motocycles est aujourd'hui de 37%.

Le nombre de voitures de tourisme à pur moteur à essence baisse depuis 2003 alors qu'inversement celui des voitures de tourisme dont la propulsion n'est pas exclusivement à essence a fortement progressé ces dernières années: en 2010, 739'000 véhicules (18% du parc total) possédaient un moteur diesel et 17'100 une propulsion hybride (essence/électrique). On ne comptait que 665 voitures de tourisme électriques et 9600 fonctionnant au gaz naturel ou au biogaz.

Une autre tendance à relever est la progression du nombre de breaks qui a dépassé 914'000 en 2010 selon l'OFS, chiffre qui correspond à plus de 22% du parc de voitures de tourisme (14% en 1990). 76% des voitures de tourisme étaient équipées d'une boîte de vitesses manuelle.

L'âge moyen des voitures de tourisme suisse est de 8,2% avec une légère tendance à la hausse. La cylindrée moyenne atteint 1970 cm³.

La Suisse compte 518 voitures de tourisme pour 1000 habitants (514 en 2009). Parmi nos voisins directs, l'Italie (2007: 600) et l'Allemagne (2007: 566) sont davantage motorisées, tandis que la densité est plus faible en France (2007: 490) et en Autriche (2007: 512).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon le recensement du Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), le nombre de victimes de la route a une fois de plus baissé durant l'exercice écoulé: en 2010, 328 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses (2009: 349; -6 %) et 4508 autres ont été grièvement blessées (2009: 4708; -4%). Le nombre de tués et de blessés grièvement atteints a surtout continué de baisser de chez les occupants des voitures de tourisme, un constat qui confirme la tendance de ces dernières années. Parmi les raisons qui expliquent la meilleure protection des occupants des voitures de tourisme, il faut notamment citer le progrès technique (en particulier les systèmes d'assistance à la conduite), l'amélioration des infrastructures et les mesures préventives et répressives coordonnées de la police routière.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), 349 personnes (2008: 357; -2%) ont perdu la vie dans la circulation routière en 2009. Ce chiffre est le plus bas jamais enregistré depuis la Deuxième Guerre mondiale. Le nombre de blessés grièvement atteints est tombé à 4708 (2008: 4780; -1,5%) et celui des personnes légèrement blessées à 20 422 (2008: 20'776; -2%). En revanche, on doit constater un doublement du nombre de cyclistes tués sur la route, de 27 en 2008 à 54 en 2009. On ne peut affirmer avec certitude si ce développement a un rapport avec la multiplication des bicyclettes électriques qui atteignent des vitesses plus importantes. Aucun recensement détaillé n'a en effet été fait à ce propos. Les deux tiers des accidents ayant fait des dommages corporels se sont produits à l'intérieur des localités, 26% à l'extérieur et 9% sur les autoroutes. La proportion d'accidents faisant des morts ou des blessés grièvement atteints est de 61% à l'intérieur des localités, de 34% à l'extérieur des localités et de 5% sur les autoroutes.

(Le tableau 13 A contient des chiffres sur les accidents de la circulation; annexe)

Le Conseil fédéral a approuvé en avril 2010 l'ordonnance sur le registre des accidents de la route (ORAR), créant ainsi la base légale qui donne à l'Office fédéral des routes (OFROU) la compétence d'établir cette statistique à partir de 2011. Grâce à cette nouvelle ordonnance, il sera possible d'établir un lien entre les données sur les accidents et d'autres registres de l'OFROU comme le Registre des mesures administratives (ADMAS), le Registre des autorisations de conduire (FABER), le Registre des véhicules et des détenteurs et le Registre des infrastructures. Ces interconnexions permettront de quantifier l'influence du comportement humain ou du type de véhicule sur les accidents ainsi que le rôle de l'infrastructure routière.

Etudes

Publiée durant l'exercice pris en considération, la première statistique nationale sur la drogue au volant a révélé des résultats inquiétants: le cannabis, l'alcool et la cocaïne étaient en 2005 les drogues les plus fréquemment consommées par les conducteurs en infraction – dans certains cas elles étaient même absorbées simultanément. Le cannabis est la drogue la plus répandue dans le trafic routier. Il semble également qu'un nombre croissant de conducteurs de voitures et de motos et même de cyclistes se dopent à la cocaïne. Cette étude nationale sur les drogues et substances illégales dans le trafic routier révèle que dans presque 90% des cas suspects au moins une substance (cannabis, alcool, cocaïne, opiacés, amphétamines comme speed, crack ou crystal, benzodiazépines utilisées comme calmants ou somnifères ainsi que méthadone) a été décelée dans le sang.

Le Bureau de prévention des accidents (bpa) a présenté au printemps un dossier de sécurité sur le thème de la vitesse. Cette analyse scientifique décrit les facteurs de risque et en déduit des mesures concrètes pour réduire le nombre d'accidents dus à des vitesses excessives. On y constate que les mesures prises contre les chauffards ne visent que la pointe de l'iceberg. Il serait tout aussi indispensable de redoubler d'effort pour inciter le conducteur moyen à ne pas dépasser les vitesses maximales (signalées ou générales) et d'adapter leur mode de conduite aux conditions routières.

Mesures de sécurité routière

Le Conseil fédéral a approuvé le 20 octobre à l'intention du Parlement le message sur le programme de sécurité routière «Via sicura». Les mesures contenues dans ce programme visent notamment les conducteurs qui dépassent massivement les limitations de vitesse ou qui prennent le volant après avoir consommé des produits engendrant un état d'ébriété. D'une manière générale, ce programme a pour objectif de faire mieux respecter les prescriptions en vigueur, de corriger les sections routières les plus dangereuses et de renforcer la prévention.

Le programme de sécurité routière Via sicura est censé réduire d'un quart le nombre de victimes de la route. Les nouvelles taxes proposées pour financer ce programme ont été vigoureusement rejetées lors de la procédure de consultation, si bien que le Conseil fédéral a fini par y renoncer. Les milieux consultés ont refusé aussi bien l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur que l'affectation du produit des amendes.

Indépendamment de Via sicura, mais dans le même projet de réforme, le Conseil fédéral propose d'interdire au niveau de la loi lesdits giga-liners, donc les camions long de 28 mètres et pesant jusqu'à 60 tonnes.

Droit de la circulation routière

Nouvelles dispositions légales

Durant l'exercice pris en considération, le Conseil fédéral et le Parlement ont édicté et partiellement mis en vigueur les dispositions légales suivantes:

- 14 avril: ordonnance sur l'inventaire fédéral des voies de communications historiques IVS. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Cette ordonnance se fonde sur l'article 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LNP). Les mesures de protection et de conservation de la Confédération se concentrent sur des sections d'une longueur totale d'environ 3700 km sur lesquelles les restes de l'ancienne voie sont encore bien visibles.

- 19 mai: révision de la loi fédérale sur les obstacles techniques au commerce (LOTG) et l'ordonnance d'exécution y relative. Entrée en vigueur 1^{er} juillet 2010.

Avec la LITC révisée la Suisse introduit de manière autonome ledit principe du

Cassis-de-Dijon. Désormais des produits légalement commercialisés dans l'Union européenne (UE) et dans l'Espace économique européen (EEE) peuvent en principe aussi circuler librement en Suisse sans contrôle préalable. Des exceptions ne sont possibles que si des intérêts publics supérieurs doivent être protégés.

- 19 mai: loi fédérale sur la sécurité des produits (LSPro) et l'ordonnance d'exécution y relative. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

La LSPro n'apporte pas seulement une adaptation de la législation suisse à la directive UE sur la sécurité générale des produits, mais constitue également une révision totale de la loi fédérale sur la sécurité des équipements et appareils techniques (LSIT).

- 30 juin: révision de l'ordonnance sur la durée de travail et de repos des conducteurs professionnels d'automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1). Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Le Conseil fédéral a adapté les prescriptions figurant dans l'ordonnance sur la durée de travail et de repos des conducteurs professionnels d'automobiles à la réglementation de l'UE. Ainsi, les transporteurs suisses seront soumis aux mêmes règles que leurs concurrents UE dans le trafic international.

La nouvelle ordonnance sur les chauffeurs comprend, entre autres modifications, un changement important concernant les durées maximales de travail: d'une part, la durée maximale de travail permise par semaine sera désormais de 60 heures (56 heures jusqu'ici). Durant une période de six mois il ne sera pas permis de travailler plus de 48 heures par semaine. Ainsi, les transporteurs et les chauffeurs pourront réagir de manière plus souple aux périodes de pointe. D'autre part, la durée quotidienne de repos devra être d'au moins neuf heures d'affilée.

- 4 août: reprise de la norme UE concernant le dispositif automatique enclenchant les phares de jour

Un dispositif d'éclairage de jour (selon les normes ECE-R 48 et 87) sera indispensable pour obtenir l'homologation CE des nouveaux types de véhicules des classes M1 et N1 (voitures de tourisme) à partir du 7 février 2011 et des nouveaux types de véhicules des autres classes (poids lourds, cars, etc.) à partir du 7 août 2012.

- 1^{er} octobre: modification de la loi sur la circulation routière en vue de la suppression des plaques de vélo. La date de l'entrée en vigueur de cette révision n'était pas connue à la fin de l'exercice pris en considération.

La suppression des plaques de vélo entraîne également celle de l'assurance-responsabilité civile spéciale couvrant les bicyclettes. Les victimes d'accidents provoqués par des cyclistes n'ayant pas de d'assurance RC privée, soit quelque 10% des utilisateurs de bicyclettes, seront indemnisées via le Fonds national de garantie (FNG). Celui-ci intervient aujourd'hui déjà pour couvrir les dommages causés par des cyclistes étrangers en Suisse et d'autres personnes n'ayant pas de vignette ainsi que pour les accidents dans lesquels les responsabilités ne peuvent pas être clairement définies.

- 1^{er} octobre: modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) concernant la procédure d'autorisation des courses de nuit et le dimanche. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

A l'avenir une partie des transports soumis jusqu'ici à autorisation pourront être effectués sans autorisation. Il s'agit de courses urgentes et inévitables. Cette modification supprime l'obligation de demander une autorisation pour environ un tiers des courses nocturnes et dominicales, soit environ 6000 courses. Le nombre de total de courses nocturnes et dominicales n'augmente pas, mais le travail administratif des entreprises de transport et des pouvoirs publics diminue.

- 17 décembre: modification de la loi sur la circulation routière en vue d'un renforcement de la peine sanctionnant la conduite sans permis. La date de l'entrée en vigueur de cette révision n'était pas connue à la fin de l'exercice pris en considération.

Les personnes ne possédant pas de permis de conduire, mais conduisant tout de même un véhicule, seront punies plus sévèrement à l'avenir. Elles subiront des sanctions analogues à celles frappant des personnes conduisant alors que le permis de conduire leur a été retiré, c'est-à-dire une peine privative de liberté ou une peine pécuniaire. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé une modification de la loi sur la circulation routière (LCR) dans ce sens.

Un comité constitué par «Roadcross», fondation pour les victimes de la route, a lancé l'initiative populaire «Protection contre les chauffards» qui demande que la conduite à une vitesse totalement excessive soit considérée dans tous les cas comme un délit pénal et sévèrement sanctionné. Cette initiative propose un complément à l'article pénal de la Constitution fédérale. Pour la définition de la notion de «chauffard», il est important que la violation massive d'une limitation de vitesse soit considérée comme un délit intentionnel. Il est aussi précisé où se termine un dépassement par négligence de la limitation de vitesse et où commence le dépassement massif et intentionnel, donc l'attitude de chauffard.

On peut admettre qu'environ un millier de chauffards sont pris sur le fait dans toute la Suisse. Ce chiffre doit être mis en relation avec plus de quatre millions de véhicules à moteur et environ cinq millions de détenteurs et de détentrices d'un permis de conduire. Il s'avère par ailleurs que de nombreux chauffards sont des récidivistes qualifiés.

Pour **routesuisse**, cette initiative constitutionnelle n'est pas conforme à la systématique du droit suisse. Si effectivement une intervention est nécessaire dans ce domaine, il faut agir au niveau de la loi. De plus, il s'agira de choisir une procédure bien précise et bien ciblée pour éviter que la grande majorité des conducteurs se comportant correctement ne soient «criminalisés» encore plus que ce n'est déjà le cas aujourd'hui. Avant de durcir les dispositions légales contre les graves excès de vitesse, il est indispensable de procéder à une définition largement acceptée et légalement défendable de la notion de chauffard.

Exécution de la loi

La police genevoise mis en service un nouveau super-radar. Cet appareil encore unique en Suisse peut surveiller simultanément 22 véhicules et relever dix différentes violations des règles de la circulation. Il repère même des conducteurs roulant trop près de la voiture précédente ou franchissant la ligne de sécurité.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a testé au milieu du mois de septembre un nouveau système de mesure de la vitesse sur la route nationale A2 dans le tunnel d'Arisdorf (BL). Une autre installation du même type a été mise en service à la fin de l'exercice écoulé sur l'A9 entre Aigle et Bex (VD).

Ces dits systèmes de contrôle sectoriel de la vitesse mesurent la vitesse moyenne sur plusieurs kilomètres. Ils s'inscrivent dans le projet Enfon («enforcement routes nationales») qui est en cours depuis 2007. L'OFROU attend des résultats positifs de cette pratique qui a déjà fait ses preuves en Allemagne, en Autriche, aux Pays-Bas et en Italie. Ce système rend le trafic plus fluide et réduit le nombre de dépassement des limitations de vitesse. Si l'OFROU relève un effet semblable en Suisse, il étendra les contrôles sectoriels de la vitesse à tout le réseau des routes nationales dès 2012.

Mesures administratives

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 78'986 personnes ont dû déposer leur permis en 2009, soit 4105 de plus que l'année précédente.

Les principales raisons de ces retraits de permis étaient comme les années précédentes un dépassement de la vitesse maximale et l'alcool au volant. Le nombre de retraits pour excès de vitesse a augmenté l'an passé de près de 1,2% pour atteindre 35 427 cas, ce qui est un record absolu en la matière. Par opposition à la tendance relevée ces dernières années, le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a de nouveau augmenté: plus 5,4% (18 371 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont même progressé de 12,2% (6746 cas).

Le nombre de permis retirés pour inattention et distraction a continué d'augmenter durant l'exercice écoulé. Une des causes de ce développement doit sans doute être cherchée dans le maniement des équipements électroniques de communication et multimédias, des téléphones et des systèmes de navigation durant le trajet. En 2010, on a enregistré une augmentation cumulée du nombre de ces cas de 8,2% (9775 cas au total).

La majorité des retraits de permis étaient d'une durée d'un à trois mois (près de 63,8%). Les retraits d'une durée de sept à douze mois ont progressé de 9,4% pour atteindre 3427 cas. A l'inverse, les retraits du permis de conduire pour plus de douze mois ont reculé de 1699 à 1601 (-6,1%). 17,8% des permis retirés l'ont été pour une durée indéterminée (+20,7%). Le durcissement du droit intervenu en 2005 continue manifestement d'avoir un effet mesurable sur la statistique (système en cascades; prolongation progressive de la durée du retrait pour les récidivistes). Les récidivistes doivent déposer leur permis de

conduire pour une durée indéterminée. Ils sont obligés de faire examiner et soigner leurs problèmes caractériels ou de dépendance s'ils veulent récupérer leur permis de conduire un jour, donc après une thérapie réussie.

Le permis à l'essai introduit en 2005 a également des effets sur la statistique. En 2010, 1388 permis de ce genre (+80,9%) ont déjà dû être annulés (sanction intervenant après deux contraventions durant la période probatoire) et pour 7030 personnes (+27,2%) la durée probatoire a été prolongée d'une année (une contravention durant la période probatoire). Cette augmentation s'explique en premier lieu par le fait que la période transitoire des nouveaux conducteurs soumis à l'ancien droit, donc qui ne devait pas encore demander un permis à l'essai, est arrivée à échéance et que l'an passé tous les nouveaux conducteurs ont dû passer par le système du permis de conduire à l'essai.

Durant l'exercice écoulé 3037 examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle de personnes à conduire sûrement. Ce chiffre est en augmentation de 26,5% (plus 638 cas) par rapport à 2009. Ce développement s'explique par deux raisons principalement:

- après l'annulation du permis de conduite à l'essai (sanction intervenant après deux retraits du permis durant la période probatoire), la personne concernée ne peut demander un nouveau permis d'élève-conducteur qu'après avoir passé avec succès un examen psychologique portant sur son aptitude à conduire. 1388 cas de ce type ont été recensés en 2010.
- le système à cascades pour les récidivistes a été introduit en 2005; il exige qu'après trois contraventions graves le conducteur fautif doit se soumettre à un examen psychologique.

L'augmentation du nombre d'examens psychologiques se répercute sur le nombre de permis de conduire retirés pour inaptitude caractérielle. Le nombre de ces cas a passé de 161 à 973 (+19,8%).

En chiffres absolus, les retraits sont les plus nombreux dans la catégorie des 20–29 ans (cumulé: 25'810 cas; augmentation de 3,8%), suivie des 30 à 39 ans (cumulé: 17 352 cas; +5,4%) et des 40 à 49 ans (cumulé: 16'632 cas; +4,5%). 10 675 (+8%) permis ont été retirés dans le groupe d'âge des 50 à 59 ans et 5422 (+10,9%) dans celui des 60 à 69 ans. Pour les 70 ans et plus on compte 4904 retraits (+22,6%). En outre, 3426 conducteurs de moins de 20 ans ont dû déposer leur permis de conduire, chiffre en augmentation de 1%.

La législation internationale interdit de retirer le permis aux conducteurs étrangers commettant une faute en Suisse. Ceux-ci se voient cependant privés de leur permis de conduire hors de leurs frontières nationales: ils ne peuvent plus conduire de véhicule en Suisse. Le nombre de ces cas n'a guère changé l'an passé (il a passé de 18'323 à 18'369)

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2010.)

Politique des transports

Union européenne (UE)

Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres

Durant l'exercice écoulé, les mesures d'accompagnement approuvées en 2001 dans le cadre de l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres en vue de réguler le trafic de marchandises ont été poursuivies. Le tunnel routier du Gothard a continué d'être soumis au système du «compte-gouttes», qui envoie les camions dans la galerie l'un après l'autre avec des intervalles de 150 mètres. Dès que la capacité du tunnel est dépassée, les autorités peuvent décréter la «phase rouge». Dans ce cas, les poids lourds sont stoppés sur les aires d'attente précédant les rampes d'accès au tunnel. Les transports à destination de la Suisse méridionale bénéficient de facilités en ce sens qu'en cas de saturation des axes, les véhicules munis d'une autorisation «S» peuvent sauter les aires d'attente avancées et accéder directement au système de compte-gouttes.

Durant l'exercice écoulé, la «phase rouge» pour le transit alpin de marchandises n'a été imposée aucun jour. L'A13 n'a été que brièvement fermée début décembre pour les camions tout comme l'A2 entre Erstfeld et Bellinzona en raison d'une forte offensive hivernale.

La pollution de l'air surveillée depuis 2003 dans le cadre du monitoring environnemental le long des axes de transit (A2 et A13) a indiqué une tendance à la baisse pour les oxydes d'azote et les particules fines. Les valeurs-limites sont certes encore dépassées le long de l'A2, mais elles sont respectées sur l'A13 qui est moins fréquentée que la première.

Centres de contrôle du trafic lourd: cinq centres de contrôle du trafic lourd étaient à disposition durant l'exercice écoulé pour surveiller les transports routiers de marchandises: Schaffhouse, Unterrealta (GR) et Berne-Möslin, Ripshausen près d'Erstfeld (UR) et Stans (NW). D'ici à 2012 la Suisse disposera de douze centres de contrôle du trafic lourd sur le réseau des routes nationales.

Construction routière

Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins

Dans son message du 11 novembre 2009, le Conseil fédéral demandait aux Chambres un crédit de près de trois milliards de francs pour l'extension des infrastructures suisses de transport. La moitié environ de ce montant (1,36 milliard) sert à éliminer quatre goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales (la majeure partie reviendrait à l'élargissement à six voies du contournement nord de la ville de Zurich) alors que l'autre moitié (1,5 milliard) irait à 26 programmes de trafic d'agglomération (route et rail), dont la ligne diamétrale de Zurich.

Les Chambres fédérales ont approuvé durant la session parlementaire d'automne l'arrêté fédéral portant sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales et la mise à disposition des moyens nécessaires à cet effet. Les crédits demandés du fonds d'infrastructure ont été libérés.

Les investissements dans les infrastructures de la route et du rail sont déséquilibrés depuis longtemps si l'on tient compte des prestations fournies par ces deux modes de transport. Alors que les dépenses calculées pour 100 prestations-kilomètres (personnes et marchandises) de la Confédération pour les routes (routes nationales, routes principales, routes cantonales) sont restées quasiment inchangées depuis 1970, voire ont même légèrement baissé, les dépenses fédérales pour les transports publics, soit en particulier le rail, ont massivement progressé durant cette même période. Concrètement, la Confédération, les cantons et les communes dépensent environ 13,30 francs par 100 prestations-kilomètres pour les transports publics contre seulement 3,80 francs pour la route (chiffres de 2008).

Selon le rapport du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 sur l'avenir des infrastructures nationales en Suisse, 400 km du réseau des routes nationales seront surchargés vers l'an 2020 environ, dont 81 km très fortement et 181 km fortement. C'est dire qu'il est grand temps de s'attaquer à l'élimination des goulets d'étranglement existants (le plus souvent connus depuis longtemps) et prévisibles sur le réseau des routes nationales. Il faut que le trafic soit fluide et prévisible sur l'ensemble de ce réseau. Les goulets existants et prévisibles doivent être corrigés dans les délais utiles, soit en ajoutant des voies de circulation, soit en adaptant le réseau.

Les associations routières ont toujours relevé que l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales exigeait davantage de moyens financiers que ceux prévus à cet effet dans le fonds d'infrastructure. Le Parlement n'a mis à disposition que 5,5 milliards de francs dans le cadre du fonds d'infrastructure pour l'élimination des goulets d'étranglement critiques du point de vue de la systématique du réseau suisse des routes nationales. Ces moyens ne suffisent cependant qu'à corriger un certain nombre de ralentissements particulièrement graves. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour supprimer d'autres goulets d'étranglements dont la correction est également urgente, mais qui ne sont pas considérés comme prioritaires actuellement. Ces interventions sont indispensables pour assurer durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales.

Selon le rapport du Conseil fédéral, l'aménagement du réseau des routes nationales entre 2010 et 2030 coûtera au total jusqu'à 47 milliards de francs (niveau des prix de 2005, sans TVA ni renchérissement). Cette somme comprend l'aménagement général, l'achèvement du réseau et la suppression des goulets d'étranglement (27,6 milliards de francs) ainsi que les compléments indispensables à ajouter au réseau et l'adaptation de l'arrêté sur le réseau (19,4 milliards de francs). Le coût de l'entretien qui peut atteindre 21,3 milliards de francs n'est cependant pas pris en compte.

C'est dire qu'avec le volume d'investissement prévu à ce jour pour l'achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards) et pour l'élimination des goulets

d'étranglement (5,5 milliards) la grande majorité de ces obstacles à la circulation restent en place. Cela est inacceptable pour **routesuisse**. Il est indispensable d'augmenter le crédit afin de pouvoir éliminer les goulets restants. Le Conseil fédéral doit donc présenter le plus rapidement possible un nouveau projet avec une liste des tronçons et nouveaux éléments de réseaux indispensables pour sauvegarder durablement la fonctionnalité du réseau. Il devra y ajouter un programme de financement et présenter une nouvelle fois ce projet aux milieux intéressés.

Selon un nouveau rapport de base de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) concernant la desserte et l'accessibilité de la Suisse par les transports publics (TP) et le trafic motorisé individuel (TMI), une bonne desserte par la route et le rail contribue à accroître l'attractivité économique du pays. Il reste cependant d'importantes différences à ce propos entre les TP et le TMI. Alors que les centres urbains de Zurich, Bâle, Berne, Genève et Lugano ainsi que les régions adjacentes sont desservies de manière équivalente par le rail et la route, qui peuvent même se concurrencer à ses endroits, le TMI joue ses atouts dans les régions peu peuplées qu'il peut desservir complètement même à l'écart des principaux axes de trafic.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a vérifié la liste des organisations ayant droit de recours en matière de protection de l'environnement. Il est arrivé à la conclusion qu'aucune de ces associations, qui se servent régulièrement de leurs privilèges juridiques pour retarder, voire empêcher la réalisation de projets de transport urgents, n'exerce une activité économique qui ne soit pas au service des objectifs idéaux de l'organisation. Bien que les organisations économiques et routières aient relevé que tel n'est certainement pas le cas pour l'Association Transport Environnement (ATE), le Conseil fédéral a refusé de biffer l'ATE de cette liste. Motif: l'Office fédéral de l'environnement est arrivé à la conclusion que l'ATE satisfaisait parfaitement à ce critère. Un examen détaillé aurait en effet révélé que la moitié des recettes proviennent de contributions et de dons.

Bouchons sur le réseau des routes nationales

Le nombre d'heures de bouchon sur le réseau des routes nationales a massivement augmenté selon l'Office fédéral des routes. En 2009 l'OFROU a en effet compté 11'829 heures de bouchon au total, chiffre en augmentation de 18% par rapport à celui de 2008.

La surcharge de trafic est clairement la première cause des ralentissements et bouchons (8029 heures en 2009 contre 7509 en 2008).

L'effet des accidents et chantiers sur la fluidité du trafic était nettement moindre que celui des surcharges de trafic. Les accidents ont bloqué le trafic sur les autoroutes durant 1817 heures (1722 heures en 2008) alors que les chantiers sont à l'origine de 1881 heures de bouchon (724 heures). La forte augmentation des bouchons dus aux travaux s'explique en premier lieu par la concentration de chantiers en 2009 sur des autoroutes d'agglomération fortement fréquentées, par exemple l'A1 entre Morges et Ecublens, la tangente de la ville de Berne ainsi que le contournement nord de Zurich. A eux seuls, les chantiers sur l'A1 ont généré un surcroît de 800 heures de bouchon, relève l'OFROU.

Environ 150 heures de bouchon avaient d'autres causes – par exemple des intempéries qui ont bloqué en 2009 le trafic sur le réseau des routes nationales pendant 90 heures.

Office compétent en la matière, l'OFROU devra à l'avenir veiller à ce que même en présence de chantiers les quatre voies de circulation restent toujours disponibles sur les autoroutes, dans la mesure où cela est possible et supportable. Les Chambres fédérales ont approuvé durant la session parlementaire d'automne une motion correspondante déposée par le conseiller aux Etats This Jenny (UDC, Glaris).

La région zurichoise reste une des plus affectées de Suisse par les bouchons. Le nombre d'heures de bouchons recensées sur le contournement nord Zurich-Winterthour a presque exactement doublé depuis 2003 pour atteindre 3512. Il représente donc presque un tiers de la totalité des heures de bouchons comptées sur les autoroutes suisses. Dans la région zurichoise, le trafic a été bloqué 319 jours de l'année 2009. Cette situation ne se détendra qu'avec l'aménagement de six voies sur le contournement nord et le percement d'un troisième tunnel au Gubrist. Ce ne sera pas le cas avant 2018.

On relève aussi régulièrement dans d'autres grandes agglomérations suisses des bouchons provoqués par l'affluence des pendulaires. En Suisse alémanique ce constat concerne avant tout les villes de Bâle et de Berne et en Suisse romande celles de Lausanne et de Genève. Toutefois, les bouchons n'y sont pas, beaucoup s'en faut, aussi nombreux et aussi longs qu'à Zurich. La situation se détendra en Suisse romande grâce à des projets d'aménagement dans la région de Morges (contournement) et près de Crissier ainsi qu'entre Le Vengeron et Coppet. Entre-temps, les automobilistes empruntant la section chroniquement surchargée de l'autoroute A1 entre Morges et Ecublens (VD) peuvent utiliser depuis la mi-janvier 2010 la piste d'arrêt d'urgence quand le trafic est dense. Cet essai-pilote de l'OFROU avec la piste d'arrêt d'urgence utilisée comme voie de trafic supplémentaire est une première sur le réseau des routes nationales.

Comparativement aux agglomérations urbaines, l'autoroute du St-Gothard (A2) entre Erstfeld et Biasca affiche une densité de trafic relativement faible. Néanmoins, cette section est à l'origine d'environ 13% des heures de bouchons enregistrées sur tout le réseau des routes nationales. La situation y est particulièrement difficile durant la période estivale entre Pâques et les vacances d'automne.

A côté du contournement nord de Zurich et de l'autoroute du St-Gothard, la région près du Baregg, la section Berne-Kriegstetten, le contournement de Lausanne et celui de Genève souffrent le plus de bouchons, et cela depuis de nombreuses années.

Transports publics

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Le **compte ferroviaire** de l'Office fédéral de la statistique (OFS) présente pour les entreprises de chemin de fer un excédent d'exploitation de 558,9 millions de francs en 2008. Le produit (y compris les subventions) atteint 9,73 milliards de francs et les charges se fixent à 9,18 milliards. Le degré de couverture des coûts a passé à 106,1% (101,7% l'année précédente).

Sur le produit des transports, soit 4,24 milliards de francs, 73% reviennent au trafic de personnes et 27% au transport de marchandises. Les contributions des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) aux coûts non couverts de l'offre ferroviaire ainsi que les indemnités pour les prestations d'infrastructure se montaient au total à 2,87 milliards de francs, soit environ 131 millions de plus qu'en 2007. Compte non tenu de ces contributions de la Confédération, des cantons et des communes, le degré de couverture des coûts dans l'exploitation n'est que de 74,8% (72,3% en 2006).

D'un point de vue économique, les résultats des compagnies de chemin de fer paraissent sous un jour différent. En effet, le compte économique, qui exclut les contributions des pouvoirs publics indique un produit de 6,86 milliards de francs et des charges de 15,81 milliards, ce qui équivaut à un degré de rendement propre de seulement 43,4% (année précédente: 43%).

Les coûts externes du trafic ferroviaire (trafic de personnes et de marchandises), qui se montent à environ 455 millions de francs, ne sont pas pris en considération dans le compte ferroviaire (base de calcul: année 2005).

Réforme ferroviaire: les modifications de lois induites par la réforme ferroviaire 2 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2010. Il a cependant fallu attendre la session parlementaire d'été pour que les Chambres fédérales se mettent d'accord sur la loi concernant les organes de sécurité dans les transports publics et, plus particulièrement, la délimitation des compétences entre la police ferroviaire et la police cantonale régulière.

La réforme ferroviaire 2 règle pour l'essentiel la mise sur pied d'égalité de toutes les entreprises de transport ainsi qu'une multitude de décisions de détail comme la compétence d'abaisser le taux d'alcoolémie maximal pour les conducteurs des transports publics routiers, la délégation à des privés de la compétence de contrôler des transports de marchandises dangereuses, la surveillance vidéo, l'indemnisation de prestations des TP, la séparation du trafic et de l'infrastructure, la libre disposition des bénéfices réalisés par des entreprises de transport concessionnaires, le traitement égal des chemins de fer privés et des CFF lors de l'acquisition et de l'entretien de matériel roulant, etc.

En 2005 le Parlement avait renvoyé la réforme ferroviaire 2 au Conseil fédéral avec le mandat de diviser le projet en plusieurs tranches et de le présenter à nouveau aux chambres. La première tranche comprend la révision des arrêtés sur les transports publics et les organes de sécurité des entreprises de transport du secteur public. Dans son message du 20 octobre 2010, le Conseil fédéral présentait la 2^e tranche de la réforme ferroviaire qui traite de l'interopérabilité, du renforcement du rôle de la commission d'arbitrage dans le trafic ferroviaire ainsi que du financement des coûts de la mise à disposition des véhicules de

remplacement. Conformément à un mandat de la Commission des transports du Conseil national, ce projet règle également la mise au concours des transports de personnes sur la route.

Les tranches suivantes de la réforme ferroviaire 2 concerneront le financement du réseau ferroviaire suisse et la réglementation de l'attribution des tracés.

Caisse de pension des CFF: dans son message du 5 mars 2010 le Conseil fédéral propose une contribution d'environ 1,15 milliard de francs à l'assainissement de la caisse de pension des Chemins de fer fédéraux. L'essentiel de cet assainissement est cependant supporté par l'entreprise des CFF et son personnel. De surcroît, cette aide ne sera accordée que si la CP CFF renonce définitivement à toute exigence à l'égard de la Confédération en tant que support et garant des prestations de l'ancienne caisse de pension et d'aide des CFF. Les deux demandes de refinancement d'un montant de 3,3 et 2,7 milliards de francs deviendraient ainsi sans objet. Fin 2009 le découvert de la CP CFF se montait à environ 2,2 milliards de francs, ce qui équivaut à un taux de couverture de 84%.

Conseil prioritaire dans ce dossier, le Conseil des Etats a approuvé durant la session d'hiver le projet conformément à la proposition du Conseil fédéral.

Le découvert de la CP CFF a principalement trois raisons: d'abord, cette caisse créée en 1999 dans le cadre de la séparation des CFF de l'administration fédérale n'a pas été dotée d'une réserve de variation qui lui permettrait de compenser des pertes normales sur les placements; ensuite, la CP CFF souffre toujours du fait que des employés des CFF ont été, jusqu'en 2006, mis à la retraite anticipée à des conditions provoquant des coûts non couverts (selon un mode établi par la Confédération en 1988 déjà); enfin, la CP CFF, tout comme la caisse de pension des autres entreprises de transport, l'Ascoop, a perdu des sommes énormes au début de la décennie en cours en raison de spéculations hasardeuses à la bourse.

Entretien du réseau ferroviaire: un audit de réseau commandé par les CFF arrive à la conclusion que les trois quarts seulement des installations des CFF sont en bon ou en moyen état. Il en résulte que les CFF ont vécu durant les 15 ans écoulés pour une large part de leur substance. Une grande partie des coûts supplémentaires s'explique par une sollicitation accrue de 50% des rails. Il faut donc les remplacer plus tôt que prévu. Le même constat vaut pour les conduites électriques et de nombreuses autres infrastructures. Il est prévisible que les travaux d'entretien augmenteront encore massivement à la suite de la mise en service de nouveaux tronçons comme, par exemple le tunnel de base du St-Gothard. Il faut savoir que les besoins d'entretien du réseau n'augmentent pas linéairement, mais bien de manière exponentielle en fonction d'accroissement des charges.

Pour maintenir en état de fonctionner les réseaux d'infrastructure des CFF, il faut prévoir pour la période 2010 à 2016 quelque 850 millions de francs supplémentaires par an par rapport au 1,48 milliard annoncé. Cette somme dépasse de presque 60% le montant que les CFF prévoyaient dans leur planification financière pour la conservation de la substance de l'entreprise. Ces 850 millions de francs comprennent 130 millions par an avec lesquels les CFF entendent rattraper le retard accumulé dans l'entretien, soit 1,35 milliard de francs.

Dans son message du 23 juin 2010 le Conseil fédéral présente ses propositions de financement de l'infrastructure ferroviaire négligée des CFF et des chemins de fer privés. Le gouvernement entend mettre à disposition au total 4542 millions de francs en 2011/2012 pour couvrir les coûts non couverts de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et pour financer les investissements (en priorité la conservation de la substance). 3322 millions reviennent à l'infrastructure des CFF et 1220 millions à celle des chemins de fer privés, soit au total 210 millions de francs de plus par an que jusqu'ici pour l'entretien et l'exploitation du réseau ferroviaire. Cette augmentation des fonds destinés à la conservation de la substance sera compensée par un transfert temporaire des versements provenant de la taxe sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) dans le fond de financement des grands projets ferroviaires (FTP).

Les deux chambres du Parlement fédéral ont approuvé durant la session d'hiver une aide financière substantielle pour l'entretien des réseaux ferroviaires. Les CFF et les chemins de fer fédéraux ont même réussi à faire augmenter de 140 et 59 millions de francs le crédit initialement proposé par le Conseil fédéral pour l'entretien des infrastructures. De la sorte, un montant global de 4,741 milliards de francs sera alloué au financement des infrastructures ferroviaires sur la base d'un dit mandat de prestations conclu pour les années 2011 et 2012.

Doris Leuthard, cheffe du Département fédéral des transports et présidente de la Confédération, a tenté en vain d'empêcher une augmentation du crédit. Cette rallonge n'est pas financée et elle devra être prélevée dans le fonds FTP qui est pour l'essentiel alimenté par les usagers motorisés de la route, a-t-elle déclaré en substance. Ainsi la Confédération disposera de moins d'argent pour les grands projets ferroviaires – par exemple les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). La politique du Parlement consiste donc à boucher un trou financier en creusant un autre.

Hausses tarifaires dans les transports publics: pour la première fois depuis trois ans, le changement d'horaire du 12 décembre 2010 était accompagné de hausses tarifaires pour le train, le bus et le bateau. L'augmentation atteint en moyenne presque 6%. L'Union des transports publics (UTP) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont justifié cette décision par l'accroissement des coûts. L'augmentation des prix concerne notamment les abonnements demi-tarif et généraux ainsi que les cartes journalières. Les entreprises des transports publics ont pour le moment renoncé à échelonner les prix des billets selon les heures de la journée. Elles envisagent cependant introduire des tarifs différenciés d'ici trois à cinq ans lorsqu'elles auront procédé aux adaptations systématiques nécessaires.

CFF Cargo: chroniquement déficitaire, l'entreprise de transport de marchandises des Chemins de fer fédéraux sera posée sur une nouvelle base. Les affaires étrangères ont été concentrées dans une nouvelle filiale début 2011. CFF Cargo et l'opérateur de transports combinés Hupac ont créé à cet effet une société indépendante et neutre nommée CFF Cargo International pour le trafic de transit alpin entre l'Allemagne et l'Italie. Les actionnaires sont CFF Cargo (75%) et Hupac (25%).

L'intention est que CFF Cargo International devienne durablement bénéficiaire d'ici à 2015. Un système de production cadencé et des structures allégées permettront à la nouvelle entreprise d'offrir des prix attractifs sur l'axe nord-sud. Les CFF se contenteront à l'avenir de mettre le matériel à disposition alors que lesdits opérateurs assument le chargement et le déchargement des wagons. Après la vente en 1996 du service national de transport de colis à des transporteurs routiers, des spécialistes privés de la branche pourront prendre, également au niveau international, une part déterminante dans l'organisation des transports ferroviaires de marchandises. CFF Cargo restera cependant seul actif à l'échelon suisse en ce qui concerne les transports par wagons entiers.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA)

Le tunnel de base sous le St-Gothard a franchi une nouvelle étape importante le 15 octobre 2010 avec la percée finale dans la galerie est entre Faido (TI) et Sedrun (GR). Passant sous quelque 2500 mètres de roche, le tunnel de base sous le St-Gothard n'est actuellement pas seulement le plus long, mais aussi le plus profond tunnel ferroviaire jamais construit dans le monde. L'installation des équipements ferroviaires a pu commencer à Bodio.

Le système souterrain du tunnel de base sous le St-Gothard avec tous les tunnels, puits et galeries a une longueur globale de 152 km. A la fin de l'exercice pris en considération, 99% de cet ouvrage étaient excavés. La percée principale dans la galerie ouest sera probablement effectuée en avril 2011.

Arguant de l'avance rapide des travaux, le conseil d'administration d'AlpTransit Gotthard AG (ATG) a avancé à l'année 2016 la mise en service du tunnel de base sous le St-Gothard aux CFF. Les CFF ont été chargés d'informer d'ici à la fin mai 2011 l'Office fédéral des transports (OFT) sur les conséquences d'une remise anticipée de l'ouvrage sur les coûts, le concept d'exploitation, l'horaire et d'autres domaines. Les CFF étudient également les conditions dans lesquelles une mise en service commerciale anticipée peut avoir lieu.

Sur le chantier du **tunnel de base sous le Ceneri**, les forages ont commencé en 2010 dans la section Sigirino et dans celle de Vezia (TI) au sud. Le passage sous l'autoroute A2 à Camorino (TI) au portail nord a été réalisé avec succès. Sur les 40,19 km que comptera au total le tunnel de base sous le Ceneri, environ 28% étaient percés à la fin de l'exercice en revue.

Accès aux NLFA: les tracés sur quelques sections des NLFA au nord et au sud du tunnel de base sous le St-Gothard ne sont pas encore clairement définis.

Pour des raisons financières les accès aux NLFA ont été autrefois fortement restreints en Suisse alémanique. Le tunnel de l'Axen (variante montagne inférieure URI), le tunnel du Zimmerberg II et la nouvelle traversée du Jura entre Bâle et Olten (Wisenberg) ont été renvoyés à plus tard. En Allemagne, la procédure d'autorisation pour certaines parties de l'axe ferroviaire rhénan prend du retard. Craignant de fortes nuisances sonores, la population locale fait de l'opposition. Après divers contacts avec le gouvernement allemand et les chemins de fer allemands, l'Office fédéral des transports (OFT) part de l'hypothèse que les travaux de construction du chemin de fer rhénan au nord de Bâle ne pourront être terminés qu'après l'ouverture du tunnel de base sous le Ceneri.

Deux sections sont concernées au sud des Alpes: le contournement de Bellinzona entre les tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri, qui a été renvoyé sine die, et la ligne Lugano-Chiasso dont il n'existe actuellement que quatre études de variantes. Le raccordement en Italie est toujours en suspens. De toute évidence l'Italie n'accorde pas un grand intérêt aux voies d'accès sud aux NLFA.

Coûts: l'OFT continue de calculer avec un coût final de 18,7 milliards de francs pour les NLFA (niveau des prix 1998). Le crédit global de 19,1 milliards de francs (également niveau des prix 1998), qui a été ouvert le 16 septembre 2008, ne sera donc pas complètement épuisé selon les estimations de l'OFT. Depuis le début du projet, le Conseil fédéral a allongé le crédit global de la NLFA de 2,44 milliards de francs pour couvrir les besoins financiers en cours. Le Parlement et le gouvernement ont ainsi approuvé au total 21,54 milliards de francs (niveau des prix d'avril 2010).

En tenant compte du renchérissement, de la TVA et des intérêts intercalaires, on arrive aujourd'hui à une estimation du coût final de la NLFA de 24 milliards de francs. En 1998, cet ouvrage avait encore été devisé à 12,8 milliards de francs. Depuis la votation populaire sur le financement et les grands projets ferroviaires (FTP), la hausse des coûts est donc de 87% sur la base des connaissances actuelles.

Il est cependant évident dès à présent que, même dans une vision optimiste du développement des transports et des prix, seule une petite partie des équipements NLFA pourra être amortie.

Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGT)

Le Conseil fédéral a approuvé une prolongation générale du délai pour le projet «Raccordement de la Suisse romande et de la Suisse orientale au réseau européen des lignes ferroviaires à grande vitesse» (raccordement LGT). Le début des travaux a été nouvellement fixé à 2015 et les travaux devront être achevés en 2020 au plus tard. Jusqu'ici ces échéances étaient fixées à 2010 et 2015. Ces raccordements LGT réduiront la durée des trajets vers les métropoles étrangères Paris/Lyon et Stuttgart/Ulm/Munich. Ils seront financés par le fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP), donc essentiellement avec l'argent réuni par les usagers de la route.

Plusieurs projets liés au programme LGT ont déjà été achevés comme par exemple l'aménagement de la gare d'Altstätten (SG) et la remise en service de la ligne ferroviaire Haut-Bugey entre Genève et Paris dont l'inauguration a été fêtée le 30 novembre 2010. La Suisse a apporté une contribution d'environ 165 millions de francs à cet ouvrage. Douze autres projets sont déjà bien avancés.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a approuvé d'autres projets LGT, soit en particulier trois conventions de financement avec les CFF pour l'adaptation des équipements d'accueil et des rails à la gare de Sargans (SG) ainsi que l'aménagement des installations de St-Gall et de Rorschach-Staad. Sur le coût global de 62 millions de francs, 37 millions proviennent du fonds FTP.

Le Conseil fédéral a en outre conclu avec les CFF une convention de financement pour l'aménagement d'une deuxième voie entre Jetstetten-Süd (D) et le tunnel Fischerhölzli (ligne Schaffhouse-Stuttgart). Ces travaux ont été devisés à 94 millions de francs dont 88 millions sont assumés par le fonds FTP.

Rail 2030

L'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont développé deux variantes du projet «Rail 2030» commandé par les Chambres fédérales. L'objectif de Rail 2030 est d'assumer une partie importante de la mobilité croissante de la population suisse.

La variante 1 prévoit un aménagement du réseau ferroviaire pour environ 21 milliards de francs. Ces investissements se répartissent sur 25 ans. Plus modeste, la variante 2 porte sur des aménagements pour un coût total de 12 milliards de francs. La principale différence entre les deux propositions est que la variante 2 ne permet pas de soutenir substantiellement le trafic d'agglomération.

Le Parlement fédéral avait décidé en 2009 déjà que les investissements dans Rail 2030 seraient financés par le fonds FTP. C'est dire que la durée de validité de ce fonds doit être prolongée au-delà de la période initialement fixée. Il est en outre prévu de définir des ressources supplémentaires de financement limitées dans le temps. Diverses idées sont à l'examen comme un supplément de 10% sur les billets des transports publics ainsi qu'une modification de l'affectation de la part de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) qui profite actuellement aux cantons.

La variante 2 repose avant tout sur une contribution des usagers du chemin de fer alors que la variante 2 se finance en plus par la réaffectation de la part cantonale au produit de la RPLP. Le Conseil fédéral a en outre décidé que les ressources actuelles du fonds FTP doivent rester à disposition. Il s'agit notamment de la part fédérale à la RPLP, du pour-mille de TVA ainsi que d'une part des impôts sur les huiles minérales qui, jusqu'ici, était réservée aux Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) (ledit quart NLFA). Une modification constitutionnelle est nécessaire pour prolonger le fonds FTP et pour réaliser les recettes supplémentaires envisagées. C'est dire que le peuple et les cantons pourront de toute manière se prononcer sur le projet Rail 2030. Le Conseil fédéral présentera au printemps 2011 le scénario concret du futur développement de l'infrastructure ferroviaire et de son financement.

Trafic d'agglomération

Selon la loi sur le fonds d'infrastructure (loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et périphériques), la Confédération participe avec un montant de six milliards de francs au financement des infrastructures de transport des villes et des agglomérations

50

Durant la session d'automne de l'exercice pris en considération, les Chambres fédérales ont libéré 1510,62 millions de francs supplémentaires du crédit bloqué pour le trafic d'agglomération. Cet argent reviendra à l'étape de financement 2011–2014 portant sur 26 projets d'agglomération concernant le rail et la route, dont la ligne diamétrale zurichoise.

(Pour des informations supplémentaires sur ce thème, voir chapitre ci-dessous «Fonds d'infrastructure route»)

Les citoyennes et les citoyens du canton de St-Gall ont approuvé le 26 septembre avec une majorité acceptante de presque 81% le projet de RER 2013. Ainsi, le canton de St-Gall pourra augmenter d'environ 30% son offre ferroviaire moyennant des investissements relativement modestes. Un train en boucle circulera dorénavant entre Sargans et Uznach. Le RER 2013 utilisera en outre sur toutes ses lignes des voitures climatisées et adaptées aux besoins des handicapés. Le canton participe avec un montant d'environ 50 millions de francs à l'extension de son réseau RER qui, globalement, coûtera 200 millions. La Confédération assume les trois quarts restants.

Deux nouvelles lignes de tram ont été inaugurées le 11 décembre à Berne et à Zurich. La population bernoise a fêté un nouveau tronçon à l'ouest de la ville. Longue de sept kilomètres environ, la nouvelle ligne de tram Berne-Ouest représente un progrès important pour les transports urbains bernois. Au nord de Zurich a été ouvert la troisième et, pour le moment, la dernière branche du chemin de fer du Glattal. Portant le numéro 12, la nouvelle ligne de tram relie Dübendorf à l'aéroport de Zurich et dessert une des principales zones de développement de l'agglomération zurichoise avec quelque 100 000 habitants. Les deux projets de transports publics ont été cofinancés par le fonds d'infrastructure.

Le tunnel du Weinberg à Zurich a été percé le 22 novembre. Cette galerie ferroviaire à double voie longue de cinq kilomètres environ est un des éléments-clés de la nouvelle ligne de chemin de fer entre Zürich-Altstetten et Oerlikon. Il passe depuis la nouvelle gare souterraine de la Löwenstrasse sous la partie sud de la gare principale de Zurich, puis sous la Limmat. Il s'agit d'un des tronçons essentiels de la ligne diamétrale (DML) longue de dix kilomètres qui formera à l'avenir la pièce-maîtresse de l'axe est-ouest du trafic ferroviaire national. Le coût global du projet DML est devisé à deux milliards de francs.

Politique énergétique et environnementale

Energie

La consommation d'énergie

La consommation d'énergie de la Suisse atteint 877'560 téra-joules (TJ) en 2009, soit 2,5% de moins qu'en 2008. Cette année-là, la croissance économique et les conditions météorologiques fraîches ont engendré la consommation énergétique la plus élevée jamais relevée en Suisse, soit presque 900 000 TJ. A l'inverse, le ralentissement économique et les températures clémentes de l'année 2009 sont les principales causes de la baisse de la consommation d'énergie.

Durant les dix ans écoulés, quatre baisses de la consommation énergétique annuelle ont été enregistrées: 2007 (-2,7%), 2006 (-0,4%), 2002 (-2,2%) et 2000 (-0,9%).

Alors que la consommation d'essence a baissé en 2009 (-2,7%), celle de diesel a progressé de 1,6%. La tendance au remplacement de l'essence par le carburant diesel se poursuit donc. On a aussi relevé en 2009 une sensible baisse de la consommation de carburants bio (-28,6%).

L'Union pétrolière suisse (UP) annonce pour l'année 2010 une augmentation de la consommation globale de carburant de 0,5% (année précédente: baisse de 1,6%). Constatée depuis quelques années déjà, la baisse de la demande d'essence s'est poursuivie durant l'exercice en revue (-3,6% par rapport à 2009). En revanche, la consommation de diesel s'est accrue de 3,9% (2009: +1,6%) (cf. à ce propos le chapitre ci-dessous «Ventes d'huiles minérales en Suisse»).

Les ventes de carburants (à l'exclusion du kérosène) n'augmentent plus que légèrement depuis l'an 2000, à raison de 0,4% en moyenne par année. Durant la décennie allant de 1990 à 2000, ces ventes progressaient encore de 1,0% en moyenne par année (voir tableau 12 A; annexe).

L'essence connaît quant à elle une baisse des ventes depuis l'an 2000, soit de 2,3% en moyenne par an. Une croissance marquée caractérise en revanche les ventes de diesel, avec une progression moyenne de 5,9% par an. Dans les années 1990 les ventes augmentaient de 0,8% en moyenne par année pour l'essence et de 1,7% pour le diesel.

La consommation moyenne normalisée des voitures de tourisme neuves vendues en Suisse en 2009 a baissé de 3,9% par rapport à 2008 pour s'établir à 6,86 l/100 km. En valeur absolue, cette baisse de la consommation est de 0,28 l/100 km. La part des voitures diesel a baissé pour la première fois depuis 1996. Elle est désormais de 29,3% (2008: 33%). Les nouvelles voitures diesel consommaient en 2009 en moyenne 6,48l/100 km, soit 0,54 l/100 km ou 7,7% de moins que la consommation moyenne des nouvelles voitures à essence.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont baissé de 4,6% pour s'établir en 2009 à 167 grammes par kilomètre (2008: 175 grammes). Dans l'UE, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves atteignaient en moyenne 154 grammes en 2008.

Les émissions de CO₂ des voitures à essence ont reculé de 5,7% pour tomber à 165 g/km (2008: 175 g/km), celles des modèles diesel ont régressé à 171 g/km (2008: 176 g/km). Pour la deuxième fois donc, on constate que les véhicules diesel génèrent plus de CO₂ que les voitures à essence. La différence est de 3,5%.

La consommation de carburant d'une voiture dépend essentiellement de son poids: 100 kg supplémentaires augmentent la consommation d'un demi-litre. Il est dès lors réjouissant de constater que le poids moyen des voitures neuves a une nouvelle baissé: il était de 1448 kg en 2009 (2008: 1473 kg), ce qui équivalait à une baisse de 25 kg ou de 1,7%.

L'efficacité énergétique des voitures neuves a sensiblement progressé ces dernières années. La consommation pour 1000 kg de poids était de 4,74 l/100 km en 2009 contre 4,85 l/100 km en 2008. Par rapport à 1996 (6,84 l/100 km), on relève une baisse de 2 litres. Ce gain en efficacité énergétique a été partiellement annihilé par la préférence des automobilistes suisses pour des voitures de plus en plus lourdes. Pour la deuxième fois depuis vingt ans le poids à vide moyen des voitures a baissé en 2009 (pour la première fois en 2008).

La cylindrée moyenne des voitures a sensiblement baissé en 2009 pour s'établir désormais à 1836 cm³ (-72 cm³ par rapport à 2008). Cette évolution s'explique, d'un côté, par l'augmentation de la part au marché des petites voitures et, d'un autre côté, par la tendance aux moteurs de moindre cylindrée, mais dotés d'une suralimentation. A titre de comparaison, la cylindrée moyenne des voitures de tourisme neuves évoluait entre 1944 et 1989 cm³ entre 1996 et 2007.

Mesures d'économie d'énergie

Selon le neuvième rapport annuel d'EnergieSuisse, le programme d'économie d'énergie de la Confédération, les objectifs fixés il y a dix ans pour les années 2009 et 2010 n'ont pas été atteints. Par exemple, la consommation d'énergies fossiles aurait dû baisser de 10% alors que le recul mesuré en 2009 n'était que de 1,3%.

Durant sa deuxième étape qui dure de 2011 à 2020, le programme d'économie d'énergie de la Confédération, «EnergieSuisse», se concentrera, selon le concept de détail adopté par le Conseil fédéral, sur l'information et la sensibilisation de la population aux économies d'énergie. Le but est d'inciter les gens à remplacer les voitures gourmandes en essence par des véhicules sobres et les appareils consommant beaucoup d'électricité par des appareils économes.

L'accent des futurs efforts sera mis sur la mobilité. Il est par exemple prévu d'informer mieux encore que dans le passé les automobilistes envisageant d'acheter une nouvelle voiture, par exemple en publiant des listes de voitures avec l'indication de l'efficacité énergétique. On interviendra également dans la formation des automobilistes. Il est notamment prévu d'étoffer le programme de cours Eco-Drive ou encore de lancer des campagnes invitant les automobilistes à couper le moteur à l'arrêt.

Encouragement des carburants biogènes: le Conseil fédéral veut encourager les ventes de carburants biogènes. Malgré l'exemption fiscale et la libéralisation des importations, quelque 180 stations d'essence de Suisse n'ont vendu en 2009 qu'environ deux millions de litres de bioéthanol, quantité qui équivaut à un demi-pour-mille de toutes les ventes de carburants. L'OFEV a donc été chargé de modifier l'ordonnance sur la protection de l'air de manière à ce que ladite essence à basse pression de vapeur puisse également être vendue en Suisse. Cette révision permettra de vendre en Suisse de l'essence ayant une part de 5% de bioéthanol durant toute l'année, et non pas seulement en hiver. En outre, les obstacles administratifs figurant dans l'ordonnance sur le bilan écologique des carburants ont été réduits pour faciliter l'obtention d'une exonération fiscale.

Le potentiel annuel à long terme du bioéthanol est estimé à 200 millions de litres en Suisse, ce qui équivaut à un potentiel de réduction des émissions de CO₂ de 0,47 million de tonnes brut. Il s'agirait là d'une contribution notable à la réalisation des objectifs climatiques dans le domaine des transports.

Une utilisation économique du bioéthanol en Suisse est toujours entravée par divers obstacles techniques au commerce: d'une part, il est administrativement très compliqué de prouver que le bioéthanol répond aux exigences sociales et écologiques minimales imposées par le législateur, surtout lorsque ce produit est importé; d'autre part, le recours au carburant E5 (essence contenant 5% de bioéthanol) est limité à la saison froide en raison des prescriptions concernant l'évaporation. Aussi longtemps que l'ordonnance sur la protection de l'air n'est pas adaptée, le carburant E5 risque, durant de chaudes journées de l'été, de dépasser les limites de pression d'évaporation imposées par la loi.

Vers la fin de l'exercice pris en considération, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) a ouvert une procédure de consultation concernant une modification des lois sur les impôts grevant les huiles minérales et la protection de l'environnement. Ce projet répond à une initiative parlementaire. La réforme prévoit des allègements fiscaux pour les carburants bio en Suisse et contraint le Conseil fédéral de restreindre, en cas de besoin, l'admission de carburants et combustibles biogènes.

Encouragement de véhicules économiques et produisant peu d'émissions: de nouvelles limites ont été fixées le 1^{er} juillet 2010 pour les catégories d'efficacité énergétique selon l'Ordonnance du DETEC sur les données figurant sur l'étiquette Energie des automobiles neuves (OEEA). Ces adaptations se basent sur les données mises à jour pour l'homologation des véhicules. Une fois de plus, seul un septième des nouveaux modèles automobiles tombe dans la meilleure catégorie d'efficacité énergétique (A). Les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux modèles automobiles mis en circulation sont désormais de 188 grammes par kilomètre contre 204 grammes précédemment.

L'ordonnance fédérale sur l'énergie exige le recensement et l'analyse annuels de la consommation d'énergie des voitures neuves circulant en Suisse. Les comptes rendus sont faits dans le cadre de l'accord d'objectif conclu entre le DETEC et auto-suisse. Cette convention étant arrivée à échéance en 2008, l'Office fédéral de l'environnement a chargé auto-suisse de ces comptes rendus pour les années 2009 et 2010 afin d'assurer la continuité de l'analyse des données.

Environ 52% des voitures de tourisme neuves vendues en 2009 entrent dans les catégories d'efficacité énergétique A et B. Elles consomment en moyenne 5,14 ou 6,26 litres sur 100 km. La part des véhicules diesel a baissé pour la première fois depuis 1996 et représentait en 2009 encore 29% (33% en 2008) des voitures neuves vendues.

Au mois de juin le Conseil fédéral a annoncé son intention de maintenir l'étiquette-énergie pour les véhicules neufs et de renoncer, comme cela avait été demandé avec insistance par les associations routières, à introduire une nouvelle étiquette environnementale. L'étiquette-énergie existante sera cependant améliorée. Les émissions de CO₂ et la consommation énergétique seront présentées de manière plus compréhensible. L'étiquette-énergie modifiée, qui sera probablement mise en consultation en février 2011, servira également de base à l'écologisation des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur.

Le Parti socialiste suisse (PSS) a lancé en mars son initiative populaire «Nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables (initiative clean-tech)». Le but de cette initiative est de faire passer à 50% la part des énergies renouvelables d'ici à 2030. Ce projet implique aussi le recours à des véhicules consommant peu de carburant. Expiration du délai imparti pour la récolte des signatures est le 16 septembre 2011.

Environnement

Immissions de polluants atmosphériques

La pollution atmosphérique n'évolue guère depuis plusieurs années. Les particules fines (PM10) et le dioxyde de soufre (SO₂) baissent depuis l'an 2000 alors que la charge de l'air en dioxyde d'azote (NO₂) et en ozone se situe à l'intérieur des écarts mesurés entre 2000 et 2008. Nonobstant l'amélioration de la qualité de l'air constatée durant les vingt dernières années, les valeurs-limites d'immission pour le dioxyde d'azote, l'ozone et les PM10 ont été dépassées en 2009, parfois même de manière notable. Cette situation s'explique par les émissions toujours trop élevées de polluants atmosphériques en Suisse et dans les pays voisins.

La pollution de l'air par le NO₂ a sensiblement baissé depuis 1990. Les variations observées d'une année à l'autre sont dues pour l'essentiel aux conditions météorologiques. Les valeurs-limites d'immission sont surtout dépassées dans les grandes villes et le long des routes principales à forte fréquentation. Dans les banlieues, la pollution est généralement proche de la valeur-limite, voire inférieure, alors que les régions rurales loin des routes annoncent des concentrations polluantes nettement inférieures à la limite.

Conséquence du temps estival changeant en 2009, les concentrations d'ozone étaient plus basses à toutes les stations de mesure que durant les dix dernières années, mais toujours nettement supérieures aux valeurs-limites d'immission. Au nord des Alpes, les valeurs de pointe étaient en net recul par rapport aux années précédentes.

La teneur de l'air en PM10 a fortement baissé depuis 1990. Des valeurs moyennes annuelles entre 18 et 28 microgrammes par mètre cube (µg/m³) (valeur-limite d'immission: 20 µg/m³) ont été mesurées en 2009 dans les villes

et les banlieues. A la campagne le long des autoroutes, des valeurs entre 21 et 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ont été observées alors que dans les zones rurales à l'écart des routes les résultats des mesures s'affichaient entre 17 bis 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Les concentrations mesurées à plus de mille mètres d'altitude sont nettement plus basses que les limites légales.

Changement climatique

Les réductions des émissions, pour lesquelles 85 Etats se sont engagés volontairement à la clôture de la conférence climatique de Copenhague (COP 15), ne suffisent pas à limiter le réchauffement atmosphérique à deux degrés Celsius durant le 21^e siècle: voilà le résultat d'une étude que le programme environnemental des Nations Unies a présentée. Pour atteindre l'objectif 2° avec une probabilité de 66%, il serait nécessaire que les émissions globales de CO_2 atteignent leur apogée durant les dix ans à venir, lit-on en substance dans le rapport. En 2020 quelque 44 gigatonnes de CO_2 seront probablement émises au niveau mondial; ces émissions devraient tomber d'ici à 2050 à 50 ou 60% en dessous de leur niveau de 1990.

La réalité est cependant différente. En additionnant les engagements pris par les Etats, on arrive, avec une interprétation stricte des bases de calcul, à des émissions de 49 gigatonnes de CO_2 en 2020. Donc, même dans le meilleur des cas, il reste une lacune de quelque cinq gigatonnes entre l'objectif et la réalité. Cette différence équivaut aux émissions de toutes les voitures de tourisme, cars et camions du monde.

La 16^e conférence de l'ONU sur le climat (COP 16) a débouché le 11 décembre 2010 à Cancún sur un accord. Les participants veulent renforcer les efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et empêcher qu'une lacune surgisse à l'échéance de la première période du protocole de Kyoto. La COP 16 a de surcroît approuvé la création d'un fonds climatique et la mise en place de mécanismes pour empêcher des exploitations forestières nuisibles au climat dans les pays en développement. Des questions décisives, comme par exemple les engagements contraignants devant être pris par des Etats qui ne font pas partie du protocole de Kyoto, ont été reportées à l'année 2011.

La «convention de Cancún» comprend notamment «l'objectif des deux degrés». En clair, la température moyenne globale ne doit pas augmenter de plus de deux degrés par rapport à l'ère préindustrielle. Les accords ont certes apporté quelques améliorations, mais de nombreuses questions attendent toujours une réponse. Les réductions des émissions sont toujours trop faibles pour écarter le risque d'un dangereux réchauffement atmosphérique. L'avenir du protocole de Kyoto n'est pas fixé. Les Etats industrialisés ont certes promis d'aider financièrement les pays en développement à prendre des mesures de protection du climat, mais il n'a pas été décidé d'où proviendrait cet argent. L'accord de Cancún invite les Etats Kyoto à accroître leurs efforts. Par ailleurs il vise à lancer le plus rapidement possible une nouvelle période d'engagement pour éviter une lacune après l'échéance du protocole de Kyoto. Même si la deuxième période ne suit pas immédiatement celle de Kyoto, les pays industrialisés ont annoncé leur intention de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre sur la base de la convention de Copenhague (COP 15).

La question de l'engagement suisse pour la période 2013 à 2020 est actuellement à l'examen au Parlement fédéral. Le Conseil fédéral propose de réduire d'au-moins 20% les émissions de gaz à effet de serre durant cette période par rapport à leur niveau de 1990. Si d'autres pays industrialisés comme les Etats-Unis et le Japon prennent un engagement similaire, le Conseil fédéral est prêt à porter l'objectif de réduction suisse à 30%.

Réduction des émissions de CO₂

Loi sur le CO₂; Protocole de Kyoto: selon la loi sur le CO₂ du 8 octobre 1999, les émissions de CO₂ en Suisse émanant de la consommation de carburants (à l'exclusion du trafic aérien) doivent être ramenées jusqu'en 2010 (valeur moyenne des années 2008–2012) à 14,24 millions de tonnes, un niveau inférieur de 8% à celui de 1990. Dans le secteur des carburants, l'objectif correspondant est une baisse de 21,59 millions de tonnes (-15% par rapport à 1990). La Suisse s'est engagée dans le protocole de Kyoto à abaisser la totalité des émissions de gaz à effet de serre (y compris le méthane et d'autres substances) de 8% entre 2008 et 2012 par rapport à leur niveau de 1990. Il s'avère depuis quelques temps que ces objectifs ne peuvent être atteints que si la Fondation Centime Climatique fait des efforts supplémentaires.

Les émissions de CO₂ dues à la consommation de carburants s'élevaient en 1990 selon les chiffres corrigés de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) à 15,48 millions de tonnes; en 2009 elles se situaient avec 17,46 millions de tonnes -1,0% par rapport à l'année précédente) à 20,8 points-% ou 3,22 millions de tonnes au-dessus de l'objectif fixé pour les années 2008–2012. En tenant compte de la réduction des émissions obtenue grâce à l'achat de certificats d'émissions de CO₂ par la Fondation Centime Climatique, l'objectif du plan visé dans le domaine des carburants se situe à 1,26 million de tonnes (état en 2009).

En 2009 les émissions de CO₂ émanant des combustibles (22,32 millions de tonnes) ont baissé de 1,0% par rapport à 2008; elles sont supérieures de 2,9% à l'objectif 2008–2012.

Statistique CO₂

Année	Total		Combustibles		Carburants	
	(mio. de t de CO ₂)	indexé	(mio. de t de CO ₂)	indexé	(mio. de t de CO ₂)	indexé
1990	40,88	100,0	25,40	100,0	15,48	100,0
1995	39,39	96,3	24,24	95,4	15,15	97,9
2000	41,21	100,8	24,35	95,9	16,86	108,9
2005	40,73	99,6	23,87	94,0	16,86	108,9
2009	39,79	97,3	22,32	87,9	17,46	112,8
<i>Obj. 2008–12</i>	<i>36,80</i>	<i>90,0</i>	<i>21,59</i>	<i>85,0</i>	<i>14,24</i>	<i>92,0</i>
<i>Obj. 2008–12 (avec certificats)</i>	<i>38,8</i>		<i>21,6</i>		<i>16,2</i>	

(Source: OFEV)

Selon les estimations corrigées de l'OFEV, les émissions de gaz à effet de serre risquent d'être plus élevées que prévu et aussi plus élevées que les chiffres inscrits dans le protocole de Kyoto et dans la loi sur le CO₂. La principale raison de cette invalidation partielle des pronostics réside dans la forte croissance économique, explique l'OFEV. La lacune est particulièrement importante dans le domaine des carburants. En effet, les émissions dues à la consommation de carburant dépassaient en 2009 de quelque 13% leur niveau de 1990. Même en tenant compte des certificats d'émissions achetés à l'étranger via le centime climatique (2 millions de tonnes par an) et des réductions obtenues en Suisse grâce à ce même prélèvement, la scénario revu de l'OFEV prévoit pour la période 2008–2012 des émissions de 15 millions de tonnes, soit environ 0,8 million de plus que l'objectif de 14,24 millions. Si la Suisse ne parvient pas à réaliser jusqu'en 2012 l'objectif de réduction annoncé dans le protocole de Kyoto, il lui reste comme mesure d'urgence la possibilité d'acheter des certificats d'émission supplémentaires pour combler la lacune.

Fondation Centime Climatique: la Fondation Centime Climatique, une institution privée à laquelle **routesuisse** participe, s'est engagé par rapport à la Confédération à réduire les émissions de CO₂ de 12 millions de tonnes entre 2008 et 2012, dont au moins deux millions en Suisse. Cela fait 2,4 millions de tonnes de CO₂ par an, dont 0,4 million de tonnes en Suisse.

La Fondation Centime Climatique est financée depuis le 1er octobre 2005 par un prélèvement de 1,5 centime par litre d'essence ou de diesel. Les 100 millions de francs par an qui en résultent permettent de financer aussi bien des mesures dans les domaines des transports, des bâtiments et de l'industrie (en Suisse) que des projets basés sur les mécanismes du protocole de Kyoto (mesures à l'étranger).

La Fondation Centime Climatique atteindra ses objectifs de réduction des émissions de CO₂ et continuera en 2013 de verser des indemnités pour les réductions des émissions de CO₂. Fin 2009 elle a cessé d'acheter des certificats Kyoto et elle a mis fin à ses programmes au niveau national. La Fondation a donc sous contrat toutes les réductions d'émissions convenues.

Future politique climatique de la Suisse: la révision de la loi sur le CO₂ est le point fort de la politique suisse de protection du climat. Cette révision est un contreprojet indirect à l'initiative populaire fédérale «pour un climat sain» dont le Parlement a commencé l'examen durant l'exercice pris en considération. L'initiative climatique exige une réduction des émissions de gaz à effet de serre en Suisse d'au moins 30% par rapport à leur niveau de 1990, et cela jusqu'en 2020. Cet objectif doit être atteint par une taxe sur le CO₂, une gestion économe des réserves énergétiques et le recours à des énergies renouvelables.

Le programme de rénovation des bâtiments, dans lequel la Confédération engage depuis 2010 et durant dix ans deux milliards de francs provenant de la taxe CO₂ sur les combustibles pour l'assainissement d'immeubles et l'encouragement d'énergies alternatives, est un des éléments forts de la politique climatique suisse. Le parc immobilier suisse réduira ainsi notablement ses émissions de CO₂.

Selon le message du Conseil fédéral du 26 août 2009 relatif à la révision de la loi sur le CO₂, la Suisse réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 20% jusqu'en 2020 par rapport à l'année de référence 1990. Si d'autres importants pays industrialisés et notamment l'Union européenne (UE) s'engagent en vue d'un objectif plus ambitieux (moins 30%), le Conseil fédéral a l'intention de les suivre.

Pour atteindre cet objectif, les secteurs des immeubles, de l'industrie et des transports doivent apporter des contributions comparables et réduire leurs émissions d'environ 25%. La réduction qui leur est imposée est supérieure à 20% parce qu'il n'existe pas encore d'instruments légaux contraignants pour réduire les autres émissions de gaz à effet de serre comme par exemple le méthane provenant de l'agriculture.

Comme l'ancien objectif de réduction (moins 10%) fixé dans la loi encore en vigueur, le nouvel objectif devra être réalisé à raison de 50% au moins par des mesures prises à l'intérieur du pays. Les extrapolations présentées par le Conseil fédéral concernant l'efficacité des mesures proposées annoncent pour l'année 2020 une réduction des émissions de 14,1% en Suisse et de 7,9% à l'étranger, soit au total 22%.

La nouvelle loi permet certes toujours le prélèvement d'une taxe CO₂ sur les carburants, mais il s'agit là avant tout d'un moyen de pression, le Conseil fédéral ne prévoyant pas l'introduction d'une telle taxe.

Un tiers environ de la réduction total sera réalisé par le système qui prendra la relève dudit centime climatique (aujourd'hui 1,5 centime par litre d'essence et de diesel). Au lieu de poursuivre sans changement le système actuel, les constructeurs et les importateurs de carburants seraient contraints de compenser au moins un quart des émissions de CO₂ causées par eux. Dans la pratique, cela se fera sans doute par l'achat de certificats d'émission à l'étranger. Il appartiendra à la branche de décider de la manière dont les coûts de cette opération sont reportés sur le prix des carburants et si le Fondation Centime Climatique reste en place pour mener ces opérations. Selon l'OFEV, le coût devrait se monter à deux à trois centimes par litre de carburant compte tenu des prix pratiqués aujourd'hui dans le commerce des certificats.

Début 2010, le Conseil fédéral s'est fixé dans son message concernant l'initiative anti-4x4 sur un objectif de réduction contraignant de 130 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km) pour les émissions moyennes de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme (cf. à ce propos les explications concernant les mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques; ci-dessous).

Examinant la révision totale de la loi sur la réduction des émissions de CO₂, le Conseil national a décidé durant la session de juin de réduire les émissions de gaz à effet de serre – notamment les CO₂ – de 20% d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990, et cela uniquement par des mesures prises à l'intérieur du pays. La Grande Chambre entendait donner au Conseil fédéral la compétence de porter l'objectif de réduction à 40% à condition qu'une entente internationale se fasse à ce niveau. Cette réduction supplémentaire pourrait être réalisée à raison de trois quarts par des mesures à l'étranger.

Simultanément le Conseil national a assoupli les prescriptions de réduction concernant les émissions de CO₂ des voitures nouvellement immatriculées: par 85 voix contre 81, il a porté l'objectif de réduction de 130 à 150 g/km. Par la même occasion la Grande Chambre a biffé par 108 voix contre 82 la possibilité de prélever une taxe CO₂ sur l'essence et le diesel. En revanche, le National a clairement approuvé une compensation partielle des émissions de CO₂ provenant des carburants. Les fabricants et les importateurs doivent acheter des certificats d'émission et les remettre à la Confédération. Le Conseil fédéral a la compétence de fixer cette compensation en l'échelonnant entre 5 et 40% selon le degré de réalisation de l'objectif de réduction. Dans l'ensemble cependant, les décisions du Conseil national sont plutôt incohérentes, voire carrément contradictoires.

Le Conseil des Etats ouvrira le dossier de l'initiative climatique et de la loi sur la réduction des émissions de CO₂ durant la session de printemps 2011.

Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Convention alpine: le Conseil national a refusé pour la deuxième fois d'entrer en matière sur le projet de ratification de la loi d'exécution relative à la Convention alpine. La majorité de la Grande Chambre a maintenu l'avis selon lequel les protocoles d'exécution sont unilatéralement axés sur la protection de l'environnement et que leurs conséquences réelles sont difficiles à estimer. Ces protocoles sont ainsi définitivement classés.

Durant la session de juin le Conseil des Etats avait décidé d'entrer en matière sur les neuf protocoles d'exécution concernant l'accord-cadre de la Convention alpine que le Parlement a ratifié depuis longtemps.

Initiative populaire «pour des véhicules plus respectueux des personnes»: ladite initiative anti-4x4 lancée par les Jeunes Verts de Suisse demande à la Confédération d'édicter des règles en faveur de la réduction des effets négatifs de la circulation motorisée, en particulier les accidents et les atteintes à l'environnement dus aux automobiles. L'initiative vise tout particulièrement les gros véhicules tout-terrains puissants, également appelés offroaders. Elle demande aussi que soient interdits les véhicules motorisés, qui mettent démesurément en danger les cyclistes, les piétons et les autres usagers de la route. Les véhicules concernés par ces prescriptions, et qui sont déjà immatriculés pourraient continuer de circuler, mais seraient soumis à une limitation à 100 km/h.

Le Conseil fédéral propose le rejet de l'initiative des Jeunes Verts et lui oppose un contreprojet indirect dans son message du 20 janvier 2010. Selon cette révision, l'importation de voitures tout-terrain reste permise, mais en contrepartie le Conseil fédéral met en place un programme de promotion des voitures de petite cylindrée.

Concernant la réduction des émissions de CO₂, le contreprojet indirect dépasse les objectifs de l'initiative populaire puisqu'il impose une valeur moyenne de 130 g/km de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves. Ce rapport correspond à une consommation de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel sur 100 km. Dès 2012, 65% des voitures les plus respectueuses de l'environnement admises à la circulation répondront à cette limite. En 2015, la moyenne d'une flotte de voitures de tourisme neuves devra satisfaire à cette exigence. Une pénalité

devra être payée pour chaque gramme de CO₂ supplémentaire. Le montant de celle-ci, de même que l'agenda et la valeur moyenne seront coordonnés avec l'UE. La pénalité pourra atteindre 140 francs par gramme et par véhicule, si bien qu'elle peut représenter quelques milliers de francs pour certains types de voiture. Le Conseil fédéral attend des recettes de l'ordre de 125 millions de francs par an. Cet argent sera reversé à la population.

Le gouvernement refuse cependant l'idée d'une limitation à 100 km/h sur les autoroutes pour les voitures déjà immatriculées qui ne respectent pas les nouvelles limites pour le CO₂. Cette exigence toucherait certes quatre voitures sur cinq à l'heure actuelle, mais son utilité pour l'environnement serait relativement faible alors que son application coûterait cher (contrôles). Le Conseil fédéral rejette aussi une limitation du poids à vide à 2,2 tonnes, car cette valeur ne dit rien du poids effectif de la voiture dans le trafic routier.

Les importateurs d'automobiles ont manifesté leur opposition à la reprise tel quel par la Suisse des valeurs-cibles UE pour les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme. Ils relèvent que cette proposition est irréaliste en Suisse où la proportion de véhicules diesel est massivement inférieure à celle des pays UE. De plus, la Suisse, qui n'est pas membre de l'UE, ne peut pas profiter d'une compensation via d'autres pays.

Le Conseil national a décidé en septembre par 116 voix contre 58 de recommander le rejet de l'initiative anti-4x4. Grâce au PS, aux Verts, au PDC et à quelques voix issues du PLR, la Grande Chambre a cependant approuvé une proposition du BDP qui charge la Commission du Conseil national de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) de préparer un contreprojet indirect. Contrairement à la décision prise en juin dans le débat sur l'initiative climatique, durant lequel le National avait admis une valeur moyenne de 150 g/km pour les voitures neuves (cf. explication concernant la politique climatique ci-dessus), les émissions de CO₂ de toutes les voitures neuves devraient être abaissées en moyenne à 130 g/km par analogie à la réglementation que l'UE a annoncée pour 2015.

Le Conseil national a approuvé durant la session parlementaire d'hiver ce contreprojet indirect à l'initiative anti-4x4. Si les importateurs automobiles n'atteignent pas jusqu'en 2015 l'objectif ambitieux de 130 g de CO₂ par km pour leurs voitures de tourisme nouvellement immatriculées, ils devront payer des amendes. Celles-ci seront échelonnées en fonction de l'écart par rapport à l'objectif (de Fr. 7.50 à Fr. 142.50 par gramme). Il n'existe actuellement que de vagues estimations – de 0 à 300 millions de francs par an dès 2015 – concernant le rendement de ces amendes. Le projet passe au Conseil des Etats pour la suite de l'examen parlementaire

Réduction des émissions nocives: bien que le trafic routier ait augmenté, l'air est aujourd'hui plus propre qu'autrefois. Selon un rapport mis à jour de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier ont nettement baissé ces dernières années. Depuis 1990, les émissions de dioxyde d'azote des véhicules routiers ont baissé de 50% pour tomber à environ 39'000 tonnes par an. D'ici à 2035, cette quantité tombera à moins d'un tiers (environ 12 000 tonnes). Les émissions

d'hydrocarbures ont reculé de plus de 80% depuis 1990 pour s'établir à 17'000 tonnes. Selon les pronostics, elle diminuera encore de plus de la moitié pour régresser à 8100 tonnes d'ici à 2035.

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) ont en revanche augmenté. Cette conséquence de l'accroissement du trafic routier n'a jusqu'ici pas pu être compensée par le progrès technique. 85% des gaz à effet de serre atteignent l'atmosphère sous la forme de CO₂ qui résulte principalement de la combustion d'agents énergétiques fossiles comme par exemple l'essence et le diesel consommés par les véhicules automobiles. Les pronostics de l'OFEV concernant les émissions de CO₂ annoncent pour le trafic routier un maximum d'environ 14.4 millions de tonnes en 2010, puis une baisse jusqu'en 2030 à 12,8 millions de tonnes.

Le rapport spécialisé de l'OFEFP sur les émissions du trafic routier lors des démarrages à froid des moteurs débouche sur des conclusions intéressantes. Les moteurs froids produisent jusqu'à 80% des émissions nocives d'hydrocarbures durant les premiers kilomètres, car le catalyseur ne peut pas réduire de manière optimale les substances nocives tant qu'il n'a pas atteint sa température de service.

Mesures cantonales et communales de protection de l'air

Limitations cantonales de la vitesse en cas de smog: Le département de l'environnement du canton du Tessin a une nouvelle fois décrété en janvier une limitation de la vitesse sur l'autoroute A2 en raison du smog hivernal. Entre Melide et Chiasso la vitesse autorisée a été réduite à 80 km/h. Quant aux camions, ils étaient soumis à une interdiction générale de dépassement.

Sur ce tronçon de l'autoroute A2 la vitesse autorisée est habituellement de 120 km/h. Et il en sera ainsi à l'avenir, après que le Tribunal administratif fédéral a accepté une plainte déposée par le Touring Club Suisse (TCS), l'Automobile Club de Suisse (ACS) ainsi que d'autres organisations contre la décision du gouvernement tessinois d'introduire une limitation de vitesse de 100 km/h sur ce tronçon de 18 km, pour améliorer la qualité de l'air. Le Tribunal administratif fédéral doute qu'il s'agisse là de la mesure adéquate pour réduire la pollution atmosphérique. En outre le tribunal juge qu'une réduction permanente de la vitesse autorisée n'est pas proportionnelle, dans le sens où l'atteinte à la circulation est disproportionnée par rapport au bénéfice retiré. D'autre part la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années dans le sud du Tessin remarque le tribunal; selon le département tessinois de l'environnement la qualité de l'air au Tessin est aussi bonne qu'il y a 20 ans en dépit de l'augmentation de la circulation.

Si le gouvernement tessinois avait obtenu gain de cause, cela aurait été la première introduction en Suisse d'une limitation permanente de la vitesse autorisée sur une portion d'autoroute aussi longue, pour des raisons de protection de l'environnement.

Il est possible d'introduire des **zones à 30 km/h** également sur les routes principales et cantonales. Le Tribunal fédéral a approuvé dans une décision de principe la mesure prévue dans le centre de Münsingen (BE) et rejeté une plainte du TCS. Ce sont jusqu'à 20'000 véhicules qui traversent quotidienne-

ment le centre de Münsingen. Pour améliorer la circulation principalement sur l'axe Berne – Münsingen – Thoune, la Bernstrasse devrait être partiellement incluse dans la zone à 30 km/h. Le TCS a fait recours contre la décision du canton. Contrairement à l'avis du TCS, les juges de Lausanne ont décidé que cette mesure n'allait pas à l'encontre de la volonté populaire, comme elle a été exprimée lors du rejet de l'initiative sur la limitation à 30 km/h.

L'initiative rejetée en 2001 prévoyait une limite à 30 km/h dans les localités comme la règle et des vitesses supérieures comme l'exception. Selon le Tribunal fédéral, l'ordre actuel va dans le sens contraire. Dans le cas d'espèce la limitation de la vitesse ne s'appliquerait pas à l'ensemble du réseau routier dans la localité. L'inclusion des routes principales et cantonales dans les zones à 30 km/h n'implique pas nécessairement pour celles-ci l'introduction de la priorité de droite. Lorsque la sécurité routière l'exige, les dispositions prévues pour les routes principales peuvent également s'appliquer aux zones à 30 km/h.

Restrictions de circulation dans les villes: En 2008 l'organisation écologiste actif-traffic avait lancé dans les villes de Zurich, Genève, St.-Gall, Lucerne, Bâle et Winterthour une initiative populaire en faveur d'un renforcement des transports publics (TP) et de la mobilité douce.

Les électeurs st.-gallois ont contraint leur ville, lors d'une votation le 7 mars, à compenser dorénavant l'augmentation de la circulation routière par une offre accrue de transports publics et de mobilité douce. 59% des votants ont ainsi plébiscité l'initiative des villes de l'association actif-traffic.

A Lucerne l'Initiative des villes a été refusée à 54% le 26 septembre. C'est son contre-projet qui a été accepté par 63% des votants; celui-ci reprend les éléments principaux de l'initiative sans toutefois fixer des objectifs chiffrés. La pomme de la discorde résidait principalement dans l'exigence d'accroître de 10% la part des transports publics et de la mobilité douce dans les dix années à venir.

A Bâle-Ville aussi l'initiative des villes a été balayée à 62% lors de la votation du 28 novembre. En revanche le contre-projet a été accepté à 54,7%. Celui-ci prévoit de réduire le trafic motorisé individuel de 10% au cours des dix prochaines années à Bâle-Ville; les routes à grand débit (RGD), qui sont du ressort de la Confédération, en resteront exclues. Cependant toute augmentation de la circulation routière due à l'extension ou à la construction de nouvelles RGD devra être compensée par une diminution sur le réseau secondaire.

C'est également dans le canton de Bâle-Ville que le 13 juin le nouveau projet de gestion des places de parc a échoué de peu avec 50,4% de non. S'il avait été accepté le projet aurait mené à la mise en valeur des 100'000 places de parc gratuites et l'adoption d'un régime semblable à celui de Berne et de Zurich. Dans ces deux villes les places publiques sont payantes ou situées dans des zones bleues, où les habitants et les commerçants peuvent acquérir un macaron leur permettant de stationner de façon illimitée.

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

En 2010 la conjoncture s'est améliorée plus que prévu pour l'industrie automobile. Au début de l'année les prévisions tablaient encore sur une croissance des ventes de voitures particulières comprise entre 1,5% et 3,5%. On partait alors de l'idée que les Etats-Unis et la Chine contribueraient à la croissance mondiale pour 11% et 10% respectivement.

Ce n'est qu'à la fin de 2010 que les analystes de l'association allemande des constructeurs automobiles (VDA, Allemagne) ont dû constater à quel point les marchés étaient imprévisibles. Durant l'année les prévisions concernant le marché chinois principalement ont dû être revues à la hausse pratiquement tous les mois. Le marché chinois des véhicules à moteur a crû de 32% pour atteindre 18 millions d'unités vendues – une dynamique qu'aucun observateur n'avait prévue.

Les nouvelles immatriculations dans le monde ont augmenté de 13% en 2010 pour atteindre 74,6 millions de véhicules à moteur. Les pays d'Asie étaient en tête du classement avec une croissance de 26,1% à 30 millions d'unités vendues. En Amérique (Etats de l'ALENA et du Mercosur) 18,4 millions de nouveaux véhicules (+11,7% par rapport à 2009) ont été immatriculés. Enfin en Europe ce sont 18,8 millions de véhicules qui ont été vendus, une légère progression de 0,4% par rapport à l'année précédente.

Le marché des véhicules utilitaires a lui aussi connu une embellie imprévue. Dans les véhicules de plus de six tonnes la demande a augmenté de 35% – portée là aussi par la conjoncture chinoise. Sans la Chine la croissance était encore de 25%.

En Europe occidentale les nouvelles immatriculations de voitures particulières en 2010 se sont établies, avec près de 13 millions d'unités vendues, en-deçà des résultats extraordinaires de l'année précédente, en raison principalement de l'expiration des programmes d'encouragement étatiques. Avec un repli de 5%, la baisse de la demande était toutefois moins marquée que ce que l'on pouvait craindre au début 2010. Même si au début de l'année les ventes dans les quatre pays les plus industrialisés étaient en augmentation, les ventes de voitures de tourisme ont été plutôt modestes sur le marché européen dans son ensemble. En Espagne (+3%) et au Royaume-Uni (+2%) les résultats de l'année passée ont été légèrement dépassés, alors que la France (-2%) et l'Italie (-9%) ont accusé un net recul des ventes pour l'ensemble de l'année. Les plus petits marchés d'Europe occidentale ont pour leur part connu une progression marquée des nouvelles immatriculations en 2010. Sauf en Grèce où la crise économique aura eu raison des ventes de voitures de tourisme, qui ont affiché un recul de plus d'un tiers.

En 2010 les nouvelles immatriculations de voitures au diesel ont à nouveau progressé en Europe occidentale, après avoir connu en 2009 un net repli, dû principalement à la cherté du diesel et aux incitations de la prime à la casse. Avec une part de marché de 51,7%, un véhicule sur deux vendu en 2010 dans

les pays d'Europe occidentale était doté d'un moteur diesel. En Belgique et au Luxembourg cette proportion atteint même trois quarts. En Suisse la proportion des véhicules propulsés au diesel était de 30,2% en 2010, contre 29,3% en 2009; elle reste donc bien en-deçà de la moyenne des pays européens.

Durant la même période les ventes de véhicules utilitaires ont progressé de 10% dans les pays d'Europe occidentale, pour atteindre 1,7 million d'unités. Même si ces chiffres sont inférieurs de près d'un demi-million de véhicules au résultat de 2008, les ventes d'utilitaires se stabilisent actuellement. Les nouvelles immatriculations de véhicules de transport de moins de six tonnes ont quant à elles progressé de 11% sur une année et celles des camions lourds de 3%. En revanche l'année 2010 a vu les ventes de bus reculer de 9% en Europe occidentale.

Immatriculations de véhicules neufs (Suisse)

La reprise économique en 2010 s'est fait sentir sur le nombre d'immatriculations de nouveaux véhicules à moteur. Avec au total 377'317 nouveaux véhicules (contre 346'800 en 2009), la tendance générale est bonne.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), 296'597 voitures de tourisme neuves ont été mises en circulation entre les 30 septembre 2009 et 2010, soit 30'119 (11,3%) de plus que l'année précédente.

Le nombre de véhicules routiers immatriculés pour la première fois ayant baissé de 7,9% entre 2008 et 2009, une reprise de 8,8% a été notée entre 2009 et 2010. Cette année-là 377'300 véhicules ont été nouvellement mis en circulation, dont 296'600 étaient des voitures de tourisme.

Au classement des marques de voitures de tourisme neuves, VW (D) conserve la première place, suivi désormais par Renault (F). A la troisième position, on trouve Audi (D), puis Opel (D), BMW (D) et Ford (D) en sixième position.

Parmi les voitures de tourisme neuves, on relève une nouvelle fois une augmentation de la proportion de petits modèles (jusqu'à 1399 cm³) dont la part représente désormais 31% (29% en 2009). Plus des deux tiers des voitures de tourisme (68%) fonctionnent à l'essence. La part des voitures diesels a légèrement progressé (31%). 94% d'entre elles possédaient un filtre à particules. Le nombre de voitures combinant moteur à combustion/moteur électrique (4250 unités, électriques uniquement (201 unités) ou alimentées par des carburants autres que l'essence ou le diesel (1023 unités) a certes augmenté en nombre, mais ne représente qu'à peine 2% des nouvelles immatriculations. En revanche, la proportion de voitures à traction intégrale continue d'augmenter (+20%). Leur part au parc de voitures de tourisme neuves est déjà de 28%.

Dans la catégorie des véhicules de transport de marchandises, les immatriculations de véhicules neufs ont augmenté de 7% par rapport à l'année précédente pour atteindre à 27'727 unités.

La catégorie des camions a enregistré un nouveau recul de 19% par rapport à l'année précédente (2690 unités). Ainsi, la part des camions au parc total des utilitaires nouvellement immatriculés n'est plus que de 9,7%.

Les immatriculations de semi-remorques neufs ont aussi connu une nette baisse, soit de 1113 unités en 2009 à 883 en 2010 (-20,7%).

La croissance de la catégorie des véhicules de transport de marchandises doit être uniquement mise sur le compte des nouvelles fourgonnettes. 24'154 ont été mises en circulation, ce qui représente une augmentation de 12,8% par rapport à l'année précédente.

La mise en circulation de remorques neuves a augmenté de 6,7% (19 485 unités). Dans la catégorie des véhicules industriels (3577 unités), les immatriculations ont reculé de 0,7%

La branche des motocycles a enregistré en 2010 une nouvelle fois une nette régression avec 43'031 deux-roues neufs immatriculés (année précédente: 44'917; -4,2%).

(D'autres informations détaillées sur le nombre de véhicules à moteur neufs mis en circulation figurent dans les tableaux 6A et 7A en annexe.)

L'exercice 2010 a été bon pour les importateurs automobiles suisses et leurs agents. La confortable progression cumulée de 10,6%, soit 294'239 véhicules neufs vendus (266'018 voitures de tourisme neuves vendues en 2009) représente, selon auto-suisse, l'Association des importateurs suisses d'automobiles, le meilleur résultat depuis 2002 (295'109 unités).

Contrairement aux voitures de tourisme, ni les livraisons d'utilitaires légers, ni les commandes d'utilitaires lourds n'ont atteint les bons résultats de 2008. Par rapport à 2009, l'exercice 2010 se solde cependant par une augmentation de 12% pour les utilitaires légers et de 27% pour les utilitaires lourds. Au total 24 591 utilitaires légers (jusqu'à un poids total de 3,5 tonnes) ont été livrés aux clients. Les clients suisses ont commandé de surcroît 3701 utilitaires lourds auprès des importateurs suisses.

Le marché des occasions affiche également une forte hausse des chiffres d'affaires pour l'exercice 2010. Selon la statistique des changements de propriétaires tenue par EurotaxGlass, 775'409 voitures de tourisme (+12% par rapport à 2009) ont changé de main. La demande était particulièrement forte dans les catégories des micro-voitures (39'401 VT; +18,8%) et des petites voitures (147'293 VT; +13,2%). Ces dernières s'inscrivent aussi en première position en chiffres absolus, tout comme les voitures d'occasion de la catégorie moyenne inférieure (162'545; +8,4%) et de la catégorie moyenne (137'686; +8,8%). Une fois de plus les monospaces (76 915 VT; +11,1%), les tout-terrain et tout-terrain (66'664 VT; +12,2%) ainsi que les voitures de la catégorie moyenne supérieure (43'739 VT; +7,2%) ont connu un vif succès. L'attitude positive des consommateurs se reflète aussi dans le fait que les affaires ont aussi nettement progressé dans les secteurs spéciaux comme les cabriolets et les roadsters (31'095 VT; +9,3%), coupés (27'378; +7,5%) et les voitures de luxe (6098 VT; +7,1%).

La forte demande dont ont bénéficié les voitures d'occasion s'est également répercutée sur la durée d'immobilisation moyenne des véhicules usagés qui a baissé de 2% pour tomber à 97 jours. Les voitures de luxe n'ont cependant pas bénéficié de cet effet (127 jours; 0%); elles doivent désormais attendre en

moyenne 38 jours de plus avant d'être vendues que les tout-terrain ou les tout-chemin (89 jours; -16%). Il existe aussi des différences régionales étonnantes à ce niveau: alors que dans le nord-ouest et l'ouest de la Suisse, la durée d'immobilisation moyenne d'une voiture d'occasion a baissé d'un pour-cent pour tomber à 100 resp. 98 jours, elle a reculé de 16,7% au Tessin pour se fixer à 95 jours.

Environ 62'500 visiteurs se sont rendus à l'édition 2010 de l'exposition Swiss-Moto qui a ouvert ses portes le 18 février pour quatre jours à Zurich.

Réunissant environ 250 exposants, le 80^e Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 4 au 14 mars. Une centaine de premières mondiales et européennes y étaient présentées. La tendance était nettement à l'économie et à l'écologie avec une forte présence de propulsions hybrides et électriques. Le Salon 2010 a attiré environ 692 000 visiteurs, soit 7% de plus que l'année précédente.

Règlement général d'exemption par catégorie dans la branche automobile

Les réparations automobiles devraient être moins chères à l'avenir dans l'Union européenne (UE) grâce à des prescriptions plus sévères sur la concurrence. Certaines règles spéciales actuellement en vigueur sur la distribution de voitures neuves arrivent à échéance en 2013. Voilà ce qui ressort de la révision des règles de concurrence concernant les ententes entre constructeurs automobiles et agents, ateliers de réparation et vendeurs de pièces de rechange que la Commission UE a définitivement approuvée en mai.

Valables jusqu'en 2023 les nouvelles prescriptions remplacent la réglementation en vigueur depuis 2002. Le nouveau régime concernant l'entretien et la réparation des voitures est entré en vigueur le 1er juin 2010 alors que les conditions régissant la distribution sont maintenues jusqu'à fin mai 2013 dans le sens d'un régime transitoire. Dans le jargon des experts en concurrence il s'agit du nouveau règlement européen relatif à la distribution d'automobiles ainsi que des directives complémentaires.

L'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) a catégoriquement rejeté la suppression des dispositions relevant du droit des cartels dans le secteur de la distribution automobile. Réunissant quelque 4000 garages, cette organisation de la branche continue de se battre pour que la communication Comco concernant les accords verticaux dans le domaine de la distribution automobile reste en place au-delà de 2013 à titre de pendant au règlement européen. L'association se fonde en cela notamment sur une expertise que la Haute école zurichoise des sciences appliquées a réalisée en 2009 constatant à ce propos que la concurrence en Suisse a été animée au profit des consommateurs à la suite de l'ouverture des marchés ordonnée par la Commission de la concurrence (COMCO). Les auteurs de l'étude relèvent aussi que la Communication concernant les accords verticaux dans le domaine de la distribution automobile a largement atteint ses objectifs, à savoir une intensification de la concurrence dans le commerce automobile.

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2010 quelque 10,5 millions de tonnes, soit 8,1% de moins qu'en 2009. Cette baisse est due en premier lieu au recul des ventes d'huile de chauffage (-21,2%).

Les carburants constituent la majeure partie (66%) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 6,9 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont progressé de 0,6% par rapport à 2009. (Le tableau 12A en annexe donne de plus amples informations sur le développement des ventes de produits pétroliers en Suisse.)

La baisse notée depuis plusieurs années de la demande d'essence pour automobile s'est poursuivie en 2010: 3,2 millions de tonnes ont été vendues (-3,6% par rapport à 2009). Ce recul durable s'explique principalement par le meilleur rendement des moteurs. Le sensible renforcement du franc suisse a également réduit les différences de prix de part et d'autres des frontières, si bien que les clients étrangers ont été moins nombreux à venir faire le plein en Suisse.

Les ventes de diesel, carburant surtout consommé par la branche des transports et celle du bâtiment, sont reparties à la hausse (2,3 millions de t; +3,9%). Ce développement reflète également la reprise conjoncturelle dans le pays. Il n'est dû qu'en faible partie à la proportion croissante de voitures de tourisme à propulsion diesel.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3626 stations publiques de marques en Suisse, soit trois stations de plus que l'année précédente (+0,08%). Le réseau de stations d'essence le plus important porte toujours les couleurs d'AVIA avec 690 unités, suivi par Agrola (427), BP (400), Shell (324) et Tamoil (318).

Le nombre de stations d'essence flanquées d'un shop a continué de se développer légèrement: + 14 pour atteindre 1331 unités. Ainsi les clients peuvent effectuer des achats dans plus d'une station d'essence sur trois tout en faisant le plein. Environ 70% du total des ventes de carburant dans les stations reviennent à celles équipées d'un shop. Il s'agit donc là d'un argument commercial valable. La tendance à l'augmentation de la surface de vente s'est également poursuivie (+ 34 unités) alors que l'effectif des stations-service avec un petit shop a diminué (-20). On constate toujours que les stations ayant une grande surface commerciale vendent beaucoup plus de carburant que celles dotées d'un petit shop.

En moyenne 1,43 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus en 2010 par station. Les quantités moyennes écoulées variaient en fonction du type de service, de l'équipement et de la situation de la station. Ce sont les stations d'autoroute qui ont vendu le plus d'essence et de diesel (4,06 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,69 million de litres.

Une nouvelle étude de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et de l'Union pétrolière (UP) montre qu'en 2008 les «touristes à la pompe» des pays limitrophes ont acheté pas moins de 390 millions de litres d'essence, soit 10% des ventes en Suisse, et 70 millions de litres de diesel dans notre pays. Ce qui correspond à plus d'un million de tonnes de CO₂.

Ce tourisme ne touche qu'une zone située à moins de 30 kilomètres de la frontière, alors que pour les trois quarts du volume, cette zone est même inférieure à 10 kilomètres.

La Confédération profite de ces habitudes de consommation par des recettes supplémentaires de l'ordre de 340 millions de francs en impôts sur les huiles minérales et en TVA. Si la taxe sur les carburants augmentait de 20 centimes par litre d'essence, cela provoquerait une diminution de 45% du tourisme à la pompe, ce qui représenterait 174 millions de litres d'essence ou 400'000 tonnes de CO₂. La proportion de ce tourisme par rapport à la consommation indigène passerait alors de 10% à 5,5%.

Une augmentation du prix du diesel de cinq centimes par litre, ferait baisser le tourisme à la pompe de 62%, ce qui correspondrait à 43 millions de litres ou 115'000 tonnes de CO₂. La consommation de ce tourisme par rapport à la consommation indigène baisserait de 4,2% aujourd'hui à 1,6%.

Le tourisme à la pompe a beaucoup augmenté en Suisse jusqu'en 2008: de 260 millions de litres d'essence en 2001 à près de 390 millions en 2008 et de moins 70 millions de litres de diesel en 2001 à plus 70 millions de litres.

Carburants alternatifs et énergies de propulsion

Il existe actuellement 9600 véhicules fonctionnant au gaz naturel en Suisse. Ces véhicules appartiennent pour la plupart à la classe énergétique A et occupent les premières places des palmarès des véhicules les moins nocifs pour l'environnement. Le nombre de stations de gaz naturel/biogaz est de 126 sur le territoire suisse, dont quatre sur les autoroutes du pays. Les ventes de gaz naturel et de biogaz comme carburant ont progressé de 18% en 2010 par rapport à l'année précédente. Elles correspondent à 22 millions de litres équivalents essence. La part du biogaz est de 20%. En Suisse le gaz naturel/biogaz dans les stations service est en moyenne 30% plus avantageux que l'essence.

En 2010 les ventes de bioéthanol ont augmenté de près de 50% sur un an pour atteindre 2,5 millions de kilogrammes (ce qui correspond à 3,2 millions de litres d'essence); toutefois ces chiffres demeurent modestes en comparaison des pays limitrophes.

Le potentiel de ce carburant durable est considérable, mais il existe encore des écueils importants dans le marché. Comme par exemple la procédure laborieuse de vérification des critères environnementaux et sociaux, ou la dispense dont bénéficie le bioéthanol dans les réserves stratégiques ou encore la difficulté à répondre à la demande avec du bioéthanol durable. Pour encourager la vente de ce carburant en Suisse, le Conseil fédéral prévoit de limiter les obstacles administratifs. Les exigences minimales devraient quant à elles rester inchangées.

En 2010 Alcosuisse, le centre de profit de la Régie fédérale des alcools (RFA), s'est retiré du marché des carburants au bioéthanol. Depuis le 1er octobre ce sont deux entreprises privées, North Sea Group et Landor Fenaco, qui ont repris l'approvisionnement de la Suisse en bioéthanol. Il existe quelque 50 stations service proposant du bioéthanol-E85, pour un parc d'environ 5000 véhicules.

Transport routier

Les prix dans le transport des marchandises en Suisse a baissé de 1,4% en rythme annuel. Le transport routier a connu un repli de 0,2% alors que le rail a subi une baisse de 4,7% par rapport à l'année précédente.

Les entreprises de transport routier, de marchandises ou de personnes, pourront dorénavant obtenir ou renouveler à meilleur prix leur autorisation de circulation. Ainsi en a décidé le Conseil fédéral en modifiant le règlement sur les taxes de l'Office fédéral des transports à partir du 1^{er} janvier 2011. Ce changement représente un manque à gagner de 300'000 francs par an pour la Confédération. Concrètement l'attribution de l'autorisation coûtera 500 francs au lieu de 800 et le renouvellement ou la modification de celle-ci 300 francs au lieu de 500.

Assurances

Le Conseil fédéral requiert des Chambres fédérales, dans le cadre du programme législatif de sécurité routière «Via sicura», une modification dans l'assurance responsabilité civile obligatoire des véhicules à moteur (message du 20 octobre 2010): en cas d'accidents dus à une faute grave de leurs assurés les assurances RC doivent dorénavant se retourner contre ceux-ci. Les prétentions dépendront alors de l'ampleur des dégâts causés, de la gravité de la faute et de la solvabilité de l'assuré.

Cette mesure n'a toutefois pas le soutien de **routesuisse**. Pour les usagers privés la liberté de contracter doit être maintenue. En d'autres termes: la question des prétentions des assurances vis-à-vis de leurs assurés ne doit pas être déplacée du niveau contractuel au niveau normatif et contraignant. Un assureur ne devrait jamais être obligé de se retourner contre l'un de ses assurés, même en cas de faute grave.

Le 1^{er} octobre le Conseil national et le Conseil des Etats ont décidé la suppression des plaques pour vélos dans le cadre de la refonte de la loi sur la circulation routière. La suppression des plaques pour vélos, qui remonte à une initiative parlementaire de Philipp Stähelin (PDC, Thurgovie), implique le renoncement à l'obligation pour les cyclistes de conclure une assurance responsabilité civile. Pour les 10% de cyclistes qui ne disposent pas d'une telle assurance, c'est le Fonds national de garantie (FNG) qui indemniser les victimes. Ce fonds entre aujourd'hui déjà en matière lors d'accidents occasionnés par des cyclistes étrangers ou d'autres personnes qui ne disposent pas d'une couverture adéquate, ou encore dans le cas d'usagers non-identifiés. A la fin 2010 la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition n'était pas encore connue.

Tourisme

Tourisme international

En 2010 le tourisme s'est rapidement remis de la crise économique des années précédentes. Le «World Tourism Barometer» de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) indique une augmentation mondiale de près de 7% à 935 millions d'arrivées internationales. Ce chiffre dépasse le résultat 2009 de 58 millions d'arrivées, et celui de 2008 (une année record) de 22 millions de touristes. En décembre 2010 le tourisme international a renoué avec la croissance en Europe et aux Etats-Unis en dépit des aléas de la conjoncture, des catastrophes naturelles et d'un climat peu clément. Il convient de souligner l'importance des grands événements mondiaux dans ces résultats 2010.

Alors que la croissance a touché toutes les régions du monde, elle a été particulièrement remarquable en Asie (+13%). Avec 204 millions d'arrivées en Asie, c'est un nouveau record qui a été battu dans cette région. Les pays d'Afrique ont aussi connu une évolution positive de leur tourisme (+6%), soutenu principalement par la Coupe du Monde de football en Afrique du Sud. Le Moyen-Orient n'échappe pas à la tendance avec un résultat en hausse de 14%.

Le marché européen n'a quant à lui connu qu'une croissance modérée de 3%. Ce résultat mitigé s'explique en partie par la fermeture temporaire de l'espace aérien après l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull et par les fluctuations de l'Euro. Globalement l'année record 2008 avec ses 481 millions d'arrivées n'a pas pu être encore égalée.

Le continent américain a crû de 8% et s'est remis des suites de la pandémie de grippe H1N1. La croissance la plus marquée a été enregistrée dans les pays d'Amérique du Sud avec une augmentation de 10% des voyageurs.

Tourisme en Suisse

D'après les derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS) l'hôtellerie suisse a enregistré en 2010 quelque 36,2 millions de nuitées. Cela correspond à une augmentation de 1,7% (+619'000 nuitées) par rapport à 2009. La demande intérieure a atteint 15,8 millions de nuitées, soit une croissance de 2,2% (+341'000). Les touristes étrangers ont quant à eux réservé 20,4 millions de nuitées, c'est-à-dire 1,4% de plus (+278'000) que l'année précédente. En ce qui concerne les touristes venant d'Europe (hors Suisse) toutefois, le nombre de nuitées accusait une baisse de 2% (-307'000).

Chez les touristes étrangers, ce sont sans surprise les Asiatiques qui ont contribué le plus aux bons résultats avec une augmentation de la fréquentation de 17% (+374'000). La Chine (hors Hong-Kong) a généré à elle seule une croissance de 49% (+133'000), l'augmentation en chiffres absolus la plus importante tous pays confondus. L'Inde et les pays du Golfe persique suivent avec des augmentations respectives de 21% (+69'000) et 13% (+49'000) du nombre des nuitées, tout comme le Japon avec une croissance de 6,8% (+32'000). Le continent américain a pour sa part contribué à une augmentation de 9,4% du nombre des nuitées (+179'000), avec 8,9% (+124'000) pour les Etats-Unis.

La faiblesse relative de l'Euro par rapport au Franc suisse pourrait expliquer en partie le recul de la demande de certains pays européens. L'Allemagne par exemple avec 215'000 nuitées en moins (-3,6%) a signé le plus mauvais score absolu tous pays confondus. Suivent l'Italie (-63'000 nuitées; -5,6%), les Pays-Bas (-37'000; -3,6%) et la Belgique (-33'000; -4,2%). Le Royaume-Uni a enregistré un résultat stable (-2700 nuitées; -0,1%). La France et la Norvège quant elles ont contribué en termes nets avec une augmentation de 16'000 nuitées chacune (+1,1% et +17% respectivement) suivies par la Russie avec 13'000 nuitées supplémentaires (+2,9%).

Le nombre de nuitées des touristes venant d'Océanie a augmenté de 36'000 (+16%), alors que celles des voyageurs africains a baissé de 3000 (-1,1%).

La région de Zurich s'est distinguée en 2010 avec 384'000 nuitées supplémentaires (+8,1%), la croissance la plus importante de toutes les régions touristiques de Suisse. Suivent la Suisse centrale avec 141'000 (+4,3%), Genève avec 14'000 (+5,3%) et l'arc lémanique (Vaud) avec 117'000 nuitées de plus (+4,7%). L'Oberland bernois a enregistré une augmentation de ses nuitées de 18'000 (+0,5%), alors que le Valais et le Tessin ont accusé un recul de 128'000 (-2,9%) et 120'000 (-4,6%) nuitées respectivement. Les Grisons ont également connu une année décevante avec une diminution de 78'000 de ses nuitées (-1,3%).

Selon les estimations de l'OFS les touristes étrangers (y compris les séjours de courte durée) ont dépensé en 2009 quelque 15 milliards de francs en Suisse, 600 millions de moins que l'année précédente (-3,8%). Les dépenses des touristes suisses à l'étranger ont diminué durant le même temps de 277 millions de francs (-2,4%) pour atteindre 11,5 milliards. Il en résulte un surplus de la balance touristique de 3,5 milliards de francs (-316 millions en rythme annuel).

Un peu plus des deux tiers des recettes des touristes étrangers venant en Suisse en 2009 est à mettre sur le compte de voyages avec nuitées. Après 2007 et 2008, qui ont été de très bonnes années, les recettes des voyageurs étrangers (touristes et voyageurs d'affaires) ont connu un net repli à 7,6 milliards de francs (-655 millions; -7,9%) en raison de la crise économique mondiale. Les recettes issues des séjours hospitaliers et de formation en revanche ont connu une croissance de 6,5% en 2009 pour atteindre 2,4 milliards de francs, ce qu'explique l'attrait continu des hautes écoles suisses sur les étudiants étrangers.

Les recettes des séjours sans nuitées et du transit ont diminué de 1,5% en 2009 pour s'établir à 3,2 milliards de francs alors que les dépenses des frontaliers et des touristes faisant de courts séjours ont baissé de 2,2% à 1,7 milliard de francs.

Les dépenses des voyageurs suisses à l'étranger ont quant à elles décliné pour la seconde année consécutive. Ce sont surtout les voyages avec nuitées qui, comme l'année précédente, ont contribué le plus fortement à cette baisse de 4,1% à neuf milliards de francs.

Habitudes de voyage de la population suisse

En 2009 les habitudes de voyage de la population suisse se sont considérablement modifiées par rapport à 2008, principalement en raison de la grave crise économique mondiale. L'ensemble des voyages avec nuitées a diminué de 20 à 17 millions par rapport à l'année précédente, soit un recul de 14%. Les voyages en Suisse ont diminué davantage (-25%) que les voyages à l'étranger (-6%). Les touristes suisses ont renoncé aux séjours de courte durée, mais pas aux vacances classiques à l'étranger.

En 2009 on a enregistré 75 millions d'excursions d'une journée, une baisse insignifiante par rapport à 2008.

Les voyages ont une importance certaine pour la population suisse. 84,9% de la population sont partis au moins une fois en voyage privé avec nuitées durant l'année 2009. Pourtant le nombre de voyages par personne a diminué de 3,2 en 2008 à 2,7 en 2009.

Le repli constaté dans le nombre de voyages en 2009 est principalement le fait des voyages de courte durée, avec une à trois nuitées à la clef. Ceux-ci ont en effet diminué de 32%, les voyages en Suisse ayant souffert davantage que les voyages à l'étranger. Les voyages comptant quatre à sept nuitées ont même augmenté de 17%, alors que ceux comptant plus de huit nuitées sont restés stables.

En 2009 quelque 6,7 millions de voyages avaient pour but un lieu en Suisse. Ce chiffre représente une baisse de 25% par rapport à l'année précédente. La majorité des voyages, à savoir 10,5 millions d'entre eux, ont mené les Suisses à l'étranger, surtout en Allemagne, en France et en Italie. Les destinations extra-européennes concernaient 1,2 million de voyages.

Les voyages en Suisse ont été entrepris à 66% avec des moyens de transports motorisés individuels (principalement la voiture) et à 31% en transports publics. Pour les voyages à l'étranger les proportions sont de 43% et 16% respectivement, 35% étant effectués en avion. Pour les excursions d'une journée deux tiers de la population suisse utilisent des véhicules à moteur. Les transports publics représentent 27% et la mobilité douce (vélo, marche) 4%.

Finances

Politique budgétaire

Finances fédérales

Le compte fédéral clôt son exercice 2010 avec un bénéfice ordinaire de 3,6 milliards de francs. Les prévisions tablaient sur un déficit de 2 milliards. En juin 2009, lors de l'établissement du budget, les économistes prévoient encore une récession plus grave et une reprise moins marquée en 2010.

Le développement inattendu de la conjoncture a apporté des recettes supplémentaires de 4,6 milliards. Dans le même temps les dépenses ont été inférieures d'un milliard à ce qui avait été budgétisé. En tenant compte des dépenses extraordinaires de 0,4 milliard de francs, le résultat net s'élève donc à 3,1 milliards.

Le budget fédéral 2011 prévoit un déficit ordinaire de 650 millions de francs, un résultat situé 150 millions en-dessous de la limite du frein à l'endettement. Les recettes augmentent de 2,4% pour atteindre 62 milliards de francs. Les dépenses se situent environ à 62,5 milliards et croissent de 0,7% net (ajusté pour l'inflation). Si l'on inclut les dépenses extraordinaires de 2 milliards francs, 1,15 milliard injectés dans le fonds de pension des CFF et 850 millions dans le fonds d'infrastructure, le déficit global se monte alors à 2,6 milliards. Pour être en mesure de financer ce déficit la Confédération doit contracter de nouvelles dettes à hauteur de 3 milliards de francs.

Le Conseil fédéral a envoyé le 1er septembre 2010 un message aux Chambres fédérales au sujet du programme de consolidation pour les années 2012 et 2013 (PCO 12/13). Ce programme se compose de six trains de mesures et devrait permettre d'alléger le budget de la Confédération de 1,7 milliard de francs (2012) respectivement 1,6 milliard (2013). Malgré la mise en œuvre des mesures du PCO 12/13 un déficit structurel de 400 millions de francs par année perdurera.

Le Conseil fédéral a dans le même temps fixé les mesures et posé les jalons du réexamen des tâches. Des réformes d'envergure seront menées à la suite par les différents départements selon un calendrier individuel. Dans le domaine de la circulation il s'agit notamment de mettre l'accent sur le financement par l'utilisateur, la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (compensation complète du surcroît des dépenses) ou encore la réforme du trafic régional (transfert du rail au bus).

Financement des infrastructures routières

La route et le rail font face à des défis financiers considérables. D'après le rapport du Conseil fédéral intitulé «L'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse» du 17 septembre 2010, l'extension et l'entretien du réseau des routes nationales coûtera à la Confédération quelque 65 milliards de francs d'ici 2030. Seuls 28 milliards sont couverts à ce jour par des décisions fermes de financement, c'est-à-dire à peine 40%. La situation est plus inquiétante encore en ce qui concerne le rail, puisque les besoins financiers jusqu'en 2030 sont estimés entre 86 et 95 milliards de francs, et ne sont eux aussi couverts que partiellement.

Au vu de la situation il est plus nécessaire que jamais de réaliser une analyse réaliste du financement de ces deux modes de transport, sur la base de laquelle il sera ensuite possible d'agir de façon responsable. Des infrastructures de transport viables nécessitent un financement durable. Au vu des investissements considérables qui devront être consentis, la question se pose de savoir qui de la génération actuelle ou des générations à venir doit porter le gros du fardeau financier imputable à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de ces infrastructures de transport. Pour poser la question différemment: quel est le montant de dettes que nous voulons laisser aux générations suivantes? Pour pouvoir répondre à cette question il est primordial d'agir aujourd'hui de manière stratégique, plutôt que de se chamailler sur les détails du financement.

Le Conseil fédéral et l'Administration ont empoigné le problème en 2010 et fourni, par le biais de nombreux rapports et études, un travail préparatoire sur de nouvelles façons de financer les infrastructures de transport. Il n'étonnera personne que ce processus s'attache à combler les lacunes de financement existantes par la perception de recettes supplémentaires et qu'il perpétuera la pratique selon laquelle le trafic routier doit rester une source de financement pour la route comme pour le rail.

Selon le groupe de travail «Financement de l'infrastructure ferroviaire (FIF)», composé de représentants du DETEC et du DFF, il faudrait créer un nouveau fonds de durée indéterminée dédié au financement des infrastructures ferroviaires. Ce fonds serait alimenté par les recettes existantes comme le fonds FTP, une partie de la RPLP, de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales, c'est-à-dire environ 1,8 milliard de francs par an. Il est prévu de faire passer ce fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer) dans le cadre d'un contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics» de l'Association transports et environnement (ATE). Le message du Conseil fédéral sur le sujet est attendu pour le début 2012.

Pour **routessuisse** les lignes directrices pour la mise en œuvre des propositions FIF et le préalable à de nouvelles ponctions financières aux dépens de trafic motorisé doivent être les suivants:

- 75
- o Le principe de causalité doit être respecté. Ce qui signifie que chaque mode de transport doit en principe supporter ses propres coûts. Il convient d'éviter au maximum les financements croisés entre modes de transport. La position face aux propositions FIF est donc la suivante: non au transfert du quart des NLFA issu des taxes sur les huiles minérales et des recettes de la RPLP dans le nouveau fonds FInFer; non à la limitation de la déduction pour les frais de transport dans le domaine du TMI.

- o Il ne doit pas y avoir de taxe sans but précis. Les taxes routières doivent être prélevées dans le seul but de financer les infrastructures routières.
- o Il ne doit pas y avoir de prélèvement d'impôts anticipés. Les impôts et les taxes doivent être calculés en fonction des moyens financiers nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. D'autre part le financement spécial pour la circulation routière doit être ramené au niveau de la réserve de couverture des risques de fluctuation (maximum 500 millions de francs).

Les paiements croisés du transport privé au transport public sont actuellement très importants (2 milliards de francs par an). **routesuisse** demande que la répartition des tâches entre les deux modes de transport, décidée de manière démocratique et légitime, ne soit pas remise en question. Quant à la réglementation provisoire qui prévoit que le fonds FTP finance les grands projets tels que les NLFA, Rail 2000, les mesures de lutte contre le bruit et le raccordement aux LGV, ces projets ne seront pas en principe reconduits après leur expiration.

Affectation des taxes sur le trafic motorisé

Le 6 septembre l'Association transports et environnement (ATE) a déposé à la Chancellerie fédérale son initiative populaire «pour les transports publics» munie de 140'759 signatures valables. Selon ses auteurs les recettes de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales doivent dorénavant être affectées pour moitié à l'extension du réseau ferroviaire.

Dans leurs communiqués de presse les organisations d'usagers de la route ont fustigé l'initiative de l'ATE comme une tromperie et une razzia sur les portemonnaies des usagers de la route et des entreprises de transport routier. En effet en cas d'acceptation de l'initiative ce ne sont pas moins de 70% des recettes de la route qui serviraient à financer de nouvelles infrastructures ferroviaires, ce qui laisserait 30% des fonds pour couvrir les besoins de la route.

D'après **routesuisse** l'initiative de l'ATE est dangereuse; en effet elle mène à une augmentation programmée des impôts et des taxes sur les carburants, à une dégradation inéluctable de nos routes, à une baisse de la sécurité routière et à plus d'embouteillages et de chaos sur les routes. L'initiative de l'ATE doit, de l'avis de **routesuisse**, être rapidement soumise au peuple, et cela sans contre-projet. Car les problèmes de financement à venir de la route et du rail représentent un défi, qui doit être relevé aujourd'hui avec tout le sérieux et la responsabilité que cela suppose. La pression émanant d'une initiative de l'aile gauche ne fait qu'accroître le problème. En effet l'initiative de l'ATE durcit les fronts politiques et empêche, par sa vision unilatérale du problème, de trouver une solution négociée et pragmatique qui permette aux deux modes de transport de cohabiter.

Taxes d'utilisation des routes

Durant la session de printemps les Chambres fédérales ont adopté la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (LURN). A la demande de la conférence de conciliation le Conseil national s'était résigné à la solution, selon laquelle des sociétés de sécurité privées seraient autorisées

dorénavant à contrôler les vignettes autoroutières à la frontière. Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats avaient prévu d'autoriser le Département des finances à externaliser le contrôle des vignettes et les poursuites des infractions.

Mobility Pricing: Le Conseil fédéral a approuvé en septembre le rapport stratégique sur l'avenir des réseaux d'infrastructure. Ce rapport présente pour la première fois une vue d'ensemble de tous les réseaux d'infrastructure nationaux dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications. Il met en exergue l'importance économique de réseaux d'infrastructure performants et met le doigt sur les axes de réflexion stratégiques. Dans ce rapport le Conseil fédéral rappelle entre autres que ceux qui circulent sur des voies très fréquentées, doivent payer davantage – qu'il s'agisse de routes ou de tronçons de voie ferrée. Le Conseil fédéral envisage à terme de remplacer toutes les redevances d'infrastructure prélevées actuellement au niveau de la Confédération par une taxation de la mobilité (mobility pricing) couvrant l'ensemble du territoire, liée aux prestations et valable pour tous les modes de transport. Selon le gouvernement il serait envisageable de facturer davantage pour certains tronçons routiers, qui permettent aux automobilistes qui les empruntent d'arriver plus rapidement à destination.

Pour **routesuisse**, un changement de système de financement vers une redevance liée aux prestations ne s'imposerait qu'au moment où les coûts d'infrastructure et d'exploitation de la route ne sont plus couverts et qu'une forte proportion d'usagers de la route ne participent plus, pour des raisons systématiques, au financement. Il est en effet à craindre qu'un cas de changement de système de financement routier la réalité politique fera que les redevances prélevées jusqu'ici ne soient pas réduites, mais converties en taxes d'incitation (par exemple, en taxe CO₂).

Redevance pour l'utilisation des autoroutes: Si l'on en croit le Conseil fédéral le prix de la vignette autoroutière devrait passer de 40 francs aujourd'hui à 80 ou même 100 francs par an. Il envisage dans le même temps d'introduire une vignette à durée de validité réduite, valable un ou deux mois, au prix de 40 francs. Le Conseil fédéral souhaite affecter ces recettes supplémentaires au financement des 400 kilomètres de routes intégrés au réseau national suite à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau et dont l'entretien incombera à la Confédération dès le début 2014. La nouvelle réglementation sur la vignette doit entrer en vigueur dès que les réserves du FSCR descendront sous le seuil d'un milliard de francs.

Selon les principes de financement de **routesuisse** il ne doit pas y avoir de prélèvement fiscal anticipé. Les taxes doivent être calculées en fonction des moyens nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. Cela doit se faire sur la base d'une planification financière réaliste des investissements nécessaires, sur la base de programmes de construction déjà approuvés. Tant que le financement spécial pour la circulation routière disposera de plus de 500 millions de francs (c'est-à-dire plus que la réserve de couverture des risques de fluctuation; 2,7 milliards début 2010), une augmentation des impôts est injustifiée.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): les recettes de la RPLP se montent pour 2010 à 1489 millions de francs net (c'est-à-dire après déduction des frais de perception et des remboursements)

(2009: 1451 millions de fr. +2,6%). Un tiers de ce montant va aux cantons, deux tiers à la Confédération pour le financement des grands projets de transports publics (FTP).

La RPLP concerne les véhicules de transport de marchandises d'un poids total excédant 3,5 tonnes. Elle est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, du poids maximal autorisé et des émissions des véhicules. Depuis la dernière hausse intervenue en l'année 2008, la RPLP se monte à 3,07 centimes par kilomètre et par tonne pour les véhicules répondant aux normes «Euro 0 et 1», à 3,07 centimes pour la norme «Euro 2», à 2,66 centimes (depuis 2009) pour la norme «Euro 3» et à 2,26 ct. pour les normes Euro 4 et 5. Un trajet de Bâle à Chiasso coûte donc pour un 40 tonnes en moyenne 325 francs.

La RPLP sera augmentée de 1,6% en 2012. Le Conseil fédéral a en effet décidé de compenser le renchérissement. En outre, les camions dotés d'un filtre à particules bénéficieront d'un rabais de 10%.

L'augmentation de la RPLP, qui peut aller jusqu'à 24% par rapport aux anciens tarifs, a déclenché un véritable raz-de-marée de réactions chez les membres de l'ASTAG. L'ASTAG a considéré l'augmentation de la RPLP comme illégale, parce que le transport routier couvre entièrement les coûts qu'il occasionne, qu'ils soient internes ou externes. D'après l'article 85 de la Constitution fédérale et l'article 7 de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, les recettes de la RPLP ne doivent pas dépasser les coûts qu'engendre pour la collectivité le trafic des poids lourds.

Le Tribunal administratif fédéral a donné raison à l'ASTAG et constaté en automne 2009 un dépassement des coûts dans l'imposition du trafic lourd de 134 millions de francs en 2008 et de 185 millions en 2009. Les juges ont motivé leur décision par le fait que le Conseil fédéral a tenu compte desdites heures d'immobilisation dans les bouchons (200 millions de francs) dans le calcul de la RPLP.

Dans son arrêt du 20 avril 2010, le Tribunal fédéral a invalidé le jugement de première instance sur plainte de l'Administration fédérale des douanes. La hausse de la RPLP ne viole pas le principe de la couverture des coûts, si les coûts de l'immobilisation dans les bouchons sont considérés comme des coûts externes, ont estimé les juges de Lausanne. Conformément à la conception légale de la RPLP, tous les coûts occasionnés par le trafic lourd ainsi que les coûts non couverts sont considérés comme des coûts externes. Du point de vue du Tribunal fédéral, ce principe vaut aussi pour les coûts d'immobilisation dans les bouchons que le trafic lourd «offre» aux autres usagers de la route. Seule la perte de temps que le trafic lourd s'inflige à lui-même (et qu'il supporte aussi lui-même) peuvent être admis comme des coûts internes – mais dans une faible mesure. Puisqu'il est permis de prendre en compte la majeure partie des coûts d'immobilisation dans les bouchons, la hausse de la RPLP ne viole pas le principe de la couverture des coûts énoncé dans la loi sur la RPLP. Le Tribunal fédéral a aussi examiné la question de l'inclusion des coûts climatiques dans les coûts externes. Cette inclusion ne peut en principe être contestée si, avec la grande majorité des scientifiques, on admet un rapport entre le réchauffement climatique et les émissions anthropogènes de CO₂, a estimé le TF.

L'introduction de la RPLP en 2001 n'a pas eu pour effet de dévier le trafic lourd des autoroutes vers le réseau routier secondaire. L'examen de onze tronçons n'a pas non plus permis d'observer – à deux exceptions près – un déplacement du trafic vers les routes cantonales. Voilà les résultats d'une étude demandée par l'Office du développement territorial (ARE).

Utilisation des recettes de la RPLP en 2010

(en millions de fr.)

Produit brut		1639
Frais de perception (7% des recettes brutes)	115	
Remboursements (trafic combiné 17, transports de bois 5, divers 2)	24	
Restitution de la part revenant à la Principauté du Liechtenstein	11	150
Produit net		1489
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		21
Amortissements débiteurs		8
Part des cantons (1/3)		484
Part fédérale (2/3); exclusivement destinée au financement de grands projets ferroviaires		968

Compte routier

Compte d'infrastructure du trafic routier

Selon le compte routier publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour 2008, les transports routiers privés couvrent entièrement les coûts directs qu'ils occasionnent pour la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau routier: dans le compte de capital à 117% et dans le compte des dépenses à 120%. Les transports routiers de personnes et de marchandises font état d'un résultat positif tous les ans depuis 1995.

Le compte de capital 2008 s'est soldé par 8435 millions de francs de recettes contre 7191 millions de dépenses. L'excédent est donc de 1245 millions de francs (2007: 1324 millions de fr.). Les coûts de la circulation routière privée sont ainsi couverts par les usagers à 117% (degré d'équilibre financier en 2007: 119%). Dans le compte de capital les investissements routiers sont amortis en fonction de la durée de vie des ouvrages et rémunérés de manière comptable. Les coûts d'exploitation sont amortis entièrement chaque année.

Dans le compte des dépenses 2008 les dépenses imputables sont de 8435 millions de francs, y compris les intérêts comptables sur les déficits cumulés des années précédentes. Si l'on compare les dépenses courantes aux recettes imputables on obtient un taux de couverture de 120% (2007: 122%),

respectivement une couverture excédentaire de 1431 millions de francs (2007: 1510 millions de fr.). Dans le compte des dépenses, les dépenses courantes d'une année sont comparées aux recettes des transports routiers privés. Les dépenses routières, qui ne sont pas couvertes par ces recettes sont additionnées chaque année et rémunérées de façon comptable. Le capital investi dans l'infrastructure routière est ainsi entièrement facturé au trafic motorisé.

En ce qui concerne les catégories de véhicules (calcul des catégories sur la base du compte de capital), le degré d'équilibre financier du trafic lourd (transport de personnes et de marchandises) s'est amélioré alors que celui du trafic léger s'est détérioré. Le transport de personnes a réalisé globalement un excédent de couverture de 584 millions de francs (110%; 2007: 112%), alors que le transport de marchandises boucle l'exercice sur un excédent de 661 millions de francs (147%; 146%). La partie transport lourd (poids lourds et tracteurs à sellette remorques incluses, cars privés) atteint un excédent de 550 millions de francs (160%; 158%).

Le degré d'équilibre financier des voitures de tourisme s'élève à 113%, celui des deux-roues motorisés à 96%. Les cars de voyages privés couvrent leurs coûts à 114%, les cars et les bus des transports publics en revanche n'affichent que le taux modeste de 12%.

Coûts externes

Le compte routier est un compte d'infrastructure; les coûts externes, les coûts des accidents ou les dépenses pour les véhicules ne sont pas pris en compte. Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les coûts externes de la circulation motorisée se montaient en 2005, la dernière dont on dispose des résultats, à 8,5 milliards de francs, dont 95%, ou 8,1 milliards, provenaient des transports routiers. Les coûts imputables aux bouchons ne sont pas inclus dans ce calcul; ils sont pourtant estimés à 1,2 milliard de francs pour 2005. Les avantages externes des transports routiers sont quant à eux totalement exclus de ces analyses de l'ARE.

Selon l'étude prévisionnelle demandée par l'ARE sur l'évolution des coûts externes du trafic lourd ainsi que sur les rendements à attendre pour les années 2010 à 2015, les coûts externes augmenteront dans une plus forte mesure que prévu. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) devrait rapporter entre 1,5 et 1,6 milliard de francs alors que les coûts externes se monteraient à 1,7 – 1,8 milliard, soit 300 à 400 millions de plus que prévu dans les pronostics établis jusqu'ici. Partant des connaissances actuelles et des résultats des études, l'ARE part du principe que le trafic lourd ne couvrira par complètement les coûts externes qu'il occasionne.

Chiffres d'affaires de la branche automobile

D'après auto-suisse, l'association des importateurs suisses d'automobiles, les entreprises actives dans le domaine de l'automobile ont réalisé en 2009 un chiffre d'affaires de 90 milliards de francs. Les Suisses ont dépensé 11,4 milliards de francs pour de nouvelles voitures de tourisme (-7,6%), à savoir 43'000 francs en moyenne par véhicule. Au milieu des années 1990 ce montant était d'à peine 30'000 francs. Le chiffre d'affaires des ventes d'occasion est quant à lui tombé à 7,6 milliards de francs (-5,2%).

Le secteur des transports a pour sa part engrangé 18,5 milliards de francs, dont 11 milliards concernaient la vente de carburants. Les revenus restants se répartissent entre les garages, les carrossiers et le marché des caravanes, ainsi que dans le domaine des assurances et de divers services automobiles. En 2009 l'industrie automobile employait 226'711 personnes dans 20'877 entreprises

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11 592,9 millions de francs. 9186,9 millions sont allés à la Confédération (= 14,7% de la totalité des recettes fédérales), soit 3020 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-19 millions) et 2021 millions (-25 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1827,2 millions proviennent de la TVA, 403,4 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+60,7 millions) ainsi que 78 millions de francs de redevances de différentes sortes. En outre, la Confédération a encaissé 347,5 millions de francs (-3 millions) au titre de la vignette autoroutière. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a rapporté 1489,7 millions (+38,2 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1837 millions de francs. (Le tableau 9A en annexe offre un aperçu des prestations fiscales du trafic routier.)

Affectation à la route: conformément à la Constitution et à la loi, 3879 millions (42,2%) de ces 9186,9 millions (environ 1700 francs par véhicule à moteur), que la Confédération a encaissés auprès des usagers motorisés de la route, doivent être affectés à des tâches en rapport avec la route. 3818,2 millions, dont 1510 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 6,1 % des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP): les deux tiers des recettes RPLP – 968 millions de francs – sont allés au FTP. Depuis 1998, le produit de la redevance sur le trafic lourd sert à financer les infrastructures ferroviaires, si bien que ces subventions transversales de la route en faveur du rail atteignent désormais 7338 millions de francs. Par ailleurs, le produit des impôts sur les huiles minérales peut être utilisé pour couvrir 25% des coûts des NLFA. Durant l'exercice écoulé, cette part se montait à 320 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 3561 millions de francs.

Depuis l'existence des droits de douane sur les carburants, donc des impôts sur les huiles minérales, le trafic routier motorisé a apporté les contributions nettes suivantes à la Confédération (en millions de francs):

Période	Surtaxe douanière/ surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales		Droits de base/Impôts sur les huiles minérales (carburants)		
	Total		utilisés pour:		NLFA ²
			les routes	la caisse fédérale	
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1'353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2010	65'328	78'651	37'757 (48%) ¹	37'655 (48%)	3'561 (4%)
1925–2010	65'328	80'996	38'323 (47%)	39'114 (48%)	3'561 (4%)

¹ 60% entre le 3 octobre 1958 et le 30 avril 1983.

² Depuis 1998, contribution de 25% aux coûts des NLFA sur la base de la disposition transitoire de l'art. 87 al. 2 lettre c cst.

La partie statistique en annexe offre un aperçu des dépenses routières financées par des produits affectés (tableau 10A). On y voit la répartition des recettes entre les différents domaines.)

Imposition des carburants

Les carburants ménageant l'environnement sont avantagés au niveau fiscal depuis 2008. En contrepartie, la charge fiscale sur l'essence a été à l'époque augmentée de 1,35 ct.

Le Conseil fédéral a annulé durant l'exercice écoulé cette augmentation de la taxe sur l'essence parce que les ventes de carburants ménageant l'environnement étaient plus faibles que prévu. La baisse des recettes fiscales ne s'est montée qu'à 17 millions de francs alors que la hausse de la taxe sur l'essence a produit près de 90 millions. Le Conseil fédéral a donc décidé de réintroduire en octobre 2010 l'ancien tarif fiscal de 73,12 centimes par litre. Le montant de compensation excédentaire accumulé, soit quelque 110 millions de francs, suffira pour réduire les prix des carburants ménageant l'environnement durant les six à sept ans à venir.

Les carburants sont grevés des impôts et taxes suivants depuis le 1^{er} janvier 2010:

	Essence sans plomb ct./litre	Diesel ct./litre
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les huiles minérales	30,00	30,00
Total impôt sur les huiles minérales	73,12	75,87
Taxes à l'importation (not, contr. pour les stocks oblig.)	0,33	1,43
TVA	12,44	13,19
Charge fiscale par litre	85,89	90,49
centime climatique	1,50	1,50
Charge fiscale par litre	87,39	91,99
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge fiscale par kilogramme	117,46	110,17

Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter l'impôt sur les huiles minérales pour compenser la lacune qui se dessine dans le financement du trafic routier. Cette hausse constituera la deuxième étape après le renchérissement de la vignette autoroutière. L'accroissement de la surtaxe sur les huiles minérales est censée garantir le financement des besoins sans cesse croissants en termes d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des routes nationales ainsi que des tâches routières supplémentaires que l'on peut d'ores et déjà prévoir. Une proposition dans ce sens sera sans doute faite au Parlement dans le courant de l'année 2015. La surtaxe sur les huiles minérales a été adaptée la dernière fois en 1974. Le renchérissement intervenu depuis l'a dévalué de moitié environ, selon le Conseil fédéral.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Tronçons projetés et en construction

La Confédération investit en 2011 près de 1,9 milliard de francs dans le réseau des routes nationales. Le Parlement fédéral a ouvert les crédits nécessaires à cet effet durant la session d'hiver 2010.

Au total, 740 millions de francs provenant du fonds d'infrastructure sont à disposition en 2011 pour de **nouvelles constructions** dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales. Même après l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches (RPT), l'achèvement du réseau est une tâche commune de la Confédération et des cantons.

Durant l'exercice écoulé, la Confédération n'a pas complètement épuisé le crédit de 945 millions de francs disponible pour l'achèvement du réseau des routes nationales. Motifs: divers projets d'achèvement du réseau des routes nationales n'étaient pas prêts, notamment en raison de longues procédures de recours contre les projets ou contre le mode d'attribution des travaux par des entreprises de travaux publics soumises à une forte pression concurrentielle.

Les nouvelles constructions se concentrent en 2011 notamment sur la poursuite des projets suivants:

- A1 dans la ville de Zurich entre Hardturm et Letten (Pfungstweidstrasse) – mise en service en 2011
- A4 dans le canton de Zoug (route cantonale 382 jusqu'à la frontière cantonale zurichoise)
- A5 dans le canton de Neuchâtel entre Serrières et Areuse – mise en service en 2013
- A5 branche est du contournement de Bienne
- A8 route du Brünig dans le canton d'Obwald (tunnel de Lungern et section Giswil-Ewil)
- A9 dans le Haut-Valais
- A16 Transjurane dans les cantons de Berne et du Jura – mise en service 2011/2012
- A28 route du Prättigau dans le canton des Grisons (travaux principaux dans les tunnels de Saas et de Küblis et section à ciel ouvert Pagrüg-Mezzaselva) – mise en service : 2011/12

L'OFROU disposait en 2010 d'une somme globale de 1,212 milliard de francs pour la **conservation** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Le Parlement fédéral a mis à disposition un montant de 1,134 milliard de francs à cet effet pour 2011. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier. Au total 600 projets seront financés; 460 sont en phase de planification et 140 en phase de réalisation.

Les travaux principaux commencent en 2011 sur trois chantiers de conservation

- A1 Zurich: galerie de sécurité pour le tunnel de Milchbuck
- A2 Tessin: Melide – Gentilino
- A9 Vaud: Chexbres – Montreux

La suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Les moyens mis à disposition, soit 41 millions de francs, n'ont pas pu être complètement investis durant l'exercice écoulé. La raison en est l'arrêt forcé des travaux sur le chantier de l'aménagement à six voies de l'A1/A2 Härkingen-Wiggertal à la suite d'une plainte des communes voisines.

Les Chambres fédérales ont ouvert un crédit de 79 millions de francs au total pour financer les projets d'élimination des goulets d'étranglement en 2011. Cet argent sera surtout utilisé pour la poursuite de l'aménagement à six voies commencé en 2010 de l'A4 dans le canton de Zoug (Blegi – Rütihof) et pour les travaux qui démarrent en 2011 sur la section Härkingen – Wiggertal (A1/A2; construction de six voies).

La première étape du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales comprend encore les projets suivants (début probable des travaux en 2013):

- A1 Vaud goulet d'étranglement de Crissier
- A1 Zurich: contournement nord de la ville de Zurich, aménagement de six voies

Acceptée par le Conseil national et le Conseil des Etats, une motion du conseiller national Ulrich Giezendanner (UDC,AG) demande au Conseil fédéral d'adapter les directives et prescriptions légales concernant les projets routiers afin d'accélérer leur réalisation (nouvelles constructions, entretien, etc).

Première suisse: pendant la durée des travaux sur la Bäumlhofbrücke de l'autoroute A2 près de Bâle, le trafic est dévié par un pont auxiliaire (une rampe dite fly-over) qui se situe à environ 1,6 mètre au-dessus de la chaussée fermée au trafic. Ce pont auxiliaire a une longueur totale d'environ 100 m et pèse 300 tonnes. La Confédération a acheté en Autriche trois rampes fly-over pour un prix de 1,7 million de francs au total. Ces équipements seront utilisés lors des assainissements futurs.

Tunnels des routes nationales: après l'accident dans le tunnel routier du St-Gothard le 24 octobre 2001, tous les tunnels de plus de 600 mètres des routes nationales ont été vérifiés et, si nécessaire, rééquipés au niveau de la

sécurité (signalisation, voies de fuite, éclairage). En plus de l'entretien ordinaire des tunnels, l'OFROU a investi plus de 300 millions de francs dans la sécurité des galeries routières.

L'OFROU s'efforce dans la mesure de ses possibilités financières de rééquiper l'aménagement de sécurité des tunnels anciens. Il investira environ 1,2 milliard de francs jusqu'en 2018 dans la sécurité des tunnels des routes nationales. La première priorité revient aux adaptations de la signalisation et des voies de fuite, la deuxième à la modernisation des installations d'aération, la troisième aux mesures de construction comme des galeries de sécurité.

Le Conseil fédéral a approuvé le 17 décembre 2010 un rapport de fond sur l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard. On y lit notamment que l'assainissement complet prévu pour 2020 à 2025 de cette galerie peut être réalisé sans l'aménagement d'un deuxième tunnel. Durant la fermeture complète de deux ans et demi ou la fermeture partielle de trois ans et demi de nombreux véhicules de transport de personnes et de marchandises devraient cependant être acheminés par le rail.

routesuisse retient à ce sujet qu'une fermeture complète ou partielle du tunnel routier du St-Gothard pendant une période aussi longue n'est pas tolérable pour la population suisse et son économie. L'acheminement par le rail est de surcroît compliqué et insuffisant. Il convient donc, pour des raisons de sécurité routière notamment, de lancer aussi rapidement que possible la planification et, finalement, la réalisation d'une deuxième galerie routière au St-Gothard.

Tronçons achevés

Le réseau des routes nationales s'est allongé d'un kilomètre de semi-autoroute en 2010. Il s'agit d'un tronçon de l'A8 à Obwald entre Giswil et Ewil avec le tunnel à deux voies «Zollhaus».

Fin 2010, 1790,1 km de routes nationales, soit environ 94,6% du réseau projeté (1892,5 km) des routes nationales étaient donc en service

autoroutes à 7 voies:	1,2 km
autoroutes à 6 voies:	80,7 km
autoroutes à 4 voies:	1324,3 km
semi-autoroutes à 3 voies:	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies:	270,5 km
routes à trafic mixte:	111,5 km

Mini-autoroute dans le Weinland zurichois: longue de 11 km environ, la mini-autoroute A4 entre Flurlingen et Andelfingen a été officiellement ouverte le 22 octobre. La désignation de mini-autoroute provient du fait qu'il lui manque une piste d'arrêt d'urgence et que sa largeur est inférieure de 8 m à celle d'une autoroute classique. Des places d'évitement ont été aménagées pour les pannes et autres cas d'urgence. Le coût global de cette route s'est monté à 200 millions de francs.

Financement des routes nationales

Depuis le 1^{er} janvier 2008, la Confédération est propriétaire des routes nationales et les finance à 100%. Elle assume ainsi la pleine responsabilité de la construction et de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes. Ce nouveau rôle de maître de l'ouvrage a été donné à l'Office fédéral des routes (OFROU). Les cantons restent cependant impliqués jusqu'à nouvel avis. L'achèvement du réseau approuvé des routes nationales reste une tâche commune. Les cantons reçoivent des mandats de prestations pour l'exploitation et l'entretien hors projet. Ils sont aussi chargés des opérations de sauvetage et des interventions des véhicules équipés d'un gyrophare bleu.

Pour financer ses tâches routières, la Confédération dispose, d'une part, du système de financement spécial du trafic routier (FSTR) alimenté par le produit affecté des taxes sur les carburants (impôts sur les huiles minérales) et par la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). Chaque année, le Parlement a décidé de libérer une certaine partie des fonds du FSTR en approuvant le budget de la Confédération. D'autre part, la Confédération peut engager le fonds d'infrastructure routier qui a été créé en 2008 pour des projets d'infrastructure particuliers (voir explication ci-dessous). Ce fonds a été alimenté par un premier versement extraordinaire de 2,6 milliards de francs provenant du FSTR. Désormais le FSTR lui vire chaque année un montant fixé par le Parlement.

Selon les prévisions du Conseil fédéral, l'écart entre les recettes et les dépenses augmentera en raison de la hausse des coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement du réseau des routes nationales. Pour éviter une lacune dans le financement spécial du trafic routier, le Conseil fédéral propose un procédé en deux étapes: la première consiste à augmenter le prix de la vignette autoroutière, la seconde à accroître la surtaxe sur les huiles minérales. Le Conseil fédéral a chargé le DETEC de préparer cette action de concert avec le DFF.

Fonds d'infrastructure routier

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure en faveur du trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et périphériques est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Elle prévoit des investissements de l'ordre de 20,8 milliards de francs durant 20 ans. Cet argent provient du financement spécial du trafic routier (FSTR). Les engagements financiers se répartissent comme suit:

- 14 milliards pour le réseau des routes nationales (8,5 milliards pour l'achèvement du réseau et 5,5 milliards pour l'aménagement des autoroutes et l'élimination des goulets d'étranglement) – Durant la session d'automne 2010, les Chambres fédérales ont approuvé l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et la mise à disposition de moyens financiers à cet effet (un crédit total de 5,5 milliards de francs). 1235 millions de francs ont été libérés pour l'élimination des goulets d'étranglement sur la N1 (Crissier/VD phase 1: 120 millions de fr.) et la N1c (ZH/6voies sur le contournement nord de Zurich: 940 millions de fr.) ainsi que pour la planification d'autres projets (175 millions de fr.). Le crédit restant bloqué dans le fond d'infrastructure se monte encore à 3965 millions de francs.

- 6 milliards de francs pour des projets routiers et ferroviaires dans les agglomérations – 2,56 milliards de francs sont libérés pour des projets urgents dans la mesure où ceux-ci ont pu débiter avant 2008. Durant leur session d'automne, les Chambres fédérales ont approuvé l'arrêté fédéral sur la libération des moyens financiers à partir de 2011 en faveur du programme Trafic d'agglomération (un crédit total de 1,5 milliard de fr.). Ils ont aussi accepté d'augmenter les provisions FSTR pour un montant de 850 millions de francs depuis 2012. Cette rallonge permettra d'éviter un manque de liquidités prévisible pour 2014 pour la réalisation de projets urgents dans le domaine du trafic d'agglomération. Une réserve de 1930 millions de francs reste bloquée pour le programme Trafic d'agglomération.
- 800 millions de francs pour l'entretien des routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Pour l'année 2011, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 915 millions de francs pour achever le réseau des routes nationales
- 79 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales
- 486 millions de francs pour améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations
- 43,7 millions de francs au titre des contributions aux routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Routes principales

L'état de conservation des quelque 18'000 kilomètres de routes principales laisse à désirer. Plus de la moitié des cantons n'investissent pas assez pour conserver leur réseau routier durablement et à un coût raisonnable. Près de 10% des routes cantonales, soit environ 10% du réseau total, exigent même un assainissement urgent. Voilà les conclusions d'une étude effectuée par l'organisation «Infrastructures». Selon une norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), il faudrait investir chaque année entre 1,8 et 2,6% de la valeur de réacquisition des routes dans l'entretien et l'aménagement. Ce taux correspond à un montant situé entre 63'000 et 91'000 francs par kilomètre ou à des grands assainissements tous les 35 à 40 ans.

Relations internationales

Le secrétariat général de **routesuisse** s'est efforcé d'encourager, par ses propres documentations et rapports, les échanges européens et internationaux d'informations et d'expériences dans le secteur des transports. En sa qualité de membre de la Fédération routière internationale (International Road Federation IRF), **routesuisse** a notamment été en contact permanent avec les directions générales à Genève et à Washington ainsi qu'avec les différentes associations membres de l'IRF. Concrètement, les documents suisses pour la statistique mondiale des routes ont été transmis à l'IRF. Cette statistique contient les données les plus récentes sur le réseau routier, la production automobile, les im-

portations et exportations de véhicules, les accidents de la route, l'imposition des véhicules à moteur et les dépenses annuelles pour les routes de plus de 100 pays. Ce volumineux ouvrage statistique peut être commandé directement auprès de l'IRF, 4, chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genève, tél. 022 306 02 60),

Conclusion

L'auteur de ce rapport sur les activités de **routesuisse** en 2010 tient à remercier toutes les associations membres, le Comité central et le Comité de direction du soutien efficace qu'ils ont apporté durant l'exercice écoulé au secrétariat général et à son personnel ainsi que de la confiance dont ils ont fait preuve. Ces remerciements s'adressent également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat général de **routesuisse** qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par notre association faitière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de **routesuisse**.

Berne, mi-mars 2011

L'auteur du rapport:
Hans Koller

Seite / Page

Verkehrsleistungen		<i>Prestations de transport</i>
Personenverkehr	1 A	<i>Trafic de personnes</i>
Güterverkehr	2 A	<i>Trafic de marchandises</i>
alpenquerender Güterverkehr	3 A	<i>Trafic de marchandises par les Alpes suisses</i>
Motorfahrzeuge		<i>Véhicules à moteur</i>
Bestand	4 A	<i>Effectif</i>
Entwicklung	5 A	<i>Evolution</i>
Neuzulassungen	6 A	<i>Mises en circulation</i>
Meist verkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres					
	Schiene / Rail	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6,9	3 224	75,3	48 887	45 882	78,8		3 005	5,2
1980	256	4,4	4 699	81,1	70 592	67 041	83,2		3 551	4,4
1990	324	4,7	5 461	79,0	82 456	77 759	81,7		4 697	4,9
1995	279	4,1	5 372	79,1	88 427	77 789	77,7	5 936	4 702	4,7
1996	279	4,0	5 509	79,4	89 533	78 814	77,7	6 052	4 667	4,6
1997	279	4,0	5 648	80,1	90 043	79 285	77,7	6 150	4 608	4,5
1998	295	4,1	5 809	80,7	90 897	80 162	77,8	6 252	4 483	4,4
1999	297	4,0	6 017	81,1	92 294	81 409	77,7	6 372	4 513	4,3
2000	304	4,0	6 247	81,5	94 226	83 152	77,8	6 502	4 572	4,3
2001	301	4,0	6 144	81,2	94 663	83 328	77,2	6 628	4 707	4,4
2002	319	4,2	6 079	80,7	95 562	84 006	76,6	6 780	4 776	4,4
2003	327	4,4	6 006	80,3	96 410	84 641	76,3	6 930	4 839	4,4
2004	336	4,5	5 931	79,8	97 261	85 335	76,1	7 071	4 855	4,3
2005	364	4,9	5 855	79,2	98 151	86 023	75,3	7 211	4 917	4,3
2006	380	5,1	5 914	78,9	99 063	86 816	75,1	7 258	4 989	4,3
2007	403	5,3	5 956	78,3	99 935	87 492	74,5	7 305	5 138	4,4
2008	431	5,5	6 042	77,4	101 392	88 525	74,1	7 385	5 482	4,6
2009	437		6 144		101 392	89 930		7 486		

(Quelle: BFS T 11.3.2.2 / Source: ofs T 11.3.2.2)

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté				Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres									
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MiV TMI	%	Total	Veränderung Variation	%
(in Mio.) (en Mio.)														
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	45.4	13 587		
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	50.9	14 824		9.1
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869		34.0
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755		-5.6
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096		7.2
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209		5.5
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	57.8	23 555		11.1
2001	62.9	16.5	318.6	83.5	381.5	0.8		10 091	41.5	14 219	58.5	24 310		3.2
2002	60.9	16.3	312.6	83.7	373.5	-2.1		9 639	39.9	14 511	60.1	24 150		-0.7
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0		9 534	38.8	15 012	61.2	24 546		1.6
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	60.0	25 624		4.4
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 754	60.8	25 903		1.1
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0		10 880	40.0	16 330	60.0	27 210		5.0
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4		10 631	38.5	16 993	61.5	27 624		1.5
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4		10 980	38.9	17 262	61.1	28 242		2.2
2009	61.8	15.1	348.4	84.9	410.2	-4.0		9 532	36.3	16 734	63.7	26 266		-7.0

* = offizielle Gütertransport-Erhebungsjahre / années officielles du recensement du trafic de marchandises

¹ = ab 1985 in Millionen Netto-Tonnenkilometer (ohne Gewicht der Sachtransportfahrzeuge, Container und Wechselbehälter im kombinierten Verkehr) / depuis 1985 en millions de tonnes-kilomètres nets (sans le poids des véhicules de transport de biens, des conteneurs et des bennes interchangeables dans le trafic combiné)

(Quelle: BFS T8 / source: ofs 8)

Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises par les Alpes suisses

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	(in Mio. t) (en Mio. t)	Schiene Rail	%	Strasse Route	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	Total	Veränderung Variation	%
1980		15.6	92.3	1.3	7.7	16.9		11.2	97.4	0.3	11.5		2.6
1990		17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4	14.4	89.4	1.7	16.1	40.0	10.6
1995		18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4	14.9	81.9	3.3	18.2	13.0	18.1
1999		18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4	15.7	78.5	4.3	20.0	9.9	21.5
2000		20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1	17.1	78.4	4.7	21.8	9.0	21.6
2001		20.6	66.5	10.4	33.5	31.0	5.1	16.3	74.4	5.6	21.9	0.5	25.6
2002		19.1	64.3	10.6	35.7	29.7	-4.2	15.8	72.1	6.1	21.9	0.0	27.9
2003		19.9	63.2	11.6	36.8	31.5	6.1	16.9	69.0	7.6	24.5	11.9	31.0
2004		22.9	64.7	12.5	35.3	35.4	12.4	19.7	72.4	7.5	27.2	11.0	27.6
2005		23.7	64.8	12.9	35.2	36.6	3.4	20.5	71.4	8.2	28.7	5.5	28.6
2006		25.2	66.1	12.9	33.9	38.1	4.1	21.6	73.7	7.7	29.3	2.1	26.3
2007		25.3	64.1	14.2	35.9	39.5	3.7	21.6	73.2	7.9	29.5	0.7	26.8
2008		25.4	64.3	14.1	35.7	39.5	0.0	21.6	72.0	8.4	30.0	1.7	28.0
2009		20.8	61.0	13.3	39.0	34.1	-13.7	16.7	67.1	8.2	24.9	-17.0	32.9
2010		24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.3						

(Quelle: Bundesamt für Verkehr BAV / Source: Office fédéral des transports OFT)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2010)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2010)*

	2009	2010
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 009 602	4 075 825
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	32 208	33 939
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 172	6 263
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 878	8 839
Übrige / <i>Autres</i>	3 417	3 710
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	276 236	283 458
Lastwagen / <i>Camions</i>	40 811	40 819
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 657	10 817
Übrige / <i>Autres</i>	104	106
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	185 902	186 485
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	56 533	58 492
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	4 630 520	4 708 753
Motorräder / <i>Motocycles</i>	567 831	580 657
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	57 308	52 102
Übrige / <i>Autres</i>	17 638	18 443
Total Motorräder / Total des Motocycles	642 777	651 202
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 273 297	5 359 955
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*165 000	*160 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 363	6 460
Sachtransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	213 658	221 858
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 567	34 500
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 469	22 828
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	55 601	54 743
Sattelsachtransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	15 172	15 513
Übrige / <i>Autres</i>	11 932	13 594
Anhänger total / Remorques total	360 762	369 496

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2010 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2010

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires							Motor- wagen	Motor- räder	Motor- fahrzeuge	Motor- fahrräder
		1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen autobus	2 Liefer- wagen de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren Tracteurs industriels et agricoles				
1950	146 998	-	2 028	36 472	965	1 102	2 049	188 512	75 975	264 487	-	
1960	509 279	-	3 127	55 150	1 102	1 272	5 122	573 780	291 326	865 106	-	
1970	1 383 204	-	5 542	105 725	1 272	1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	521 505	
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473	
1990 (6)	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609	
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770	
2001	3 629 713	9 139	5 771	233 920	42 653	8 527	126 559	4 185 171	521 390	4 706 561	219 624	
2002	3 700 951	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	4 263 794	545 132	4 808 916	208 240	
2003	3 753 890	9 645	5 735	241 956	41 122	9 121	128 253	4 320 938	567 358	4 888 296	189 520	
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	4 386 186	583 010	4 969 196	187 629	
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399	
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	132 155	4 499 404	608 660	5 108 064	*170 000	
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	132 158	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000	
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894	134 322	4 608 605	636 540	5 245 145	*170 000	
2009	4 009 602	8 878	6 172	276 236	40 811	10 657	134 081	4 630 520	642 777	5 273 297	*165 000	
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000	

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

(1) Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse unbegriﬀen) / Dès 1955 y compris les combis (ainsi que les minibus jusqu'en 1970)

(2) Bis 1950 einschliesslich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

(3) Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

(4) Bis 1960 Mofas unbegriﬀen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(5) Ab 1980 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

(6) Ab 1990 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1990 sans véhicules militaires

* Schätzungen / Estimation

Quelle: Bundesamt für Statistik / Source: Office fédéral de la statistique

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge
Véhicules à moteur neufs mis en circulation

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	260 682	269 748	283 972	287 971	266 478	296 597
Leichte Motorwagen zum Personen-transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 427	1 469	1 568	1 687	1 571	1 936
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	747	521	405	472	509	469
Autocars	611	689	664	1 065	763	718
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ⁽¹⁾	19 668	21 410	23 605	24 491	21 415	24 154
Lastwagen / <i>Camions</i> ⁽²⁾	2 844	3 307	3 186	3 598	3 325	2 690
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 023	1 535	1 264	1 617	1 113	883
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 951	2 662	2 595	2 745	2 686	2 804
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 156	1 249	1 214	1 393	1 463	1 505
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 276	2 404	2 576	2 783	2 589	2 530
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	293 385	304 994	321 049	327 822	301 912	334 286
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 238	40 666	43 141	43 779	40 403	38 236
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 086	3 014	2 738	3 127	2 863	3 099
Andere / <i>Autres</i>	1 906	1 985	2 059	1 868	1 651	1 696
Total Motorräder / Total des motocycles	45 230	45 665	47 938	48 774	44 917	43 031
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	338 615	350 659	368 987	376 596	346 829	377 317

6A

(1) Gesamtgewicht bis 3,5 t / *D'un poids total jusqu'à 3,5 t*

(2) Gesamtgewicht über 3,5 t / *D'un poids total supérieur à 3,5 t*

Quelle: Bundesamt für Statistik
 Source: Office fédéral de la statistique

Die meistverkauften Automarken

Les marques des voitures de tourisme les plus vendues

Marke / Marque	2010	2009	in % / en %
VW	33 839	29 487	14.8
RENAULT	17 046	15 052	13.2
AUDI	16 910	16 793	0.7
OPEL	16 305	14 091	15.7
BMW	16 061	14 288	12.4
FORD	15 967	14 535	9.9
PEUGEOT	15 019	11 806	27.2
SKODA	14 388	11 611	23.9
TOYOTA	13 735	13 955	-1.6
CITROEN	13 232	11 458	15.5
MERCEDES	12 198	11 706	4.2
FIAT	11 108	11 424	-2.8
SUBARU	8 376	8 408	-0.4
NISSAN	7 902	5 921	33.5
MAZDA	7 882	8 207	-4.0
SEAT	7 788	6 378	22.1
SUZUKI	7 391	6 777	9.1
HONDA	7 068	8 289	-14.7
VOLVO	6 973	7 128	-2.2
HUNDAY	6 249	5 761	8.5
DACIA	4 966	2 177	128.1
MITSUBISHI	4 660	3 785	23.1
ALFA ROMEO	3 901	3 136	24.4
MINI	3 791	3 647	3.9
KIA	3 322	2 890	14.9
CHEVROLET	2 957	2 158	37.0
SMART	2 264	2 342	-3.3
DAIHATSU	2 031	2 291	-11.3
PORSCHE	1 843	1 320	39.6
LAND-ROVER	1 488	1 233	20.7
JEEP	975	826	18.0
DODGE	900	1 114	-19.2
LEXUS	898	971	-7.5
LANCIA	836	1 102	-24.1
SAAB	628	714	-12.0
JAGUAR/DAIMLER	612	734	-16.6
CHRYSLER	572	412	38.8
ASTON MARTIN	211	191	10.5
MASERATI	204	239	-14.6
BMW ALPINA	18	36	-50.0
Übrige / autres	1 725	1 625	6.2

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2010
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2010

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants</i> :		
Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	3 062 890 400	
Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 050 428 001	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)</i>		5 113 318 401
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	-
4011.1000-9900		
4013.1000-9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 398 086
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	504 475
8408		
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Équipement électrique pour véhicules</i>	1 159 840
8512		616
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	24 873
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	7 385 240
8703.2100-9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	2 828 569
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	14 627
8705.1010-4000	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	9 100
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	60 300
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	13 505 394
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	1 882 478
8711.1000-9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	
8714.1100-1990	Teile zu 8711.1000-9000 / <i>Pièces pour 8711.1000-9000</i>	341 084
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	357 006
9029.1010-9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	50 036
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	30 521 724
	Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	372 906 013
	Total	5 516 746 138

* inkl. 1,5% Flugpetrol / *kérosène incl. 1,5%*

** Unter «Mineralölsteuer auf anderen Produkten» integriert / *indiqué sous «impôts sur les huiles min. autres prod.»*

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).

Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE)

Fiskalleistungen des Strassenverkehrs (in Millionen Franken)
Prestations fiscales de la circulation routière (en millions de francs)

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2009	2010
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954.8	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 049.3	3 020.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.0	78.2
Statistische Gebühr / Droits des statistique	9.8	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263.3	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 046.1	2 020.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	749.2	797.0
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	342.7	403.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.8	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	334.8	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	899.8	1 030.2
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	350.5	347.5
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 451.5	1 489.7
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040.5	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	8 967.1	9 186.9
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	*2 000.0	*2 010.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	*315.0	*332.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carbur	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	52.6	53.6
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3.5	4.0	4.9	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.1	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	20.9	22.4
Total	3 906.8	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 355.6	11 592.9

* Schätzungen / Estimations

Aufwendungen und Einnahmen des Bundes für das Strassenwesen (in Millionen Franken) Dépenses et recettes de la Confédération en provenance du trafic routier (en millions de francs)

	1958–2006	2007	2008	2009
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds)	49 273.1	1 263	483	568
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	1 666.5	-	-	-
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	5 042.0	549	507	549
Erneuerung / Renouvellement (1958–84); ab 1997: Nationalstrassen Unterhalt / dès 1997 Routes nationales entretien	1 978.3	-	-	-
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretiens 1958–1984				
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren); ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant)	2 726.8	165	301	302
ne faisant pas l'objet d'un projet	841.1	-	-	-
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994				
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Ersteinlage / Premier versement			2 600	-
Jährliche Einlage / Versement annuel			837	990
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	6 807.0	189	163	165
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 358.8	10	7	5
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	5 850.4	553	590	565
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101.3	-	-	-
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 493.3	94	86	91
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	727.8	37	34	52
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	7 591.2	434	380	381
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 209.1	58	-	-
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	550.8	28	8	8
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-	-	-
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	317.1	64	134	134
Total Ausgaben / Dépenses totales	89 720.7	3 444	6 129	3 810
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette	94 882.9	3 846	3 947	3 936
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18.8	-	-	-
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélevement (-) du financement spécial «Circulation routière»		(+) 402	(-) 2 182	(+) 126
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		4 610	2 721	2 848

Rohöl-, Benzin- und Dieseltreibstoffimport
Importation d'huiles brutes de pétrole, d'essence et de carburant Diesel

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>	
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	5 478 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 022 883	1 699.5	*2 936 706	2 357.5	5 424 898	3 422.6
2007	2 141 915	1 911.5	*2 397 562	1 975.5	4 595 181	2 974.6
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7

* ab 1997 inkl. Heizöl / dès 1997 incl. mazout

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2010
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2010*

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o. Flugp. Carburants s.kéro. Mio.t	% (*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t	% (*)	Treibstoffe Carburants Mio.t	total %	Heizöl Huile chauff. Mio.t	% (*)	Mineralölpod. Prod. pétroliers Mio.t	total %
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934	2,3	5,958	0,7	11,892	1,5
1991	3,856	4,2	1,135	1,4	4,991	3,5	1,078	-3,1	6,069	2,3	6,001	0,7	12,070	1,5
1992	3,994	3,6	1,100	-3,1	5,094	2,1	1,137	5,5	6,231	2,7	6,073	1,2	12,304	1,9
1993	3,705	-7,2	1,060	-3,6	4,765	-6,5	1,177	3,5	5,942	-4,6	5,533	-8,9	11,475	-6,7
1994	3,703	-0,1	1,123	5,9	4,826	1,3	1,208	2,6	6,034	1,5	5,815	5,1	11,849	3,3
1995	3,590	-3,1	1,143	1,8	4,733	-1,9	1,273	5,4	6,006	-0,5	4,914	-15,5	10,920	-7,8
1996	3,681	2,5	1,073	-6,1	4,754	0,4	1,314	3,2	6,068	1,0	5,267	7,2	11,335	3,8
1997	3,824	3,9	1,121	4,5	4,945	4,0	1,361	3,6	6,306	3,9	5,602	6,4	11,908	5,1
1998	3,850	0,7	1,159	3,4	5,009	1,3	1,419	4,3	6,428	1,9	5,667	1,2	12,095	1,6
1999	3,979	3,4	1,229	6,0	5,208	4,0	1,512	6,6	6,720	4,5	4,953	-12,6	11,673	-3,5
2000	3,983	0,1	1,309	6,5	5,292	1,6	1,576	4,2	6,868	2,2	4,445	-10,3	11,313	-3,1
Ø 91-00		0,8		1,7		1,0		3,6		1,5		-2,6		-0,4
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,337	7,2
2009	3,284	-2,7	2,223	1,6	5,507	-1,0	1,356	-4,1	6,863	-1,6	4,524	8,8	11,387	2,2
2010	3,166	-3,6	2,310	3,9	5,476	-0,6	1,424	5,0	6,900	0,5	3,565	-21,2	10,465	-8,1
Ø 01-10		-2,3		5,9		0,4		-0,8		0,1		-1,1		-0,6

(*) = Abweichung zum Vorjahr in % / écart p. r. à l'année préc. %

Strassenverkehrsunfälle, Motorfahrzeuge und ständige Wohnbevölkerung in der Schweiz seit 1970 Accidents de la circulation routière, véhicules à moteur et population résidente en Suisse, depuis 1970

Absolute Zahlen / Nombres absolus		In 1000 / En milliers				Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)								
Jahr Année	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente
					Inlands- bestand Parc indigène	Venus de l'étranger						Inlands- bestand Parc indigène	Venus de l'étranger	
1970	74 709	35 981	1 694		1 666	40 488	6 193	100	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243		2 121	45 411	6 321	87	83	73	83	127	112	102
1980	67 160	32 326	1 246		2 702	50 339	6 335	90	90	74	90	162	124	102
1985	72 030	29 827	908		3 222	55 558	6 485	96	83	54	83	193	137	105
1990	79 436	29 243	954		3 809	79 199	6 751	106	81	56	81	229	196	109
1995	89 098	28 759	692		4 121	70 909	7 060	119	80	41	80	247	175	114
1996	81 914	26 539	616		4 173	77 731	7 075	120	74	36	74	250	192	114
1997	79 178	27 286	587		4 260	76 846	7 090	106	76	35	76	256	190	114
1998	77 945	27 790	597		4 349	79 812	7 100	104	77	35	77	261	197	115
1999	79 787	29 527	583		4 471	80 156	7 150	107	82	34	82	268	198	115
2000	75 351	30 058	592		4 585	83 472	7 190	101	84	35	84	275	206	116
2001	*23 896	30 160	544		4 707	84 301	7 250	-	84	32	84	283	208	117
2002	*23 647	29 774	513		4 809	84 000	7 300	-	83	30	83	289	207	118
2003	*23 840	30 098	546		4 888	84 200	7 350	-	84	32	84	293	208	119
2004	*22 891	28 746	510		4 969	83 000	7 400	-	79	30	79	298	205	119
2005	*21 706	26 754	409		5 045	83 000	7 450	-	74	24	74	303	205	120
2006	*21 491	26 718	371		5 108	83 472	7 500	-	74	22	74	307	206	120
2007	*21 911	27 132	384		5 186	81 322	7 550	-	75	23	75	311	201	122
2008	*20 736	25 556	357		5 245	78 650	7 650	-	71	21	71	315	-	124
2009	*20 506	25 130	349		5 273	77 760	7 760	-	70	21	70	317	-	125
2010	-	24 381	328		5 360	78 860	7 860	-	68	19	68	322	-	127

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa

* Unfälle mit Personenschaden / Accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2008	2009	2010
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	51 223	51 930	53 550
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	11 021	10 208	10 158
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 048	3 133	3 644
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 790	1 699	1 682
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	10 947	12 356	15 140
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	32	38	47
Total	48 104	57 719	78 061	79 364	84 221

Gründe der Führerausweis-Entzüge (ohne Motorfahräder)
Motifs des retraits du permis de conduire (sans les cyclomotoristes)

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2010
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	35 427
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	18 371
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 251
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 149
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 844
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 768
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	4 979
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 493
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 390
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 443
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	3 888
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	17 854

