

2012

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

Le développement et la modernisation du réseau routier conformément aux besoins futurs exigent non seulement l'achèvement du réseau des routes nationales, mais aussi la suppression de quelques goulets d'étranglement bien connus. Selon les estimations récemment publiées de la Confédération et des cantons, les besoins d'investissement du réseau des routes nationales pourraient atteindre quelque 67 milliards de francs durant les vingt prochaines années. A ce montant il faut ajouter des frais d'entretien pour environ 22 milliards de francs. Le financement de ces tâches est loin d'être assuré – en réalité, le risque est grand que les infrastructures routières continuent d'être dangereusement négligées à la suite du projet FAIF et sous la pression de l'initiative ATE. Une telle politique des transports n'est ni équilibrée, ni efficace.

Pour toutes ces raisons, les associations des usagers de la route poussent le Parlement fédéral à préparer une conception globale pour les tâches routières, parallèlement à l'examen du financement de l'infrastructure ferroviaire. Un tel programme de développement stratégique de l'infrastructure routière a été demandé par le Conseil national durant la session parlementaire d'été et par le Conseil des Etats durant la session d'automne 2012. La prochaine étape consistera à inviter le Conseil fédéral à présenter un projet de financement des constructions routières prévues jusqu'en 2030.

Un fonds doit être constitué non seulement pour le futur financement de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi pour celui de l'infrastructure routière. Un fonds d'infrastructure routière réglerait quelques problèmes essentiels du financement actuel des routes, accélérerait l'entretien du réseau des routes nationales et empêcherait des retards dans l'allocation des crédits à des projets déterminés. Rares sont en effet les personnes qui savent que l'entretien et l'exploitation des routes sont toujours calculés pour une année civile, si bien que les travaux doivent être réexaminés chaque année et mis au concours. Un blocage financier menace donc chaque fois que des retards ou d'autres problèmes se présentent. Les dépenses prévues ne peuvent être ni avancées, ni reportées. Ce système manque totalement de souplesse. Chaque automne, l'OFROU risque de devoir fermer des chantiers sur les routes nationales, car les moyens financiers font défaut alors que la caisse de la route est pleine.

Dans presque tous les autres domaines, la Confédération travaille avec des crédits-cadres pluriannuels. Ce principe garantit la fiabilité de la planification et la continuité des réalisations. Les CFF et les chemins de fer privés disposent eux aussi de mandats de prestations portant sur plusieurs années. Il n'y a aucune raison de priver la route des avantages d'un tel système. A l'avenir, un fonds d'infrastructure routière devra financer l'entretien et l'aménagement du réseau routier national (y compris les routes principales). Ce fonds sera alimenté par les impôts et redevances affectés qui sont aujourd'hui déjà prélevés auprès des usagers de la route conformément à l'article 86 de la Constitution fédérale

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 67^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 2012 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	12
Organes et membres	15
Assemblée générale	15
Comité central	17
Conseil de direction	18
Organe de contrôle.....	21
Secrétariat général.....	21
ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER	26
Le trafic routier suisse	26
Structure et développement	26
Trafic de personnes.....	27
Demande dans le trafic de personnes	27
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière).....	28
Trafic de marchandises.....	29
Demande dans le trafic de marchandises	29
Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses.....	30
Développement du parc de véhicules.....	33
Sécurité routière	34
Statistique des accidents.....	34
Etudes	34
Mesures de sécurité routière.....	35
Droit de la circulation routière	36
Nouvelles dispositions légales	36
Exécution de la loi	37
Mesures administratives.....	39
Politique des transports	40
Union européenne (UE)	40
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.....	40
Construction routière	40
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins.....	41
Bouchons sur le réseau des routes nationales	43
Transports publics.....	43
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	45
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA).....	47
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV) ..	47
Programme de développement stratégique (PDS)	47
Trafic d'agglomération.....	48
Politique énergétique et environnementale	50
Energie	50
Nouvelle politique énergétique.....	50
Consommation d'énergie	50
Mesures d'économie d'énergie	52

Environnement	53
Immissions de polluants atmosphériques	53
Changement climatique	54
Réduction des émissions de CO ₂	54
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de	
polluants atmosphériques	57
Commerce et industrie.....	58
Véhicules	58
Production et ventes mondiales	58
Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse	58
Droit de la concurrence sur le marché automobile	60
Carburants	61
Vente de produits pétroliers en Suisse	61
Economie pétrolière	62
Carburants et énergies de propulsion alternatives	62
Transport routiers	63
Assurances	63
Tourisme	63
Tourisme international	63
Tourisme en Suisse	63
Habitudes de voyage de la population suisse	64
Finances.....	66
Politique financière	66
Finances fédérales	66
Financement des infrastructures routières	66
Affectation des taxes sur le trafic motorisé	68
Redevances d'utilisation des routes	69
Compte routier	72
Compte d'infrastructure du trafic routier	72
Coûts externes	73
Prestations fiscales	73
Imposition des carburants	74
Impôts sur les véhicules à moteur	75
Construction et financement des routes.....	76
Routes nationales	76
Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales	76
Tronçons projetés et en construction	79
Tunnel routier du St-Gothard	79
Tronçons achevés	79
Financement des routes nationales	80
Fonds d'infrastructure routier	81
Relations internationales.....	81
Conclusion.....	82
Statistiques	83

Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADMAS	Registre central des mesures administratives en matière de circulation routière
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (RS 0.741.621)
AG	Abonnement général
ARE	Office fédéral du développement territorial
asa	Association suisse des services des automobiles
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMC	Association suisse des moniteurs de conduites
ASMCM	Association suisse des moniteurs de conduite de moto
ASMM	Association suisse des moniteurs moto-école
ASP	Association suisse du pneu
ASST	Association Suisse des Sciences des Transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
ATG	Alp-Transit Gothard
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
CE	Communauté économique
CFF	Chemins de fer fédéraux
CO / CO ₂	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
CoC	Certificate of Conformity
COMCO	Commission de la concurrence
COV	Composés organiques volatiles
CTT-CE (CN)	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (du Conseil national)
CTT	Commission des transports et des télécommunications
CVT	Contrôle de vitesse sur tronçon
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

DFI	Département fédéral de l'intérieur
DFF	Département fédéral des finances
DML	Ligne diamétrale zurichoise
DNLFA	Délégation de surveillance NLFA des Chambres fédérales
ESA	Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (objet no 12.016; arrêté fédéral servant de contreprojet à l'initiative populaire «pour les transports publics»)
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FMS	Fédération motocycliste suisse
fr.	franc suisse
FRS	Fédération Routière Suisse; aujourd'hui routesuisse
FSR	Fonds de sécurité routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FSTR	Financement spécial du trafic routier
FTP	Arrêté sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics
GE	Canton de Genève
GGBV	Ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable (Ordonnance sur les conseillers à la sécurité, RS 741.622)
g/km	gramme par kilomètre
GPS	Parti écologiste suisse
GR	Canton des Grisons
IG	Communauté d'intérêts
IP	Initiative parlementaire
IRF	Fédération routière internationale
ISE	Industrie suisse d'enrobés
km	kilomètre
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière
LGV	Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse
LPLR	Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux presta-

	tions (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, RS 641.81)
LRCT	Loi fédérale sur le programme de consolidation et de réexamen des tâches 2014 (LCRT 2014) (objet no 12.101)
LTRA	Loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine (RS 725.14)
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
NE	Canton de Neuchâtel
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
NPR	Nouvelle péréquation financière et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
NW	Canton de Nidwald
OBD	Système de diagnostic embarqué
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
OW	canton d'Obwald
PDC	Parti démocrate-chrétien
PJ	péta-joules
PLR	Parti libéral-radical
PPP	Partenariat public-privé
PSS	Parti socialiste suisse
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)
SSE	Société suisse des entrepreneurs

SSM	Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants
TCNA	trafic combiné non accompagné
TCS	Touring Club Suisse
TJM	Trafic journalier moyen
Tkm	tonnes-kilomètres
TMI	Transport motorisé individuel
TP	Transports publics
TRG	Tunnel routier du St-Gothard
UDC	Union démocratique du centre
UE	Union européenne
UP	Union pétrolière
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UPSC	Union professionnelle suisse de la caravane, Caravanning-Suisse
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
USIC	Union suisse des carrossiers
VD	Canton de Vaud
VDA	Fédération des constructeurs automobiles (Allemagne)
VFGI	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues; motosuisse
VS	Canton de Valais
VSIG	(anciennement:) Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (aujourd'hui:) Commerce suisse
ZH	Canton de Zurich

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.

L'effectif des membres de **routesuisse** n'a pas changé durant l'exercice 2012. L'association **routesuisse** réunit donc 32 membres, soit 29 associations nationales, 2 organisations faîtières cantonales (ligues) et 1 personne individuelle. Cet effectif se ventile comme suit en fonction des activités des membres:

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)	Feusisberg
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
VSIG Commerce Suisse	Bâle
Les Routiers Suisses	Echandens
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour

Économie automobile

Industrie, artisanat et commerce

auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles	Berne
Association suisse du pneu	Berne
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)	Zurich
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

Économie routière

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

Ligues routières cantonales

Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

Divers

Association suisse des moniteurs moto-école	Berthoud
Ostschweizerischer Fahrlehrerverband	Saint-Gall
Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC	Berne
Fédération suisse du tourisme	Berne
Merz Hans Urs	Vallamand
Association suisse des services des automobiles (asa)	Berne

Organes de routesuisse

Assemblée générale

La 67^e assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 20 juin 2012 à Berne. Elle a réuni 19 délégués qui représentaient 927 sur le total de 1141 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, Rudolf Zumbühl, président FRS, a souligné la nécessité de créer un fonds d'infrastructure routière par analogie au fonds d'infrastructure ferroviaire prévu dans le projet FAIF. Il s'agit, d'un part, de désenchevêtrer et de rendre plus transparents les flux financiers des deux modes de transport et, d'autre part, de poser le financement de l'infrastructure routière sur une base solide, planifiable et souple – une nécessité qui s'impose d'ailleurs depuis longtemps.

Le fait est, a poursuivi Rudolf Zumbühl, que le rail et la route sont confrontés à des défis énormes en termes d'infrastructure. La position de départ de la route est cependant beaucoup plus difficile que celle du rail. Les deux modes de transport terrestre auront besoin de beaucoup d'argent durant les 20 à 30 ans à venir pour assurer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de leurs infrastructures, donc pour garantir leur fonctionnalité et leur performance. Le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) prévoit un montant d'un peu plus de cinq milliards de francs par an pour le rail. Or, il n'existe ni planification, ni financement analogues pour la route alors que celle-ci a aussi des besoins financiers considérables, soit plus de quatre milliards de francs par an, a relevé le président de **routesuisse**.

routesuisse a donc pris acte avec d'autant plus de soulagement de la décision du Conseil national d'approuver fin mai sans discussion et sans opposition la motion «Programme de développement stratégique de l'infrastructure routière». L'objectif de ce programme est de dresser la liste des projets d'aménagement (y compris les routes principales) nécessaires jusqu'en 2030 et de définir leur financement. Pour Rudolf Zumbühl, la première priorité consiste à porter le programme de construction de l'infrastructure routière au même niveau de développement que le projet FAIF afin que les deux chambres fédérales puissent, dans le meilleur des cas, débattre de deux projets au même stade de maturité ou, du moins, les mettre en vigueur en même temps.

Rudolf Zumbühl a poursuivi en relevant que le rôle du trafic était toujours massivement sous-estimé, que ce soit de manière consciente ou inconsciente. Le fait est que le trafic routier a fait des progrès notables ces dernières années, et cela dans tous les domaines. Son importance pour l'économie est énorme et incontestable. Quelques chiffres pour confirmer ce constat: la branche automobile suisse réalise un chiffre d'affaires annuel de quelque 90 milliards de francs. Elle occupe près de 230 000 personnes dans environ 21 000 entreprises. Les impôts routiers et automobiles au seul niveau fédéral représentaient l'an passé (2011) près de 9,9 milliards de francs, soit un sixième environ des recettes fiscales de la Confédération.

Contestés par personne, les effets négatifs du trafic routier motorisé sur la société et l'environnement ne cessent de baisser, a rappelé Rudolf Zumbühl.

La consommation de carburant et les émissions de CO₂, les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores, de même que le nombre de personnes tuées ou grièvement blessées sur la route ont fortement diminué alors que, parallèlement, la population résidente et la circulation ont augmenté. Malgré ces progrès évidents réalisés par le trafic routier motorisé, la réputation de ce dernier reste mauvaise. Pour de larges milieux, mobilité durable signifie exclusivement transfert du trafic de la route au rail, donc du domaine privé aux transports publics, a constaté avec regret le président de **routesuisse**.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2011, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2011 et le budget 2013. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 64 320 francs.

L'assemblée générale 2012 devait procéder aux élections générale des organes de **routesuisse** pour la période de fonction 2012 et 2015.

Niklaus Zürcher, directeur de l'Automobile Club de Suisse (ACS), a été élu à la présidence.

La liste du comité central dans sa nouvelle composition figure ci-dessous dans le chapitre correspondant.

Ella Anderegg (ACS) et Alfred Zollinger (TCS) ont été confirmé pour une nouvelle période de fonction dans l'organe de contrôle.

L'assemblée générale a rendu hommage au travail de Martin Fehle qui a représenté entre juin 2003 et juin 2011 la Société suisse des entrepreneurs (SSE) au comité central de **routesuisse**.

L'assemblée générale a approuvé à l'unanimité une résolution pour exprimer son mécontentement face à la politique actuelle concernant le financement des transports publics et aussi pour formuler quelques revendications concernant le financement des infrastructures. Cette résolution demande

- qu'un programme de développement stratégique soit préparé pour l'infrastructure routière sur la base du message du Conseil fédéral concernant l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales.
- qu'un fonds d'infrastructure routière soit créé pour financer ce programme par analogie au fonds d'infrastructure ferroviaire prévu (FIF).
- que les projets de financement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires et routières soient rapidement mis à niveau sur le plan de la conception.

Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU), a présenté à la fin de l'assemblée générale un exposé sur le thème «Trafic routier – les défis des 20 ans à venir».

Comité central

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 8 mai et le 6 novembre 2012. A côté des affaires statutaires, il a notamment débattu de questions touchant au futur financement des infrastructures ferroviaires et routières, soit en particulier du projet FAIF en tant que contreprojet à l'initiative ATE «pour les transports publics». L'initiative sur les motos et les scooters de la CI Motards, dont les auteurs ont demandé le soutien des associations routières et automobiles pour la récolte des signatures, a également été un thème fort.

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: représentants de membres qui paient une cotisation annuelle d'au moins 3000 francs et qui ont ainsi le droit de nommer un représentant au Comité central (art. 13 des statuts):

Niklaus Zürcher (président)	Automobile Club de Suisse ACS
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
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS
Rolf Hartl	Union pétrolière
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Benedikt Koch	Association professionnelle Infra
André Hefti	Salon international de l'automobile
David Piras	Les Routiers Suisses
Roland Müntener	motosuisse
Heinz Burkhardt	ParkingSwiss
Bruno Siegenthaler	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Martin A. Senn	Société suisse des entrepreneurs (SSE)
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Walter Lange	Association de l'industrie gazière suisse
Kaspar Engeli	VSIG Commerce Suisse

Représentants de membres élus par l'assemblée générale:

Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Mila Trombitas	Fédération suisse du tourisme FST
Willi von Atzigen	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

Conformément aux statuts, les vice-présidents et les membres du Conseil de direction sont élus par le Comité central.

Conseil de direction

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

- *campagne contre l'initiative ATE «pour les transports publics»*: **route-suisse** a continué d'accorder une large place aux travaux destinés à combattre cette initiative hostile au trafic routier. Elle s'est en particulier concentrée sur la correction du contreprojet du Conseil fédéral (FAIF). Le Conseil de direction s'est fait informer régulièrement sur les affaires en cours qui ont été conduites par le secrétariat général avec le soutien de l'agence de relations publiques Burson-Marsteller.

Le 3 février la troisième newsletter a été envoyée à environ 10 000 adresses courriel en langue allemande et en langue française. Cette information se concentrait sur les déficiences financières et constitutionnelles du projet ainsi que sur les contradictions de certains conseillers d'Etat dans le contexte du financement des infrastructures de transport

Le site internet «www.initiative-ate-non.ch» a été mis en ligne au milieu du mois de février. Il offre une foule d'informations et d'arguments non seulement sur le financement des infrastructures de transport, mais aussi concernant l'initiative hostile au trafic routier lancée par l'ATE.

Le 27 février, la traditionnelle manifestations organisée en marge de la session parlementaire par le comité consultatif «transport+automobile» a cédé la place à un séminaire avec des membres du Parlement en guise d'ouverture de la session de printemps. Il s'agissait en particulier de présenter aux nouveaux membres des Chambres fédérales les associations routières et leurs personnes de contact. Les objectifs de l'initiative ATE et du contreprojet FAIF ont également été développés à cette occasion.

Début avril, un bref argumentaire pour les parlementaires et autres milieux intéressés a été publié. Cet instrument de travail a été mis à disposition des membres des Chambres fédérales ainsi que des associations routières et de leurs sections pour faciliter leur travail sur le terrain.

Un workshop supplémentaire a eu lieu le 8 mai avec le groupe de travail «non à l'initiative ATE». Il s'agissait de dresser un bilan intermédiaire de toutes les mesures prises jusque là et de préciser l'argumentation pour les interventions politiques suivantes.

La quatrième newsletter a été diffusée le 5 juin. Elle traite notamment du projet de diminuer la déduction fiscale accordée aux pendulaires. Le Con-

seil fédéral entend par cette hausse d'impôts compenser les versements supplémentaires de la caisse fédérale au fonds d'infrastructure ferroviaire.

L'assemblée générale de **routesuisse** du 20 juin a exigé dans une résolution la préparation d'un concept de développement des routes ainsi que la création d'un fonds d'infrastructure routière par analogie à la proposition que le Conseil fédéral a déjà soumise au Parlement dans son projet FAIF pour l'infrastructure ferroviaire.

Juste à temps pour la préparation des débats parlementaires concernant le projet FAIF au Conseil des Etats, **routesuisse** a soumis aux membres des Chambres fédérales et, plus particulièrement, de la Commission des transports du Conseil des Etats une fiche d'information sur le fonds d'infrastructure routière.

La cinquième newsletter se concentrait sur la liste des souhaits des cantons concernant les aménagements ferroviaires ainsi que sur le respect du principe de causalité dans le financement des transports. Elle a été diffusée le 27 septembre.

- *construction et financement d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard*: parmi les différentes variantes de l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard, celle qui consiste à construire un deuxième tube est la plus débattue. Cette galerie devrait absorber le trafic durant la phase de réfection du tunnel actuel, puis servir au trafic normal, mais pour une circulation monodirectionnelle uniquement. L'association économique économiquesuisse a proposé un modèle de financement PPP (Partenariat Projets Publics) pour l'aménagement du deuxième tube.

Le Conseil de direction a débattu en détail de cette proposition et il est arrivé à la conclusion que la construction d'une deuxième galerie est objectivement justifiée et que les associations routières devraient soutenir cette idée pour des raisons de sécurité routière, mais aussi pour assurer la continuité de la liaison routière avec le Tessin. S'agissant du financement, la priorité doit être accordée au mode de financement ordinaire de la Confédération. Mais si le modèle PPP devient le seul moyen de financer un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard, il pourrait être accepté comme nouveau moyen de financer des projets d'infrastructure de transport.

routesuisse a participé le 27 mars 2010 à une audition de la Commission des transports du Conseil des Etats pour présenter sa position concernant le deuxième tube au St-Gothard. Elle a demandé à la CTT-CE de soutenir la construction de deux tunnels à trafic monodirectionnel. En revanche, elle s'est opposée avec détermination à la fermeture de la route du St-Gothard pendant la durée des travaux de réfection du tunnel actuel.

- *extension du réseau des routes nationales et financement*: avec cette révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral affirme vouloir offrir la même desserte routière à toutes les régions de Suisse en adaptant le réseau actuel aux nouveaux besoins. Concrètement, il s'agit d'intégrer début 2014 387 km de routes cantonales existantes dans le réseau des routes nationales. Parallèlement, la liaison entre Schaffhouse et Bâle, qui figure dans l'arrêté actuel sur le réseau, sera supprimée. Le réseau des routes nationales s'allonge donc finalement de 376 km.

Cette modification entraîne des coûts supplémentaires de 275 millions de francs pour la Confédération, montant qui devrait être compensé par une augmentation du prix de la vignette autoroutière à partir de 2015 probablement (vignette annuelle 100 francs, vignette valable deux mois 40 francs).

routesuisse a approuvé l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, mais elle a rejeté l'augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Une augmentation du prix de la vignette autoroutière est hors de question aussi longtemps que le Conseil fédéral maintient les paiements de transfert de la route au rail, voire qu'il les augmente, comme c'est le cas dans le projet FAIF.

Lors de l'audition du 19 mars 2012 de la Commission des Transports du Conseil national sur la révision de l'arrêté sur les routes nationales, les représentants de **routesuisse** ont parlé moins de l'arrêté que des besoins d'investissement de la route et de l'urgence qu'il y a à éliminer les goulets d'étranglement. Cette occasion a également été saisie pour rappeler les principes du financement des transports et pour exiger un programme de développement stratégique avec un fonds d'infrastructure routière.

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 s'est fait informer régulièrement sur les affaires du Comité consultatif politique «Transports+Automobile» qui se réunit à chaque fois le premier jour de la session parlementaire pour un repas de travail avant l'ouverture de la séance des Chambres fédérales. Composé de membres sélectionnés dans les groupes parlementaires PDC, PLR et UDC du Conseil national et du Conseil des Etats ainsi que de dirigeants des organisations affiliées à **routesuisse**, ce comité est présidé par le secrétaire général de **routesuisse**. Un thème fort est développé à chaque réunion et un aperçu des objets parlementaires concernant les transports est donné aux participants.

Le Conseil de direction se composait comme suit après les élections générales de 2012 aux organes de **routesuisse**:

Niklaus Zürcher (président)	Automobile Club de Suisse ACS
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
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV

Rolf Hartl
Hans Koller
Andreas Iff

Union pétrolière
Secrétaire général **routesuisse**
Fédération motocycliste suisse FMS

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2012 ont été vérifiés le 15 avril 2013 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. Une part importante du travail du secrétariat était consacrée en 2011 à la campagne contre l'initiative ATE «pour les transports publics».

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

- L'initiative ATE doit être écartée! – Le Conseil fédéral approuve des messages sur le financement des infrastructures de transport (communiqué de presse du 18 janvier)
- Non à une augmentation de la vignette – Le Conseil fédéral approuve des messages sur le financement des infrastructures de transport (communiqué de presse du 18 janvier)
- 1,95 milliard de francs pour le rail – impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2011: près de 9,5 milliards de francs (communiqué de presse du 5 avril)
- Un fonds pour la route! – 67^e assemblée générale ordinaire du 20 juin 2012 (Info du 20 juin)
- Une décision prévoyante – assainissement complet du tunnel routier sous le St-Gothard: le Conseil fédéral favorise le 2^e tube (communiqué de presse du 27 juin)
- 2 milliards pour le rail – impôts routiers et automobiles budgétisés et estimés de la Confédération pour 2013 (communiqué de presse du 28 août)

- Un avantage considérable – réfection complète du tunnel routier du St-Gothard: le Conseil fédéral ouvre une procédure de consultation (communiqué de presse du 19 décembre)
- Route au top, raille en baisse – compte routier suisse 2010: excellents résultats (Info 28 décembre)

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

- *ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (juillet)*: en approuvant le 23 décembre 2011 la loi révisée sur le CO₂, le Parlement a donné une base juridique à la politique climatique de la Suisse après 2012. Les objectifs et mesures de politique climatique valables jusqu'en 2020 sont ancrés dans cette loi. L'ordonnance sur le CO₂ concrétise les différents instruments.

Dans sa réponse à la procédure de consultation sur l'ordonnance CO₂, **routesuisse** a insisté sur la nécessité d'optimiser les conditions-cadres imposées aux importateurs de carburants concernant leurs obligations de compensation afin que le marché national des réductions d'émissions soit aussi liquide que possible et que les acteurs concernés soient encouragés à participer à ce marché. **routesuisse** avons notamment demandé la possibilité de former une communauté de compensation qui permettrait à la branche de répondre de manière professionnelle et sans charges excessives à ses obligations de compenser les émissions de CO₂. L'adhésion à cette communauté de compensation serait facultative.

Concernant la catégorie des voitures de tourisme, **routesuisse** a demandé que les véhicules dédouanés en Suisse avant le 31 décembre 2011 ne soient pas concernés par la nouvelle loi sur le CO₂. Faut de cette limite, les voitures de tourisme dédouanées il y a des années, voire des décennies, mais jamais immatriculées en Suisse seraient soumises à la taxe de compensation avant de pouvoir être mises en circulation.

Enfin, **routesuisse** a proposé que le produit de la taxe de compensation versée par les importateurs d'automobiles soit utilisé pour le fonds d'infrastructure, mais qu'il bénéficie exclusivement au trafic routier puisqu'il s'agit d'une sanction frappant les usagers motorisés privés de la route.

- *nouvelle réglementation des prescriptions sur les gaz d'échappement et autres adaptations du droit routier (juillet)*: en raison de divergences d'opinion parmi ses organisations membres, **routesuisse** a renoncé à prendre position sur la nouvelle réglementation du service antipollution. La question était de savoir si les propriétaires de voitures équipées d'un système de diagnostic embarqué reconnu peuvent être libérés du service antipollution périodique et qu'à l'avenir ils ne soient obligés de se rendre dans un atelier que si le système de diagnostic affiche un message d'erreur.

routesuisse est en revanche intervenu pour demander à la Confédération de renoncer à un test des gaz d'échappement et de bruit pour les cyclomoteurs et les motos. Nous nous sommes également opposés à ce que les conducteurs de motos ou de cyclomoteurs «modifiés» doivent à l'avenir se munir d'un document en images de l'équipement concernant les gaz d'échappement et le bruit afin de faciliter les contrôles de la police.

Le projet de réduire les dimensions des plaques de contrôle des motocycles et véhicules à moteur légers (10 x 14 cm comme pour les cyclomoteurs au lieu de 18 x 13 cm comme pour les motos) a été approuvé par **routesuisse**.

- *modification de la législation sur les transports de marchandises dangereuses; ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) (août)*: ce projet de révision est la conséquence de l'adaptation périodique de l'accord européen sur le transport de marchandises dangereuses par la route (ADR). La dernière modification est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 et devra être obligatoirement appliquée à partir du 1^{er} juillet 2013. Ce changement concerne aussi l'ordonnance sur le transport de marchandises par la route (SDR) et l'ordonnance sur les conseillers de la sécurité (OCS).

A une petite exception près, **routesuisse** a approuvé la modification de la législation sur le transport de marchandises dangereuses. Elle a également soutenu les exceptions à l'obligation d'installer des systèmes de retenue également pour les enfants de plus de sept ans sur les places munies de ceintures ventrales.

- *loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (août)*: la réduction du bruit des chemins de fer coûte sensiblement moins cher que prévu. Il faut cependant noter que les objectifs en matière de protection des personnes habitant près des chemins de fer n'ont pas été atteints dans les délais prévus. Dans le cadre d'une vue d'ensemble sur les projets FTP, le Parlement a refusé d'entrer en matière sur une diminution du crédit pour les mesures antibruit. Le Conseil fédéral a par la suite proposé des mesures supplémentaires contre le bruit dans le domaine ferroviaire, soit, concrètement, des valeurs-limites d'émission pour les wagons-marchandises circulant sur le réseau ferroviaire suisse. Les exploitants ferroviaires, transporteurs et détenteurs de wagons recevront un nouveau délai de transition jusqu'en 2020 pour prendre les mesures nécessaires.

routesuisse a approuvé dans sa prise de position l'introduction en 2020 de valeurs-limites d'émission pour les wagons-marchandises en circulation. Cette intervention permettrait de garantir le respect des valeurs-limites prescrites au niveau des immissions, si bien que l'on ne devra pas soutenir financièrement les propriétaires des wagons. En d'autres termes, la Confédération peut renoncer au bonus-bruit ou à des contributions aux investissements. Le crédit d'engagement de 1,9 milliard de francs prévu dans le fonds FTP pour les mesures antibruit n'aura ainsi pas été complètement épuisé et il ne sera plus nécessaire à l'avenir.

- *admission à la circulation routière et droit pénal routier; modification de la loi sur le transport de personnes et d'autres dispositions légales (octobre)*: depuis l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, la Suisse applique dans le trafic transfrontalier de bus de ligne les mêmes prescriptions légales que les Etats UE pour l'admission d'entreprises de transport et d'autres autorisations. Ces prescriptions ont été développées et partiellement renouvelées au sein de l'UE. Pour consolider l'intégration de la Suisse dans le marché européen des transports routiers, le Conseil fédéral propose la reprise par la Suisse des nouvelles dispositions sur le métier de transporteur de personnes et de marchandises ainsi que sur le marché des transports de marchandises.

routesuisse s'est déclarée d'accord avec les objectifs généraux et le contenu du projet mis en consultation, soit en particulier avec l'introduction d'une licence obligatoire également pour les véhicules de transport de marchandises entre 3,5 et 6 tonnes de poids total. Elle admet aussi la publication des registres et leur transmission à l'UE. Des réserves ont été émises contre l'installation d'un responsable des transports pour une ou plusieurs entreprises de transport. L'alourdissement des peines frappant des violations intentionnelles de la loi sur le transport de personnes (amendes jusqu'à 100 000 francs) a été approuvé, mais le durcissement de la sanction punissant les violations par négligence (amendes jusqu'à 50 000 francs) a été rejeté.

- *adaptation d'ordonnances dans le cadre de la 2^e étape de la réforme ferroviaire 2; trafic de personnes (novembre)*: ce projet se réfère au transport des personnes révisé dans le cadre de la réforme ferroviaire 2. Il s'agit concrètement de la mise au concours des transports régionaux de personnes, des effets de cette réforme sur les concessions de transport de personnes y compris la mise à jour des bases légales et le mandat de réexamen des tâches «Changement rail-bus».

routesuisse a approuvé ces adaptations d'ordonnances. Elle a notamment soutenu l'intention du Conseil fédéral de poursuivre l'étude «Changement rail-bus», donc d'analyser plus en détail les lignes ferroviaires à faible rendement. Il s'agira de définir au niveau suisse des exigences minimales uniformes en termes d'équilibre financier et de taux d'exploitation. Si une ligne couvre pendant un certain temps moins de 50% des coûts qu'elle occasionne, elle devra être obligatoirement réexaminée dans la perspective de son remplacement par un service de bus. La possibilité de remplacer le train par des bus aux heures de faible fréquentation ne doit plus être un tabou non plus.

- *corridor de quatre mètres pour les transports ferroviaires de marchandises sur l'axe du St-Gothard (décembre)*: le Conseil fédéral estime que l'augmentation du profil d'espace libre sur l'axe du St-Gothard est une bonne mesure pour accélérer le transfert de la route au rail dans le transit alpin de marchandises. Ce projet s'inscrit dans le concept de transfert de la route au rail que le Parlement a approuvé dans la loi du même titre.

routesuisse approuve la proposition du Conseil fédéral de financer ce corridor de quatre mètres via le fonds FTP ou le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et non pas en puisant dans le Financement spécial du trafic routier (FSTR). Il s'agit là en effet d'un projet ferroviaire. L'aménagement d'une hauteur de quatre mètres aux épaules des tunnels sur les voies d'accès aux tunnels alpins de base fait partie du projet global des transversales ferroviaires alpines de frontière à frontière. Les associations routières ont toujours critiqué l'absence de cet élément dans le projet NLFA. En tant que projet de transport public, cet aménagement est en concurrence avec les autres projets d'infrastructure ferroviaire qui doivent être payés par les fonds FTP ou FIF.

Si cet aménagement devait être financé via le FSTR, le Conseil de direction de **routesuisse** est d'avis que les associations routières devraient le combattre

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 du-

rant 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 326% 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 jusqu'en avril 2012	secrétaire
Rebecca Bogenstätter-Fehr (dès février 2012)	administration / comptabilité

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 la Société suisse des transports, Forum suisse des transports

Commission administrative du Fonds de sécurité routière (FSR)

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'économiesuisse

Groupe de travail Climat d'économiesuisse

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

Le président central du TCS, Peter Goetschi, représentait **routesuisse** au conseil de la Fondation Centime Climatique.

Economie automobile et secteur routier

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic

Le trafic sur les autoroutes suisses s'est accru de 2,8% en 2011 par rapport à l'année précédente. Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne de 3% relevée sur une longue période. Avec 25,9 milliards de kilomètres-véhicules, les routes nationales assument aujourd'hui environ 41% du trafic motorisé global de la Suisse. Cette proportion est même de 68% pour le trafic des poids lourds. Ces chiffres de l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence la signification des routes nationales pour la Suisse alors que les autoroutes ne représentent que 2,5% du réseau routier helvétique global.

Alors que les prestations de transport ont augmenté d'environ un quart depuis 1990 sur la totalité du réseau routier, elles ont plus que doublé durant la même période sur les routes nationales (presque 108%). Durant les vingt ans écoulés, les routes nationales ont absorbé la presque totalité de l'augmentation du trafic motorisé individuel.

Les tronçons les plus chargés sont l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Winterthur ainsi que l'A2 dans la région de Bâle. Un regard sur le trafic journalier moyen mesuré par les postes de comptage les plus fréquentés du réseau des routes nationales suisses indique que plusieurs routes nationales sont empruntées certains jours par plus de 100 000 véhicules. Avec 143 160 véhicules par jour, le poste de comptage de Wallisellen sur l'A1 affiche le trafic le plus fort, suivi de MuttENZ (A2; 128 000 véhicules), Neuenhof (A1; 125 000 véhicules) et Würenlos (A1; 105 000 véhicules).

Le plus fort trafic lourd a été mesuré sur l'A1 près d'Oftringen/Rothrist avec 13 146 poids lourds par jour ouvrable. 2 541 véhicules lourds de transport de marchandises ont été recensés par jour ouvrable dans le tunnel routier du St-Gothard.

La majorité des postes de comptage ont relevé en 2011 une augmentation du trafic par rapport à l'année précédente. Sur l'A3, le poste de la bretelle autoroutière de Rheinfelden a noté une croissance de 11%. Avec les points de comptage de Müllheim (A1; +9,4% de trafic) et de Bâle, raccordement Wiese, Kleinhünigen (A2; +8,6%), deux autres stations de mesure proches de la frontière avec l'Allemagne figurent dans le «top ten».

26

La distance journalière moyenne parcourue par personne a passé de 35 à presque 37 km entre 2005 et 2010. Cette augmentation est principalement due au trafic ferroviaire. Selon les résultats du micro-recensement Mobilité et trafic 2010 des Offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement

territorial (ARE), chaque personne effectue en moyenne 20 500 km par an, dont 14 000 en Suisse et le reste à l'étranger.

Alors que les déplacements pour le travail et les achats ont augmenté, la part des activités de loisirs à la circulation a diminué. Les loisirs restent certes le motif de déplacement le plus fréquent avec quelque 40% des trajets journaliers effectués, mais leur part au total a diminué de 5 points-% depuis 2005.

L'automobile domine dans la plupart des déplacements ventilés selon le motif avec des parts s'échelonnant entre 60 et 90%. Les trajets parcourus à des fins de formation constituent la grande exception: 60% des kilomètres ainsi motivés sont effectués avec les transports publics et près de 20% à pied ou à bicyclette. La moitié des pendulaires ferroviaires franchissent quotidiennement des distances entre 20 et 80 km alors que 60% des pendulaires automobilistes font moins de dix kilomètres par jour.

Détail remarquable, la forte baisse de la proportion de détenteurs de permis de conduire chez les jeunes adultes: alors qu'en 1994, un peu plus de 70% des 18 à 24 ans possédaient un permis de conduire, ce taux est tombé en dessous de 60% en 2010.

Environ 80% des ménages disposaient en 2010 d'au moins une voiture particulière. Les ménages privés ont dépensé cette année-là un peu plus de 900 francs pour la mobilité, soit 13% du revenu moyen disponible de 6 800 francs par mois. Plus de 600 francs de cette somme ont été affectés à l'achat et à l'exploitation (carburant, pièces de rechange et travaux de service) de voitures de tourisme. Les assurances et impôts automobiles représentaient près de 150 francs, soit autant que d'autres prestations de transport comme des abonnements et billets individuels pour le train, le bus, le tram, l'avion, le bateau et le taxi. Ces indications ressortent d'enquêtes effectuées par l'Office fédéral de la statistique (OFS).

Trafic de personnes

Demande de transport dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres 2011 en millions):</i>		
Chemins de fer	460,8	19'471,4
Trafic urbain à courte distance		
- Tramways	491,2	1'070,6
- Trolleybus	250,8	518,1
- Bus	666,4	2'528,7
Total transports publics.	1'869,2	23'588,8

(Source: OFS T 6.1 + 7.4)

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Trafic privé (chiffres 2011 en millions):</i>		
Voitures de tourisme.	5'817	84'889
Motos.	260	2'347
Cyclomoteurs	39	135
Cars	30	2'577
Total trafic privé	6'146	89'948

(Source: OFS prestations mpP tab. 6)

Au total, quelque 121 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués sur les routes et rails suisses en 2011. 78% sont revenus à la route (trafic motorisé individuel et transports publics), environ 16% au rail et 6% à la mobilité douce. La part au marché des transports publics sur le rail et la route était légèrement inférieure à 20%.

Entre 1980 et 2011, les prestations de transport du trafic motorisé individuel ont augmenté de 34% pour atteindre 89,9 milliards de personnes-kilomètres.

Les prestations de transport des TP ont atteint 23,6 milliards de personnes-kilomètres en 2011, dont 19,5 milliards sur le rail et 4,1 milliards sur la route.

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 à une inversion de la tendance en faveur du trafic ferroviaire. Les causes en sont le renforcement considérable de l'offre ferroviaire (mise en service de Rail 2000) et l'adoption de tarifs favorisant la mobilité (abonnements). Depuis lors en effet, le trafic ferroviaire augmente chaque année en moyenne de près de 4,5% alors que la hausse annuelle du trafic routier est de 1,4% en moyenne.

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

(chiffres en millions)	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Personnes transportées (TMI)	5 208	5 990	5 858	5 958	6 056	6 146
Voitures de tourisme	4 913	5 691	5 335	5 648	5 648	5 817
Motos	162	195	188	244	254	260
Cyclomoteurs	106	80	36	37	38	39
Cars	27	25	26	29	29	30
Personnes-kilomètres						
Total TMI	73 779	79 142	82 014	87 248	88 702	89 948
Voitures de tourisme	69 586	74 984	77 844	82 459	83 775	84 889
Motos	1 512	1 834	1 804	2 209	2 296	2 347
Cyclomoteurs	354	237	131	129	132	135
Cars	2 327	2 087	2 235	2 450	2 499	2 577
Total Mobilité douce	5 936	6 502	7 211	77 503	7 582	7 651
Bicyclettes	2 217	2 314	1 957	2 081	2 116	2 132
Trafic piétonnier	3 719	4 188	5 254	5 422	5 466	5 519

(Source: OFS prestations mpP tap. C)

Trafic de marchandises

Demande dans le trafic de marchandises

La croissance de l'économie et des échanges commerciaux entraîne une augmentation du trafic de marchandises. Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique, les prestations de transport ont augmenté en Suisse entre 1993 et 2011 de 53% sur la route et de 39% sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 14% durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2011 des prestations de transport de 27,7 milliards de tonnes-kilomètres (2010: 26,9; +3,0%).

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2011 quelque 6,1 milliards de kilomètres (2010: 5,9; +3,4%) sur les routes suisses. 60% sont revenus aux véhicules légers (fourgonnettes et semi-remorques jusqu'à 3,5 t de poids total). Les prestations de transport sur la route ont globalement atteint 17,5 milliards de tonnes-kilomètres (2010: 17,1; +2,6%) contre 10,2 milliards de tonnes kilomètres sur le rail (2010: 9,8; +3,7%).

La politique suisse des transports vise depuis des décennies à transférer les transports de marchandises de la route au rail. La part des transports ferroviaires de marchandises au total des transports variait durant les vingt ans écoulés entre 42% et 36% avec une tendance à la baisse. Les variations annuelles sont, d'une manière générale, plus élevées sur le rail que sur la route. Conséquence notamment de l'augmentation de la limite de poids pour les véhicules de transport en 2001 (de 28 à 34 tonnes) et de 2005 (40 tonnes),

le rail n'a pas réussi à maintenir sa part aux transports de marchandises. La proportion de marchandises transportées par le rail a presque continuellement baissé pour tomber, selon les derniers chiffres (2011) à 14,9% du tonnage transporté (trafic routier: 85,1%) et à 36,7% des prestations de transport en tonnes-kilomètres (trafic routier: 63,3%).

Sur la route, en revanche, le tonnage transporté a augmenté depuis l'année 2000 en moyenne de 1,5 pour-cent par an (chiffres jusqu'en 2011; cf. tableau 2A dans l'annexe: *Demande dans le transport de marchandises*). En l'espace de 11 ans, la quantité de marchandises transportée par le trafic utilitaire routier s'est accrue de 18% pour atteindre 372 millions de tonnes, si bien que la part de la route à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 85,1%. Les chemins de fer ont transporté en 2011 quelque 65,0 millions de tonnes, soit 4,2% de plus qu'en 2000 ou 14,9% de la totalité des marchandises acheminées actuellement.

L'introduction de l'impôt sur le trafic des poids lourds lié aux prestations (RPLP; 1^{er} janvier 2001) et son augmentation progressive et massive (en 2005 et 2008) ainsi que les autres mesures de la politique de transfert n'ont donc pas eu d'effet durable sur les prestations de transport de la route et la répartition modale entre la route et le rail. Parmi les autres mesures de la politique suisse de transfert des transports de marchandises de la route au rail, il faut citer la modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire de même que la libéralisation des transports ferroviaires de marchandises.

Les transports de marchandises sur le rail se déroulent, conformément à la nature de ce mode de transport, sur de longues distances alors que la route intervient surtout sur les distances réduites. Dans les trois types de transport – intérieur, import et export – le trafic routier occupe une position dominante avec à chaque fois environ trois quarts des prestations de transport. S'agissant du trafic de transit, cependant, les transports ferroviaires l'emportent avec une quote-part de 70%. Le rail offre des avantages surtout sur les longues distances, comme par exemple dans le transit.

La croissance des transports routiers doit avant tout être mise sur le compte des véhicules semi-remorques. Cette catégorie a augmenté ses prestations de transport en (t-km) de 96% depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2011) en tirant leur principal gain de production de l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes, alors que les trains routiers ont connu une baisse de leur volume de transport de 10% depuis la hausse de cette limite. Les prestations de transport des utilitaires légers ont également réalisé une progression considérable (29%). Les véhicules semi-remorques assurent aujourd'hui 52% des prestations de transport sur les routes suisses (2000: 34%), les trains routiers 42% (2000: 60%) et les utilitaires légers six pour-cent (2000: 6%).

La part du trafic lourd international (import, export, transit en t-km) au trafic suisse de marchandises est actuellement de 40%. Elle n'était que de 30% en 2000. Les prestations de transport des véhicules utilitaires étrangers ont augmenté de 70% entre 2000 et 2011.

30

Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses

Le trafic routier et ferroviaire de marchandises par les passages alpins suisses, français et autrichiens entre le Mont-Cenis et le Brenner a augmenté de 2,1

millions de tonnes (2,8%) en 2011 par rapport à l'année précédente. 105,0 millions de tonnes ont été transportées au total sur ces axes. Ce chiffre correspond à une augmentation de 111,2% par rapport à 1980 (50,7 millions de tonnes).

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 40,3% en 2010 (39,9% l'année précédente). Ventilée en fonction des différents pays, la part du rail était de 63,9% (année précédente 62,6%) en Suisse, de 32,5% (33,4%) en Autriche et de 14,3% (16,5%) en France.

La part du transit au trafic transalpin total de marchandises était de 67,0% (année précédente: 68,3%), soit 12,1% en France (année précédente: 11,7%), 76,2% en Suisse (78,9%) et 88,4% en Autriche (88,5%). La répartition modale dans le trafic de transit en 2011 indique une part du rail de 71,8% (70,3% l'année précédente) pour la Suisse, contre 35,9% pour l'Autriche (33,5%). Aucun trafic ferroviaire de transit n'a été enregistré sur les passages alpins français.

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, environ 23,7 millions de tonnes (2011: 25,6 millions de t) ont été acheminées par le rail en 2012, soit 1,7 fois de plus que par la route (13,8 millions de tonnes; 2011: 14,5 millions de t). Globalement, 37,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé (2011: 40,1 millions de t). La baisse par rapport à l'exercice précédent est de 6,4%, le rail perdant toutefois davantage de terrain (-7,5%) que la route (-4,5%). La répartition modale se chiffre actuellement à 63/37% en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000 le tonnage passant par le rail s'accroît de 1,6% en moyenne par an alors que ce taux est de 4,0% 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 a acheminé environ 21,9 millions de tonnes (chiffres disponibles jusqu'à fin 2011), soit environ deux fois et demie de plus que la route (8,6 millions de t). Dans ce secteur la répartition modale est de 72:28% en faveur du rail. Depuis 2000 le tonnage transporté dans le trafic de transit par le rail progresse de 2,7% en moyenne par an alors que le taux de croissance sur la route est de 6,3% par an (chiffres disponibles jusqu'en 2011; 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 55% (jusqu'en 2011) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 15%. 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%.

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 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 à leur concurrent, les transports routiers.

Nombre de véhicules routiers lourds dans le transit alpin suisse

Transit alpin suisse		Trafic de transit suisse	
(trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) (nb. de véhicules en milliers)		(nb. de véhicules en milliers)	
2000:	1404	736	
2005:	1204	590	
2006:	1180 (-2%)	582 (-1%)	
2007:	1263 (+7%)	647 (+11%)	
2008:	1275 (+1%)	672 (+4%)	
2009:	1180 (-7%)	638 (-5%)	
2010:	1256 (+6%)	670 (+5%)	
2011:	1259 (+0,1%)	661 (-1%)	
2012:	1209 (-4,0%)		

(Source: DETEC, Alpinfo)

Environ 1,21 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses en 2012, soit 4% de moins que l'année précédente. Au total, le nombre de trajets était inférieur de 13,9% à celui de l'année-référence 2000 et dépassait de 559 000 trajets à l'objectif visé par la loi sur le transfert de marchandises de la route au rail (650 000 trajets).

Durant la fermeture de la ligne ferroviaire du St-Gothard à la suite de l'éboulement de rochers à Gurtellen en juin, le trafic sur les routes transalpines a sensiblement augmenté. 250 à 300 camions supplémentaires ont été recensés sur les quatre passages alpins du St-Gothard, du San Bernardino, du Simplon et du Grand-St-Bernard. Cet accroissement du trafic n'a cependant pas posé de problèmes.

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 2018). 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 contradictoire sont les transporteurs suisses et, avec eux, toute l'économie intérieure.

Dans son rapport 2011 sur le transfert de la route au rail, le Conseil fédéral constate lui aussi que l'objectif intermédiaire d'un million de trajets de poids lourds dans le transit alpin ne pourra pas être atteint à la fin 2012, pas plus que l'objectif final de 650 000 trajets par an ne pourra être réalisé d'ici à 2018 avec les instruments disponibles. Le Conseil fédéral renonce cependant pour le moment à un instrument d'économie planifiée comme une bourse aux transits alpins qui avait été envisagé autrefois par le DETEC qui a la direction de ce dossier. En lieu et place, le gouvernement mise, à côté des instruments de transfert et mesures d'accompagnement existants, sur la construction d'un corridor de quatre mètres de hauteur pour les véhicules semi-remorques sur l'axe du St-Gothard des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). En outre, il tente d'exploiter la marge de manœuvre donnée par l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres en matière de fixation des taxes grevant le trafic lourd transalpin.

Développement du parc automobile

Selon les données de l'OFS, le parc automobile suisse a globalement progressé de 2,3% pour atteindre 5,6 millions d'unités. Il s'agit de la plus forte augmentation en pour-cent enregistrée depuis 2001. Dans l'ensemble, le nombre de véhicules à moteur circulant sur les routes suisses a doublé depuis 1980.

Un peu plus des trois quarts de ces véhicules à moteur sont des voitures de tourisme. Leur effectif s'est accru de 2,2% en 2012 pour atteindre près de 4,3 millions d'unités. Le nombre de motos a augmenté de 2,1% pour s'établir à 679 800 alors que le parc des véhicules de transport de marchandises a augmenté de 3,8% et compte désormais 361 900 unités. Cette dernière croissance s'explique notamment par la forte progression des véhicules de livraison (+4,4%).

Le moteur diesel connaît toujours une tendance à la hausse dans la catégorie des voitures de tourisme. Il a progressé de 12,9% par rapport à l'année précédente et équipait 934 100 automobiles en 2012. Ce type de propulsion représente maintenant 22% de tout le parc suisse de voitures de tourisme contre 2,7% seulement en 1990.

En valeur relative, les véhicules hybrides (+27,5%) et électriques (+68,4%) ont également connu une forte croissance entre 2011 et 2012, mais ils continuent de jouer un rôle marginal dans le parc automobile suisse avec des effectifs de seulement 28 100 et 1800 unités dans le même ordre.

Un regard sur les modes de propulsion indique une hausse continue de la part des voitures à traction intégrale qui représentait en 2012 près d'un quart de tout l'effectif de voitures de tourisme. Les modèles breaks ont eux aussi toujours la faveur du public: cette forme de carrosserie a progressé de 7,1% pour atteindre un total de 1 039 742 unités.

L'âge moyen des voitures de tourisme était comme ces dernières années de 8,2 ans, mais manifeste une légère tendance à la hausse.

La cylindrée moyenne des voitures de tourisme immatriculées en Suisse est tombée de 1964 cm³ en 2011 à 1957 cm³ durant l'exercice écoulé. La tendance aux petits moteurs observée depuis 2007 s'est ainsi confirmée une

nouvelle fois. Néanmoins, le nombre de voitures dotées de moteurs particulièrement gros (plus de 2500 cm³) a continué de progresser entre 2007 et 2012 (+5,5%).

Nombres de voitures de tourisme pour 1000 habitants¹ selon les grandes régions (degré de motorisation)

	2000	2005	2010	2011
<i>Suisse</i>	492	515	517	529
Arc lémanique	528	536	518	529
Espace Mittelland	476	505	514	525
Nord-ouest de la Suisse	474	500	508	518
Zurich	483	504	484	496
Suisse orientale	469	502	531	545
Suisse centrale	486	517	539	548
Tessin	592	600	609	624

¹ jusqu'en 2010: population résidente moyenne;
dès 2011: population résidente recensée le 31 décembre de l'année précédente

Parmi nos voisins directs, l'Italie (2010: 602) est davantage motorisée, tandis que la densité des voitures de tourisme est plus faible en Autriche (2010: 529), en Allemagne (2010: 517) et en France (2010: 496).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 339 personnes ont été tuées dans des accidents sur les routes suisses durant l'année prise en considération, soit 19 de plus que l'année précédente, et 4 202 personnes ont été grièvement blessées (-235). Au total, 18 148 accidents faisant des dommages corporels ont été enregistrés. La tendance à la baisse du nombre de personnes gravement et légèrement blessées s'est heureusement poursuivie l'an passé, mais à la suite du tragique accident de car le 13 mars dans le tunnel autoroutier de Sierre le nombre de personnes mortes sur la route a augmenté.

Le nombre de piétons tués a atteint 75 (+6% par rapport à l'année précédente). 20 d'entre eux ont péri sur un passage pour piétons (-29%). Une tendance négative doit être observée dans la catégorie des conducteurs de vélos électriques et de motos: 8 personnes au guidon d'un vélo électrique sont mortes durant l'exercice pris en considération, soit 6 de plus qu'en 2011. De plus 74 motocyclistes ont perdu la vie (2011: 68). Le nombre de personnes grièvement blessées à moto a heureusement baissé de manière sensible (-12,5%).

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

Etudes

Une étude effectuée par le Bureau de prévention des accidents (bpa) sur l'efficacité de la formation en deux phases révèle que la baisse du nombre

d'accidents de la circulation avec des blessés grièvement atteints et des morts provoqués par les jeunes conducteurs est plus importante que la diminution moyenne observée dans toutes les catégories d'âge. En revanche, l'étude du bpa n'a pas révélé dans la mesure attendue les effets positifs des cours de perfectionnement sur la sécurité routière. Pour ses auteurs, ces cours sont fréquentés trop tard puisque le risque d'accident est le plus élevé durant les premiers mois suivant l'obtention du permis de conduire. Cette formation comporterait cependant un important potentiel de sécurité routière si elle était suivie plus tôt.

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU) les contrôles de vitesse par tronçons effectués sur les routes nationales A2 et A9 ont eu des effets positifs sur la sécurité routière. Le trafic s'est fluidifié et le nombre d'excès de vitesse a fortement baissé sur les sections-tests du tunnel d'Arisdorf (A2, BL) et entre Aigle et Bex (A9, VD). Aucun effet négatif n'a été relevé. Les automobilistes ne freinent pas à l'entrée et à la sortie des installations de mesure comme c'est le cas pour les contrôles de vitesse habituels. Le flux du trafic n'est donc pas dérangé. Aucun effet de compensation n'a en outre été constaté: on n'a pas observé de véhicules roulant trop vite dans la première partie et réduisant ensuite massivement leur vitesse dans la deuxième.

Ces deux installations-pilotes ne permettent cependant pas encore de quantifier valablement les rapports de cause à effet entre le changement d'attitude, donc la baisse de la vitesse, et le nombre d'accidents. Il n'est pas non plus possible de faire des constats fondés sur les effets des contrôles de vitesse par tronçon sur la capacité de la section autoroutière concernée, parce que la densité du trafic sur les deux tronçons-pilotes est normalement inférieure à la limite de capacité et que des perturbations du trafic sont quasiment exclues.

Mesures de sécurité routière

Les deux Chambres fédérales ont achevé le 15 juin 2012 par un vote final l'examen du programme de sécurité routière «Via sicura». Durant la session de printemps, le Conseil des Etats avait adopté une disposition donnant à la Confédération la responsabilité – en collaboration avec les cantons – de la conception architecturale des passages pour piétons.

Concernant le mode de contrôle du taux d'alcoolémie, le Conseil national s'est rallié au Conseil des Etats dans la procédure d'élimination des divergences, si bien qu'à l'avenir une analyse de l'haleine suffit et constitue une preuve suffisante en lieu et place d'une prise de sang également pour les taux supérieurs à 0,8 pour-mille. Une prise de sang ne peut être ordonnée qu'en cas de suspicion de drogues ou si la personne contrôlée l'exige expressément. Selon l'Office fédéral des routes, la police peut ainsi effectuer trois fois plus de contrôles du taux d'alcoolémie qu'aujourd'hui.

35

Les deux conseils se sont également mis d'accord sur le principe que des enfants de moins de six ans ne peuvent circuler à vélo sur une route principale qu'en compagnie d'une personne âgée d'au moins 16 ans. Contrairement à la Chambre des cantons, le National a refusé d'obliger les enfants de moins de 14 ans de porter un casque cycliste. La majorité du Conseil des Etats a fini par admettre cette version.

Un des éléments essentiels de la révision de la LCR sous le titre de «Via sicura» est le durcissement des mesures contre les chauffards, si bien que le Conseil fédéral a présenté ce programme également comme un contreprojet indirect à l'initiative populaire contre les chauffards. Le dispositif légal contre les chauffards est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Il fixe notamment le niveau du dépassement des limitations de vitesse au-delà duquel il y a délit de chauffard et qui prévoit la confiscation et la vente du véhicule à moteur d'un conducteur coupable d'une violation grave des règles de la circulation routière (dépassement massif des limitations de vitesse).

Selon les nouvelles prescriptions, un conducteur est considéré comme un chauffard s'il dépasse les limitations de vitesse comme suit: de 40 km/h dans les zones 30 km/h, de 50 km/h à l'intérieur des localités (50 km/h), de 60 km/h à l'extérieur des localités (80 km/h) et de 80 km/h sur les autoroutes (120 km/h). Est également coupable de délit de chauffard un conducteur qui viole intentionnellement et gravement les règles de la circulation et prend le risque de provoquer un accident avec des blessés grièvement atteints, voire des morts, en procédant à des dépassements téméraires ou en participant à une course automobile non autorisée.

Parmi les autres mesures entrant en vigueur en 2013, on peut encore noter l'interdiction des avertisseurs-radars ou l'adaptation de l'âge minimal pour les cyclistes et les conducteurs de véhicule à traction animale. La deuxième tranche de «Via sicura» entrera en vigueur début 2014. Elle comprend des mesures qui exigent des prescriptions d'application au niveau des ordonnances. Imposant des changements dans le système informatique de la Confédération et des cantons, la troisième partie demande plus de temps et ne pourra être réalisée qu'en 2015.

L'initiative populaire fédérale «Protection contre les chauffards» a été retirée début novembre. Selon l'organisation des victimes de la route «RoadCross», le programme «Via sicura» et les modifications apportées à la loi sur la circulation routière et au Code pénal répondent aux exigences des initiateurs. L'initiative anti-chauffards demandait un renforcement massif des peines en cas de violations graves des limitations de vitesse, de dépassements téméraires ou de participation à une course automobile non autorisée.

Le Conseil fédéral avait recommandé aux Chambres fédérales le refus sans contreprojet direct de l'initiative anti-chauffards en raison de la révision en cours de la loi sur la circulation routière.

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:

- 2 mars: casque obligatoire pour les vélos électriques rapides

Le Conseil fédéral a adapté une ordonnance pour tenir compte du développement technique des vélos électriques. Tous les vélos électriques ayant une

puissance allant jusqu'à 500 watts font désormais partie de la catégorie des motocycles légers. Les vélos électriques de ce type ne doivent pas dépasser 20 km/h (sans pédaler) et leur vitesse maximale doit être de 25 km/h en pédalant. Le législateur recommande aux conducteurs de ce type de deux-roues de porter un casque pour des raisons de sécurité. Le port du casque n'est cependant pas obligatoire. Comme les vélos, les motocycles légers ne doivent pas être immatriculés et n'ont pas besoin de plaque minéralogique.

Les vélos électriques rapides à pédalage assisté sont limités à 45 km/h. Ils sont considérés comme des cyclomoteurs et exigent donc une plaque minéralogique. Depuis le 1^{er} juillet 2012 les conducteurs de vélos électriques de ce type doivent porter un casque cycliste homologué (si l'assistance au pédalage permet une vitesse supérieure à 25 km/h) ou, comme jusqu'ici, un casque pour cyclomotoriste homologué (si le genre de construction autorise une vitesse maximale supérieure à 20 km/h).

- 2 mars: systèmes d'avertissement et d'assistance à la conduite pour les nouvelles voitures de tourisme

Les voitures de tourisme nouvellement immatriculées doivent à l'avenir être équipées de systèmes supplémentaires d'avertissement et d'assistance à la conduite (par ex., systèmes antiblocage des freins et de freinage d'urgence, systèmes réglant la dynamique de conduite, systèmes de surveillance de la pression des pneus et des changements de voie). Ces nouveautés seront introduites par étapes et de concert avec l'Union européenne (UE) jusqu'en 2014.

Les sièges d'enfants installés d'origine dans les voitures doivent offrir le même niveau de protection que les sièges achetés dans le commerce d'accessoires automobiles. Pour le moment, seules des ceintures ventrales sont prescrites pour les sièges installés d'origine. Cette règle vaut pour les véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} août 2012 ou transformés après cette date.

- 2 mars: phares obligatoires de jour

Les voitures de tourisme, fourgonnettes et camions ainsi que les cars doivent être équipés de feux de circulation diurnes par analogie à la réglementation UE. Cette obligation vaut pour les véhicules nouvellement homologués après le 1^{er} octobre 2012.

L'importation directe de voitures de tourisme neuves depuis l'espace UE a été simplifiée. L'expertise technique aujourd'hui obligatoire avant l'immatriculation pourra être abandonnée dans certaines conditions. A compter du 1^{er} mai 2012, les services des automobiles n'examineront plus que la conformité entre le véhicule et le certificat pour les véhicules possédant un certificat de conformité européen et ne saisiront que les données nécessaires à l'établissement des documents et à la fixation des impôts.

- 15 juin: mesures améliorant la sécurité routière:

Les Chambres fédérales ont adopté une multitude de nouvelles dispositions dans le cadre du programme de sécurité routière «Via sicura». Les différentes mesures entrent en vigueur par étapes.

L'ensemble de mesures contre les délits de chauffard comme par exemple le durcissement massif des peines et la confiscation et la vente des véhicules à moteur de personnes ayant gravement violé les règles de la circulation est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

L'interdiction des avertisseurs-radars et l'adaptation de l'âge minimal des cyclistes et conducteurs de véhicules à traction animale sont d'autres mesures valables depuis 2013.

La deuxième tranche de «Via sicura» entrera en vigueur début 2014. Elle comprend des mesures qui exigent des prescriptions d'application au niveau des ordonnances.

Imposant des changements dans le système informatique de la Confédération et des cantons, la troisième partie demande plus de temps et ne pourra être réalisée qu'en 2015.

Projets d'initiatives populaires

La Communauté d'intérêts (CI) Motards a lancé au mois de février de l'exercice écoulé l'initiative populaire fédérale «Fluidifier le trafic, diminuer les bouchons (Initiative sur les motocycles et les scooters)». Les conducteurs de deux-roues à moteur devraient à l'avenir pouvoir utiliser également les voies réservées aux bus et remonter lentement des files de voitures à l'arrêt. De plus, les initiateurs demandent que le principe de l'onde verte soit appliqué systématiquement dans les villes afin de fluidifier le trafic urbain. Enfin, elle exige le libre choix du moyen de transport.

La récolte de signatures pour l'initiative sur les motocycles et les scooters a été stoppée à la fin 2012. Les initiateurs admettent avoir sous-estimé le coût financier et personnel d'une telle opération. Le délai de récolte arrive à échéance le 7 août 2013.

Les délégués du Parti des automobilistes ont décidé à l'unanimité le 19 mai de lancer trois initiatives populaires fédérales. La première obligera la Confédération d'adapter le réseau des routes nationales à l'augmentation massive de la circulation. La deuxième vise à garantir le financement de l'aménagement des routes nationales. Au lieu de 50% du produit net des impôts de consommation, 100% devraient à l'avenir être affectés à la route. La troisième initiative vise à faire passer les limitations de vitesse sur les autoroutes et routes hors des localités au niveau qui était le leur avant le mensonge de la mort des forêts. De plus, elle stoppe la multiplication des zones à 30 km/h.

Mesures administratives

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 76 196 personnes ont dû déposer leur permis de conduire en 2012, soit 717 de moins que l'année précédente. A ce chiffre s'ajoutent 3 095 retraits de permis d'élève-conducteur.

Les principales raisons de ces retraits de permis étaient comme les années précédentes des dépassements de la vitesse maximale et l'alcool au volant. Le nombre de retraits pour excès de vitesse a baissé l'an passé de 4,2% pour

tomber à 30 863 cas. Un record absolu avait été enregistré en 2010 dans ce domaine avec 34 427 retraits. Les mesures ordonnées contre des conductrices et conducteurs en état d'ébriété n'ont que légèrement diminué: le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a diminué de 0,6% (17 105 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont reculé de 4,5% (6 084 cas).

Après une baisse passagère en 2011, le nombre de retraits du permis de conduire pour inattention et distraction a de nouveau augmenté durant l'exercice écoulé. L'utilisation interdite d'équipements électroniques de communication et multimédias, de téléphones et de systèmes de navigation durant le trajet a été la cause de 10 232 retraits de permis (9 575 en 2011), soit près de 7% de plus que l'exercice précédent.

La majorité des retraits de permis étaient d'une durée d'un à trois mois (près de 61,6%). Les retraits d'une durée de sept à douze mois ont baissé de 3,6% pour tomber 3 351 cas. Les retraits du permis de conduire pour plus de douze mois ont également reculé, soit de 1 517 à 1 432 (-5,6%). 20,6% des permis retirés l'ont été pour une durée indéterminée. Cette proportion est en hausse de près de 4,5% par rapport à l'année précédente (augmentation de 6,5% en 2011).

Le durcissement du droit intervenu en 2005 (système à cascade avec prolongation progressive de la durée du retrait pour les récidivistes) a permis pour la première fois de maintenir à un faible niveau l'augmentation du nombre de retraits. Si cette tendance se poursuit dans les années à venir, voire si le nombre de retraits de permis baisse durablement, l'objectif principal de la réforme sera atteint, a relevé l'OFROU.

Durant l'exercice écoulé, 4 098 examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle à conduire sûrement. Ce chiffre est une nouvelle fois en augmentation de 17% environ par rapport à l'exercice précédent. Ce développement s'explique par deux raisons principalement:

- après l'annulation du permis de conduire à l'essai, 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.
- 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.

Les résultats des examens psychologiques tendent à prouver que de nombreuses personnes ne disposent pas des facultés caractérielles nécessaires à une conduite sûre. Elles ont donc dû déposer leur permis de conduire pour une durée indéterminée. Le nombre de ces cas a augmenté de 128 pour atteindre 1 151 (+12,5%).

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2012).

Le taux de succès aux examens théoriques pour voitures de tourisme et motos a passé de 69,3% en 2011 à 71,5% l'an dernier alors que le nombre d'examens théoriques organisés a légèrement baissé (de 143 606 en 2011 à 140 826 en 2012). Constat semblable pour les examens pratiques de la catégorie B où 65,5% des candidats ont réussi alors que le nombre total d'examens (142 136) s'est stabilisé au niveau de l'année précédente. Le taux de réussite aux examens pratiques pour les deux catégories de motos A et A1 a très légèrement progressé par rapport à 2011 pour atteindre 66,9% sur un total de 36 106 examens.

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 (ce principe vaut aussi au tunnel du San Bernardino), 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.

Centres de contrôle du trafic lourd: six 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-Mösli, Ripshausen près d'Erstfeld (UR), Stans (NW) et, depuis 2012, St-Maurice. Dans les années à venir, 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 le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral a proposé les mesures suivantes dans son message du 18 janvier 2012 visant à garantir la fluidité de la circulation sur les routes nationales (cf. chapitre «Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales» ci-dessous):

- réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence sur 125 km;
- interdictions ponctuelles de dépasser pour les poids lourds sur environ 520 km
- réductions temporaires progressives des vitesses maximales admises (de 120 à 100 ou 80 km/h) sur environ 400 km);
- information complète des usagers de la route sur les bouchons et les itinéraires d'évitement; gestions des raccordements autoroutiers;
- voies de circulation supplémentaires pour résoudre des goulets d'étranglement.

Les besoins financiers pour la construction de voies supplémentaires corrigent les goulets d'étranglement dépasseront largement les moyens autorisés par le Parlement fédéral et puisés dans le fonds d'infrastructure. Ce crédit de 5,5 milliards de francs suffira tout au plus à assainir les goulets d'étranglement particulièrement gênants. Des moyens financiers supplémentaires sont nécessaires pour garantir durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales et pour éliminer d'autres goulets d'étranglement affectant le trafic, mais dont l'élimination est jugée moins urgente.

Selon le rapport du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 sur l'avenir des infrastructures nationales suisses, environ 400 km de routes nationales seront surchargés en 2020, dont 181 très fortement et environ 180 fortement. Le Conseil fédéral chiffre le coût global de l'aménagement du réseau des routes nationales entre 2010 et 2030 à un montant pouvant aller jusqu'à 67 milliards de francs (sans la TVA et le renchérissement).

Il est dès lors inacceptable pour **routesuisse** que le Parlement approuve des investissements – 8,5 milliards de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales et 5,5 milliards de francs pour la suppression des goulets d'étranglement – qui ne suffisent pas, beaucoup s'en faut, à éliminer dans un délai raisonnable ces obstacles à la circulation. Ces crédits doivent absolument être adaptés. Le gouvernement doit donc présenter dans les plus brefs délais au Parlement un projet complémentaire dressant la liste de toutes les sections actuelles et nouvelles nécessaires à la fonctionnalité durable du réseau des routes nationales. Cette liste doit être assortie d'un projet de financement convaincant.

La commission des transports du Conseil national a repris à son compte cette revendication des associations routières. En 2012, le Parlement fédéral a approuvé la motion «Stratégie de développement de l'infrastructure routière» (12.3329) qui charge le Conseil fédéral de préparer un programme de développement stratégique pour l'infrastructure routière. Le Conseil fédéral s'est déclaré prêt à présenter, par analogie au projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), les besoins stratégiques des routes nationales y compris leur financement. Il adaptera ce programme aux décisions prises entretemps par le Parlement fédéral concernant FAIF et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Bouchons sur le réseau des routes nationales

La croissance constante du trafic sur les routes nationales se traduit par des perturbations du trafic et des bouchons: 19 150 heures de bouchon ont été enregistrées en 2011, 20% de plus qu'en 2010. Deux tiers de ces attentes (15 810 heures) étaient dus à des surcharges de trafic (plus 34% par rapport à 2010). Ces chiffres ressortent du rapport annuel 2011 de l'Office fédéral des routes (OFROU) sur le développement du trafic et la disponibilité des routes nationales. La forte augmentation du nombre d'heures de bouchon s'explique aussi par des raisons statistiques, car les méthodes de recensement ont été affinées ces dernières années.

Les bouchons consécutifs aux accidents (2112 heures d'attente) ont progressé de 4% alors que ceux dus aux chantiers ont reculé de 14% pour s'établir à 1 624 heures.

Les autoroutes touchent à la limite de leur capacité sur plusieurs tronçons. La situation est particulièrement grave sur le contournement nord de Zurich (Winterthour) où des bouchons ont été enregistrés durant 349 jours de l'année 2011. Très touchés également la région de Baregg, la section Berne-Kriegstetten, le contournement de Lausanne et celui de Genève. A l'entrée sud du tunnel du St-Gothard, il y a eu des bouchons durant 182 jours en 2011, à l'entrée nord durant 150 jours. Les bouchons typiques des fêtes de Pâques et des vacances, qui se concentraient autrefois sur certains week-ends, se répartissent aujourd'hui sur plusieurs semaines.

Dans le but de réduire les bouchons, la Confédération mise sur une meilleure gestion des capacités routières existantes (gestion du trafic) ainsi que sur une augmentation de la capacité par l'élimination de goulets d'étranglement. Un projet-pilote permettant l'utilisation limitée de la bande d'arrêt d'urgence est en cours en Suisse romande entre Ecublens et Morges. La circulation est sensiblement plus fluide sur ce tronçon et le taux d'accident y a baissé jusqu'à 70%.

L'OFROU projette à long terme de ramener plus souvent temporairement la vitesse maximale permise à 80 km/h sur les tronçons autoroutiers actuellement limités à 120 km/h. Il estime qu'une réduction de la vitesse réduit le nombre de bouchons et que les tronçons concernés pourraient absorber environ 10% de trafic de plus. Selon l'OFROU, les limitations à 80 km/h seront introduites progressivement.

Aménagement du territoire

Le «Projet de territoire Suisse» a été publié en décembre à l'intention de la Confédération, des cantons, des villes et des communes. Ces collectivités publiques ont développé ensemble dans le cadre d'un processus participatif ce projet qui servira de repère aux autorités de tous les niveaux de l'Etat pour la planification d'habitations et d'infrastructures énergétiques et de transport, pour la conception de paysages et toute autre activité modifiant le territoire.

Ce concept spatial annonce cinq objectifs et trois stratégies. L'un des objectifs est de piloter la mobilité alors qu'une des stratégies vise à faire harmoniser les transports, l'énergie et le développement territorial. La route dessert la Suisse de manière globale, constatent les auteurs du rapport. En revanche, la préférence doit être donnée au rail pour les transports de masse et réguliers de point à point (transport de personnes entre les centres et transports de marchandises de frontière à frontière), car pour ces tâches le chemin de fer constitue en général le moyen de déplacement le plus rapide, le plus sûr et le moins exigeant en ressources.

Autre proposition du Projet de territoire suisse: augmenter la part des transports en commun et de la mobilité douce dans les agglomérations. A noter que ses auteurs admettent tout de même que la fonctionnalité et la capacité du réseau routier superposé doivent être conservées et garanties.

42

Projets routiers cantonaux

Les citoyennes et les citoyens du canton de Thurgovie se sont prononcés le 23 septembre avec une majorité de presque 55% pour la construction de la route

reliant le lac de Constance à la vallée de la Thur et de la route de l'Oberland. Ces deux nouvelles routes déchargeront les communes des vallées de la Thur et de l'Aach du trafic de transit et offriront une meilleure desserte à la partie orientale du canton en direction de Frauenfeld et de Kreuzlingen. La route lac de Constance-vallée de la Thur sera sans doute intégrée en 2014 dans le réseau des routes nationales sous la dénomination de N23. En revanche, le souverain thurgovien a rejeté la proposition du gouvernement et du Parlement d'augmenter de 10% les taxes et redevances routières. Ce projet a été enterré par 60% des votants.

Les citoyennes et citoyens du canton du Tessin ont approuvé le 23 septembre à une majorité serrée de 51% un crédit de projet de 2,5 millions de francs pour la nouvelle sortie d'autoroute de Bellinzone qui coûtera 60 millions de francs. Alors que la région de Bellinzone s'est prononcée très nettement pour cette réalisation, les agglomérations de Lugano et de Locarno s'y sont opposées. Cette votation a eu lieu parce que les Verts tessinois ont réussi à faire aboutir un référendum contre ce projet de nouvelle sortie Bellinzone-Centre de l'A2.

Avec une proportion acceptante de près de 63%, les citoyennes et citoyens ainsi que toutes les communes du canton de Zurich ont approuvé le projet de route d'accès à l'autoroute A4 par les communes d'Ottenbach et d'Obfelden dans le district de Knonau.

Le souverain de la ville de Lucerne a rejeté de justesse – par 8880 voix contre 8100 – l'initiative populaire «Pas d'accès routier sud à la ville» des Jeunes Socialistes. Il s'agit d'une nouvelle route entre le raccordement autoroutier Lucerne-Kriens et les quartiers de la ville au sud de la gare. L'initiative exigeait que la ville stoppe la planification de cette nouvelle liaison avec l'autoroute urbaine projetée à Lucerne.

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 376 millions de francs en 2011 (2010: 298 millions de fr.). Le produit (y compris les subventions) a atteint 10,31 milliards de francs (2010: 9,84 milliards) et les charges étaient de 10,02 milliards (2010: 9,54 milliards de fr.). Le degré de couverture des coûts était de 103,8% (l'année précédente: 103%).

Sur le produit des transports, soit 4,21 milliards de francs (2010: 4,09 milliards de fr.), 78% (2010: 77%) reviennent au trafic de personnes et 22% (2010: 23%) 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 3,35 milliards de francs, soit environ 126 millions de plus qu'en 2010. 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 70,3% (69,3% en 2010).

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 (les subventions ne sont pas considérées comme un produit) indique un découvert de 10,20 milliards de francs (2010: 10,14 milliards de fr.), ce qui équivaut à un degré de rendement propre de seulement 40,9% (2010 : 40%).

Les coûts externes du trafic ferroviaire (trafic de personnes et de marchandises), qui se montent à environ 471 millions de francs, ne sont pas pris en considération dans le compte ferroviaire (base de calcul: année 2007).

Réforme ferroviaire: les Chambres fédérales ont terminé l'examen du volumineux projet de réforme ferroviaire 2. Durant la session de printemps, le Conseil des Etats a décidé que le préposé à la surveillance des prix ne contrôlerait plus les tarifs des transports publics, mais serait entendu lors de la définition des objectifs d'entreprise. En clair, la Petite Chambre a tenté de régler le conflit d'objectifs entre l'assainissement de l'entreprise et les tarifs prétendument excessifs en supprimant tout simplement l'organe de contrôle. Cette idée a suscité une opposition véhémente au Conseil national. Elle réduit les compétences du préposé à la surveillance des prix concernant la fixation des tarifs CFF à grande distance et offre quasiment un chèque en blanc aux compagnies ferroviaires pour de futures augmentations des prix. Il serait d'autant plus déplacé d'affaiblir le rôle du préposé à la surveillance des prix qu'il faut s'attendre à de fortes hausses tarifaires dans le chemin de fer, a-t-on estimé à la Grande Chambre.

Le 16 mars, le Parlement fédéral a approuvé à l'unanimité la loi fédérale sur la deuxième étape de la réforme ferroviaire 2.

Hausses tarifaires dans les transports publics: en même temps que le changement d'horaire annuel, les entreprises des transports publics ont augmenté leurs tarifs de 5% en moyenne. Les billets individuels de 2^e classe ont renchéri de 3%. Le prix d'un abonnement général 2^e classe pour adulte a progressé de 6% pour se fixer à 3 550 francs alors qu'un abonnement général de première classe coûte désormais 5 800 francs. Les abonnements demi-tarif valables un, deux ou trois ans coûtent jusqu'à 32% plus cher. Néanmoins, ces hausses pour les clients sont moins importantes que prévu initialement.

Transports ferroviaires de marchandises: CFF Cargo a terminé le redimensionnement de son réseau de transport par wagons entiers. En décembre 2012, le nombre de points desservis est tombé de 502 à 374. Les chemins de fer fédéraux (CFF) entendent ainsi économiser globalement quelque 28 millions de francs.

Les transports ferroviaires de marchandises ne sont pas assainis financièrement pour autant. Un handicap provient du fait que sans la participation d'entreprises privées il n'est pas possible de développer un marché pour les prestations de traction. Les coûts sont poussés à la hausse non seulement par les onéreuses manœuvres de triage, mais aussi par l'expansion constante du trafic de personnes et l'absence de référence de prix faute de concurrent.

Profitant du programme réduisant les effets négatifs du franc fort, l'Office fédéral des transports (OFT) a dépensé 21 millions de francs supplémentaires

pour soutenir les transports ferroviaires de marchandises. Cet argent a bénéficié aux quatre compagnies ferroviaires qui travaillaient en 2011 dans le trafic transalpin combiné où la faiblesse de l'euro était particulièrement ressentie. Durant la première moitié de décembre 2011, l'OFT avait déjà distribué un peu plus de 11 millions de francs prélevés dans ce programme. Cet argent a été versé à des compagnies ferroviaires et de bus ainsi qu'à des remontées mécaniques et des compagnies de navigation.

Bruit du chemin de fer: le Conseil fédéral a approuvé fin novembre un ensemble de mesures supplémentaires contre le bruit du chemin de fer et il en a saisi le Parlement. Les nouvelles valeurs limites pour les émissions sonores des wagons de marchandises représentent le principal élément de ce programme. L'utilisation de wagons bruyants sera ainsi interdite sur le réseau ferroviaire suisse à partir de 2020.

Les nouvelles mesures proposées par le Conseil fédéral coûteront au total 185 millions de francs, si bien que le crédit FTP initialement prévu pour la réduction du bruit des chemins de fer pourra être réduit de 339 millions de francs. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui est censé remplacer le fonds FTP à partir de 2017, disposera ainsi d'un montant supplémentaire de 30 millions de francs par an durant les dix premières années.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA)

Effets du tunnel de base sous le Loetschberg: selon une étude sur les effets en termes de transports et d'aménagement du territoire du tunnel ferroviaire de base sous le Loetschberg, le trafic de voyageurs entre Berne et le Haut-Valais a augmenté de 74% entre 2007 et 2011. Le bénéfice quantifiable qu'apporte ainsi le tunnel de base sous le Loetschberg, soit 88 millions de francs par an, est néanmoins largement inférieur aux coûts d'exploitation (environ 150 millions de francs par an) de cet ouvrage qui fait partie des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA).

Les résultats de cette étude relativisent fortement les effets économiques de cette onéreuse infrastructure de transport. On constate notamment que les conséquences sur le transfert des transports de la route au rail sont faibles: 4% seulement des voyageurs sur la ligne du tunnel de base sous le Loetschberg ont passé de la voiture au rail alors que 11% auraient renoncé au voyage si ce «RER» entre la Valais et Berne n'existait pas. Dans les transports de marchandises, le transfert s'est moins fait de la route au rail que de l'axe du St-Gothard vers celui du Loetschberg.

L'avancement du projet de **tunnel de base sous le St-Gothard** était conforme aux prévisions en 2012, si bien que l'inauguration de cet ouvrage en 2016 paraît toujours réaliste. Les travaux se sont concentrés sur la pose des équipements ferroviaires et la préparation de la mise en service. Grâce au progrès rapides des travaux, les risques au niveau des coûts ont une fois de plus reculé. Selon la délégation parlementaire de surveillance des NLFA, la gestion des interfaces complexes dans les équipements ferroviaires et la préparation de la mise en service constituent actuellement les principaux facteurs de risques.

45

Au chantier du **tunnel de base sous le Ceneri**, les travaux de surface et d'excavation se poursuivent à grande vitesse. A la fin de l'exercice écoulé,

l'avancement du tunnel vers le nord était cependant en retard de plusieurs mois par rapport au plan en raison de difficultés géologiques. La délégation parlementaire de surveillance a chargé l'Office fédéral des transports de revoir la planification des échéances et de vérifier si une mise en service du tunnel pour le changement d'horaire 2019 est toujours réaliste. En décembre 2012 on attendait toujours l'attribution de la technique ferroviaire du Ceneri qui est le dernier grand mandat de construction de ce projet.

La réalisation rapide d'un corridor de 4 mètres de hauteur sur les **voies d'accès** suisses aux tunnels de base revêt aujourd'hui une importance croissante. Le financement de ces travaux n'est cependant pas encore assuré. Le Conseil fédéral prévoit d'en saisir le Parlement en 2013.

La délégation parlementaire de surveillance est toujours inquiète quant aux voies d'accès étrangères. Plusieurs projets tant en Italie qu'en Allemagne sont en retard et leur financement n'est pas garanti. La délégation a néanmoins appris avec satisfaction que les autorités allemandes ont approuvé le financement d'une voie d'accès aux NLFA de 16 km au sud de Karlsruhe. Des solutions communes ont en outre été trouvées pour deux sections de l'aménagement contesté de voies d'accès allemandes au nord de Bâle. Le contournement de Freiburg pour les trains marchandises ainsi que le tracé sud exigé par les habitants de la région seront achevés en 2020, soit trois ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire de base sous le St-Gothard. Les coûts supplémentaires de quelque 250 millions d'euros sont supportés à parts égales par l'Etat fédéral allemand et par le land.

Coûts: l'OFT et Alp-Transit Gotthard (ATG) maintiennent leurs prévisions concernant les coûts, les finances et les délais. Ainsi, le coût final se monterait à 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. Selon une étude présentée en 2011 par Ecoplan et Infras, les coûts d'exploitation et d'entretien ne sont couverts qu'au début. Avec le vieillissement des ouvrages et, partant, l'augmentation des frais d'entretien et d'exploitation, ce compte basculera cependant et se soldera à long terme par un déficit de quelque 200 millions de francs par an. L'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui avait réussi en 1992 à faire passer en votation populaire le premier projet des NLFA, avait encore annoncé une exploitation rentable de ces lignes.

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

La Confédération investit jusqu'à fin 2020 quelque 1090 millions de francs (niveau de prix 2003) dans le raccordement du chemin de fer suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse dans le but de réduire la durée des trajets vers les villes de Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a prélevé à cet effet des montants supplémentaires dans le Fonds de financement des grands projets ferroviaires (FTP). Ces crédits sont destinés aux travaux suivants: aménagement de la ligne Roggwil-Berne et agrandissement de plusieurs gares entre Delémont et Delle dans le canton du Jura sur la ligne Bienne-Belfort.

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Dans son contreprojet à l'initiative ATE «pour les transports publics», le Conseil fédéral a annoncé le 18 janvier 2012 ses intentions concernant l'aménagement et le financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Cette réforme prévoit un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) qui couvrira à l'avenir le coût du renouvellement, de l'exploitation et de l'aménagement du réseau ferroviaire. La lacune financière, notamment au niveau du renouvellement des équipements, sera comblée par des contributions supplémentaires de tous les acteurs concernés, soit la Confédération, les cantons, les passagers ainsi que le mode de transport route (par le biais de la RPLP et dudit quart NLFA).

Chambre prioritaire dans ce dossier, le Conseil des Etats a examiné le projet FAIF durant la session d'hiver. Il entend engager presque deux fois plus de moyens financiers que demandés par le Conseil fédéral – 6,4 au lieu de 3,5 milliards de francs – dans le développement du réseau ferroviaire jusqu'en 2025. De plus, la Petite Chambre a déjà posé quelques jalons dans la perspective de l'étape suivante des aménagements ferroviaires en exigeant du Conseil fédéral de présenter d'ici à 2018 un nouveau message à ce sujet.

Le Conseil des Etats a apporté son soutien au fonds d'infrastructure ferroviaire non limité dans le temps et à l'aménagement du réseau ferroviaire suisse. Pour la première fois, un instrument financier, qui ne sera pas exposé aux réductions budgétaires annuelles, servira à payer la totalité de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement. Le FIF sera alimenté par le produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'en 2030) et la TVA. La Confédération verse de son côté 2,3 milliards de francs dans le FIF. Les autres ressources du fonds sont la hausse du produit de l'impôt fédéral direct grâce à la limitation de la déduction fiscale accordée aux pendulaires, l'augmentation des tarifs ferroviaires et une plus forte participation des cantons. Par 36 voix contre 1, le Conseil des Etats a décidé d'engager entre 2018 et 2030 un pour-mille de TVA supplémentaire pour financer l'augmentation du crédit accordé à l'extension du réseau ferroviaire.

47

Des représentants des partis de droite au Conseil des Etats ont souligné durant ces débats la nécessité d'instituer un fonds analogue pour le trafic routier (que le Conseil fédéral prépare d'ailleurs). La limitation de la déduction fiscale pour les pendulaires a également suscité des discussions en ce sens qu'elle discrimine les habitants des régions rurales qui ne disposent pas d'une desserte suffisante en transports publics.

La Petite Chambre a ainsi terminé en première lecture l'examen du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) qui est considéré comme un contreprojet direct à l'initiative ATE «Pour les transports publics» que les conseillers aux Etats ont rejetée à l'unanimité.

Avant l'ouverture des débats parlementaires sur le projet FAIF, **routesuisse** a mis en garde contre une nouvelle violation du principe de causalité dans le financement des aménagements ferroviaires. Or, le projet FAIF contrevient de plusieurs manières à ce principe de financement des transports en vertu duquel chaque mode de transport doit financer lui-même les frais qu'il occasionne alors que toute subvention transversale doit être évitée. **routesuisse** s'est également opposée à la limitation à 3 000 francs de la déduction fiscale accordée aux pendulaires dans l'impôt fédéral direct, car cette mesure frappe exclusivement les pendulaires automobilistes. Enfin, il y a lieu de renoncer à la notion de «transports terrestres» qui sert à justifier l'utilisation du produit de la RPLP pour le rail (voir à ce sujet également le chapitre «Financement des infrastructures de transport» ci-dessous).

Crédits pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et pour le mandat de prestations Confédération-CFF durant la période 2013–2016

Dans son message du 2 mars, le Conseil fédéral propose au Parlement d'ouvrir un crédit de près de 9,5 milliards de francs pour l'exploitation et la rénovation du réseau ferroviaire entre 2013 et 2016. Plus des deux tiers de ce montant, soit 6,6 milliards de francs, reviennent aux Chemins de fer fédéraux (CFF) et près d'un tiers (2,8 milliards de francs) aux infrastructures des chemins de fer privés. Cette somme est supérieure de 600 millions de francs à celle engagée à cet effet en 2010.

Cette augmentation du cadre de paiement pour l'infrastructure des CFF et du crédit d'engagement pour les chemins de fer privés est compensée par une réduction correspondante du fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP). Cette compensation représente au total 650 millions de francs pour la période 2013 à 2016.

Ce projet a été approuvé au Conseil des Etats durant la session d'été au et Conseil national pendant la session d'automne.

Trafic d'agglomération

Selon la loi sur le fonds d'infrastructure (loi fédérale du 6 octobre 2006 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.

Pour l'étape de financement 2011 à 2014, les Chambres fédérales ont libéré en 2009 un montant de 1,5 milliards de francs du crédit destiné au trafic d'agglomération. Ce montant alimente au total 26 programmes d'agglomération routiers et ferroviaires, dont la ligne diamétrale zurichoise (DML).

Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), plus de 40 programmes d'agglomération de la deuxième génération ont été déposés auprès de la Confédération à la fin juin 2012. Les investissements demandés par ces projets de première et de deuxième priorité, dont la réalisation devrait débuter en 2015, voire en 2019, représentent à eux seuls une somme de quelque 20 milliards de francs. La participation de la Confédération se monte à 50% au maximum, ce qui fait 10 milliards. Ce montant est cependant cinq fois supérieur aux moyens financiers disponibles.

A peine deux milliards de francs sont actuellement encore réservés dans le fonds d'infrastructure pour les programmes d'agglomération. La durée de ce fonds est limitée à 2027. Compte tenu du clivage important entre les besoins affichés et les moyens disponibles, la Confédération va réfléchir au développement de ce cofinancement, indique l'ARE.

(Pour d'autres développements sur ce thème, voir chapitre *Fonds d'infrastructure routier*; ci-dessous)

Politique énergétique et environnementale

Energie

Nouvelle politique énergétique

Le 25 mai 2011 le Conseil fédéral a décidé que la Suisse abandonnerait à moyen terme l'énergie nucléaire. Les centrales nucléaires seront désaffectées à la fin de leur durée d'exploitation fixée sur la base de la technique de sécurité. Aucune nouvelle centrale ne sera construite. La stratégie énergétique sera réorientée en ce sens que le Conseil fédéral vise un approvisionnement électrique propre, sûr, largement autonome et économique. Les objectifs climatiques seront maintenus et une éventuelle production électrique fossile supplémentaire sera réduite au strict minimum.

Le Conseil fédéral a réaffirmé durant l'exercice écoulé que l'abandon progressif de l'énergie nucléaire était faisable. Les coûts de ce « tournant énergétique » se monteraient à quelque 30 milliards de francs jusqu'en 2050 selon le gouvernement. A en croire la conseillère fédérale Doris Leuthard, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports de l'énergie et de la communication (DETEC), l'abandon du nucléaire placera cependant la Suisse devant d'importants défis: d'une part, il faut réduire la consommation d'énergie et, d'autre part, il s'agit de remplacer l'électricité nucléaire. Malgré la croissance démographique et économique, la consommation d'énergie devrait être réduite de 30% d'ici à 2050 par rapport à son niveau de 2000.

Le premier ensemble de mesures proposé ne permettant d'atteindre que la moitié des objectifs visés jusqu'en 2050, il faudra faire des efforts supplémentaires. Pour la période suivant 2020, le Conseil fédéral prévoit de transformer les taxes de soutien actuelles en un système d'incitation. A cet effet, le Département fédéral des finances (DFF) prépare actuellement un rapport sur la réforme fiscale écologique.

Fin septembre, la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédérale a été mise en consultation pour une période de trois mois auprès des cantons et des organisations intéressées.

Consommation d'énergie

La consommation d'énergie finale en Suisse a baissé de 6,5% entre 2010 et 2011 pour tomber à 852 330 tera-joules. Le temps relativement doux de l'année 2011 s'est fortement répercuté sur la consommation énergétique suisse. La majeure partie de l'énergie est actuellement consommée par le secteur des transports. Sa part à la consommation totale était de 36%.

En 2011, la consommation de carburants a progressé d'un plus de 1%. Les ventes de carburant diesel (+2,6%) et surtout de kérosène (+9,6) ont le plus fortement augmenté. Comme ces dix dernières années, la consommation d'essence était en baisse (-3,9%). La tendance au remplacement de l'essence par le diesel se poursuit de manière ininterrompue. A noter que la consommation de carburants bio s'est elle aussi sensiblement accrue (+7,1%).

L'Union pétrolière suisse (UP) annonce pour l'année 2012 une augmentation de la consommation globale de carburant de 1,1%. Constatée depuis quel-

ques années déjà, la baisse de la demande d'essence s'est poursuivie durant l'exercice en revue (-3,5% par rapport à 2011). En revanche, la consommation de diesel a progressé de 6,1% par rapport à 2011 (cf. à ce propos le chapitre ci-dessous «Ventes d'huiles minérales en Suisse»).

Ces derniers résultats confirment que les ventes de carburants (à l'exclusion du kérosène) n'augmentent plus que légèrement depuis l'an 2000, soit de 0,3% 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 2,5% en moyenne par an. Une croissance marquée caractérise en revanche les ventes de diesel, avec une progression moyenne de 5,6% par an. Dans les années nonante 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 2010 a baissé de 3,5% par rapport à 2010 pour s'établir à 6,39 l/100 km. En valeur absolue, cette baisse de la consommation est de 0,23 l/100 km. Arrivée à échéance, la convention d'objectifs conclue avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui exigeait une consommation de 6,4 l/100 km, a ainsi été satisfaite – avec un retard de trois ans, certes, mais sans onéreux mécanismes d'incitation décrétées par l'Etat.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont reculé en moyenne de 3,7% pour se situer en 2011 à 155 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km; 2010: 161 g/km). Les émissions de CO₂ des voitures à essence ont reculé de 3,6% pour tomber à 153 g/km (2010: 159 g/km), celles des modèles diesel ont régressé à 158 g/km (2010: 164 g/km).

La consommation de carburant d'une voiture dépend essentiellement de son poids: elle augmente d'environ un demi-litre pour 100 kg de poids supplémentaire. Après avoir baissé durant les années 2008 et 2009, le poids à vide moyen des voitures de tourisme a repris l'ascenseur en 2010 et 2011 pour atteindre 1 456 et 1 483 kg (2009: 1448 kg), ce qui équivaut à une augmentation de 17,5 kg par an.

La cylindrée moyenne des voitures neuves a baissé une nouvelle fois en 2011 pour se fixer à 1 780 cm³ (-20 cm³ par rapport à 2010), évolution qui s'explique notamment par la multiplication des petits moteurs suralimentés. A titre de comparaison: entre 1996 et 2007, la cylindrée moyenne des voitures neuves se situait entre 1 944 et 1 989 cm³.

Le rendement des voitures neuves a continué de s'améliorer. La consommation pour 1 000 kg de poids de véhicule était de 4,31 l/100 km en 2011 (2010: 4,55 l/100 km), soit plus de deux litres de moins qu'en 1996 (6,84 l/100 km) et presque trois litres de moins qu'en 1990 (7,5 l/100 km).

La proportion de voitures neuves à moteur diesel s'accroît continuellement depuis 1996 (sauf en 2009) et atteignait en 2011 33% (2010: 30,3%). Les voitures diesel nouvellement immatriculées en 2011 consommaient en moyenne 6 l/100 km (2010: 6,21 l/100 km), soit environ 0,6 l ou 9% de moins que la consommation moyenne des voitures de tourisme neuves à moteur à essence.

Le programme **«EnergieSuisse»** de la Confédération se concentre sur l'information et la sensibilisation de la population aux économies d'énergie. Le but est d'inciter les gens à remplacer de leur propre initiative 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 leur rendement 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.

Infrastructure de recharge rapide pour voitures électriques: le projet «EVite», qui prévoit la réalisation d'une infrastructure nationale de recharge rapide pour voitures électriques, a été lancé le 21 novembre 2012 sous l'égide de l'association Swiss eMobility. Au moins 150 bornes de recharge seront installées durant la première phase de construction. Il est prévu de développer cette infrastructure de base pour en faire à moyen ou à long terme un dense réseau couvrant tout le territoire du pays. L'objectif d'EVite est de réaliser une des conditions essentielles au développement rapide du marché suisse de la mobilité électrique.

Initiative Cleantech: le Parti socialiste suisse (PSS) a déposé le 6 septembre 2011 son initiative populaire fédérale «de nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables (initiative cleantech)» avec un peu moins de 105 000 signatures valables. Cette initiative exige que la Suisse abandonne progressivement l'énergie nucléaire et quitte sa dépendance du pétrole. D'ici à l'an 2030, la Suisse devrait couvrir au moins la moitié de sa consommation énergétique avec des énergies renouvelables.

Bien qu'aux yeux du Conseil fédéral l'initiative Cleantech harmonise assez bien avec sa nouvelle stratégie énergétique 2050, le gouvernement recommande son rejet dans le message qu'il a adressé le 15 juin 2012 aux Parlement.

Initiative populaire «remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie»: le parti des vert'libéraux de Suisse a déposé le 17 décembre 2012 à la Chancellerie fédérale son initiative populaire fédérale «remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie» avec près de 109 000 signatures. Ce projet prévoit de remplacer la totalité de la TVA, qui produit plus de 20 milliards de francs par an, par un impôt énergétique. Entre autres hausses, le prix du carburant augmenterait de 80 centimes par litre et devrait même être porté progressivement à 5 francs par litre jusqu'en 2050 pour empêcher que cette ressource financière ne se tarisse.

Initiative populaire «pour un financement raisonnable des dépenses de santé»: une récolte de signatures est en cours depuis le 28 août 2012 pour une initiative demandant un nouveau mode de financement des prestations de l'assurance-maladie et accidents. Ce système se base sur une taxe d'incitation sur les énergies non renouvelables, l'alcool, le tabac, les casinos ainsi que les stupéfiants, le sucre et les matières grasses.

Encouragement des voitures à bon rendement énergétique et produisant peu d'émissions: le DETEC a durci les catégories énergétiques sur l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves et il les a adaptées au dernier niveau de la technique au 1^{er} août 2012 (avec un délai de transition jusqu'au 31 décembre 2012), faute de quoi, relève ce département, le nombre de voitures entrant dans la catégorie A (la meilleure) ne cesse de croître. Le constant progrès technique des moteurs réduit en effet la consommation et, partant, les émissions de CO₂ des nouvelles voitures.

Etiquette UE pour les pneus: l'Union européenne (UE) a introduit le 1^{er} novembre 2012 une étiquette pour les pneus qui informe sur l'adhérence sur chaussée mouillée, le rendement énergétique (économies de carburant) et le bruit de roulement des gommés.

A l'occasion de l'introduction de l'étiquette UE sur les pneus, les Offices fédéraux des routes (OFROU), de l'énergie (OFEN) et de l'environnement (OFEV) ont lancé l'offensive d'information «Pneus meilleurs» de concert avec les principales organisations de la branche, soit l'Association suisse du pneu (ASP), l'UPSA (Union professionnelle suisse de l'automobile), le Touring Club Suisse (TCS) ainsi que l'organisation d'achat de l'UPSA (ESA). Cette campagne vise à sensibiliser le large public à la nouvelle étiquette sur les pneus afin que chacun puisse contribuer à l'augmentation de la sécurité routière et à la réduction de la consommation et du bruit.

Les pneus sont responsables d'environ 20% de la consommation de carburant, notamment en raison de leur résistance au roulement. De plus, les pneus silencieux permettent de réduire de moitié les émissions sonores des voitures de tourisme.

Environnement

Immissions de polluants atmosphériques

Selon le rapport «Environnement Suisse 2011» des Offices fédéraux de l'environnement (OFEV) et de la statistique (OFS), la qualité de l'environnement s'est notablement améliorée durant les décennies écoulées. Les principaux progrès ont cependant été réalisés avant le changement de millénaire. Depuis, la situation n'a guère changé et peut tout au plus être qualifiée de stable. Aujourd'hui les valeurs-limites d'immission sont certes respectées pour la majorité des polluants atmosphériques, mais les objectifs centraux concernant le changement climatique sont largement ratés. Les engagements pris dans le protocole de Kyoto en termes de réduction des émissions ne peuvent être tenus que moyennant l'achat de certificats d'émission à l'étranger (cf. chapitre Réduction des émissions de CO₂ ci-dessous). Toujours selon ce rapport, le trafic routier est de loin la plus importante source de bruit en raison de l'augmentation constante de la circulation.

Les mesures du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) confirment le succès de la politique de protection de l'air menée jusqu'ici par la Confédération, les cantons et les communes. La qualité de l'air s'est nettement améliorée depuis 1985. La plupart des valeurs limites visant à protéger la santé et l'environnement sont aujourd'hui respectées. Les émis-

sions de soufre, de monoxyde de carbone et de plomb sont même largement inférieures à ces limites. Tel n'est pas encore le cas des substances nocives que sont l'ozone, les particules fines et le dioxyde d'azote. Bien que la situation se soit également améliorée dans ce domaine, les immissions dépassent les maximums fixés à certains endroits. En revanche, la très sévère valeur limite imposée en 1997 pour les particules fines est désormais respectée sur presque la totalité du territoire national à l'exception de quelques stations de mesure particulièrement exposées.

Changement climatique

Les 194 Etats et l'Union européenne (UE) participant à la 18^e Conférence de l'ONU sur le climat (Conference of the Parties – COP 18) à Doha (Katar) ont fini, après de difficiles négociations, à se mettre d'accord sur une prolongation du protocole de Kyoto jusqu'en 2020. La deuxième période d'engagement commence donc le 1^{er} janvier 2013 et dure jusqu'en 2020.

Les 27 Etats membres de l'UE ainsi que dix autres Etats industrialisés, dont l'Australie, la Norvège et la Suisse, poursuivent l'application de cet accord international. Or, ce dernier ne couvre plus que 12% environ des émissions globales de gaz à effet de serre, car les gros pollueurs comme la Chine, les Etats-Unis et l'Inde continuent de rester à l'écart ou, comme la Russie, le Japon et le Canada, ne participent pas à la prolongation de l'accord de Kyoto.

Les travaux sur un mécanisme international traitant les dommages causés par le changement climatique dans les pays pauvres devraient commencer l'année prochaine. On ne sait cependant pas encore si les Etats contractants parviennent à préparer d'ici à 2015 une nouvelle convention sur le climat couvrant la période suivant 2020.

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.

En complément aux mesures prises à l'intérieur du pays, il est également possible de faire valoir des certificats d'émission générés grâce à la réalisation de projets de protection du climat à l'étranger (Joint Implementation und Clean Development Mechanism). Les objectifs de la loi sur le CO₂ et de l'accord de Kyoto ne peuvent être atteints que si la Fondation Centime Climatique accroît sa production. Le protocole de Kyoto autorise de surcroît la prise en compte de la capacité de réservoir de CO₂ des forêts suisses pour répondre aux objectifs de réduction.

Les émissions de CO₂ dues à la consommation de carburants s'élevaient en 1990 selon les chiffres de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) à 15,42

millions de tonnes; en 2011 elles se situaient avec 17,22 millions de tonnes (-1,1% par rapport à 2010) à 3,02 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 étrangers de CO₂ par la Fondation Centime Climatique, l'objectif du plan visé dans le domaine des carburants se situait à 0,02 million de tonnes (état en 2011).

En 2011 les émissions de CO₂ émanant des combustibles (20,77 millions de tonnes) ont baissé de 6,1% par rapport à 2010; elles étaient donc inférieures 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	40,79	100,0	25,36	100,0	15,42	100,0
1995	39,26	96,2	24,16	95,3	15,09	97,9
2000	41,18	101,0	24,35	96,0	16,82	109,1
2005	40,74	99,9	23,91	94,3	16,83	109,1
2010	39,54	96,9	22,13	87,3	17,41	112,9
2011	37,99	93,1	20,77	81,9	17,22	111,7
<i>Obj. 2008–12</i>	<i>36,7</i>	<i>90,0</i>	<i>21,6</i>	<i>85,0</i>	<i>14,2</i>	<i>92,0</i>
<i>Obj. 2008–12</i> (avec les certificats)	<i>39,7</i>		<i>21,6</i>		<i>17,2</i>	

(Source: OFEV)

Les transports sont aujourd'hui responsables d'un tiers environ de la totalité des émissions de gaz à effet de serre. Concernant les certificats d'émissions, la Confédération a conclu avec la Fondation Centime Climatique divers accords en vertu desquels cette organisation doit fournir à la Confédération chaque année des certificats d'émissions pour environ trois millions de tonnes de CO₂. Pour cette raison, mais aussi en raison des températures douces de l'année 2011 (baisse de la consommation des chauffages), on peut partir de l'hypothèse que la Suisse a atteint l'objectif climatique de la convention de Kyoto concernant la période d'engagement 2008–2012. Les chiffres actualisés n'étaient cependant pas encore disponibles en mars 2013.

Fondation Centime Climatique: la Fondation Centime Climatique, une institution privée à laquelle **routesuisse** participe, s'est engagée 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 (contrat conclu en 2005 et contrat complémentaire conclu en 2009). Le 17 janvier 2012, la conseillère fédérale Doris Leuthard, chef du DETEC, a signé une nouvelle convention complémentaire avec la Fondation Centime Climatique dans laquelle cette dernière accepte, en plus de ses engagements pour les années 2008 à 2012, d'apporter une contribution supplémentaire d'un million de tonnes de CO₂ par an, soit au total une réduction de 17 millions de tonnes de CO₂. Cela donne une réduction annuelle de 3,4 millions de tonnes de CO₂, dont au moins 0,4 million doit être obtenu en Suisse.

La Fondation Centime Climatique est financée depuis le 1^{er} 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).

Le prélèvement du centime climatique a été prématurément suspendu à la fin du mois d'août 2012. Les réserves suffisaient pour répondre aux engagements jusqu'en 2014, a communiqué la Fondation Centime Climatique. Avec l'entrée en vigueur de la loi révisée sur le CO₂ au début 2013, la phase de la protection facultative du climat en Suisse a pris fin.

Future politique climatique de la Suisse: la révision de la loi sur le CO₂ en 2011 constitue le point fort de la future politique climatique suisse. Cette loi sert de contreprojet indirect aussi bien à l'initiative populaire sur le climat qu'à l'initiative anti-4x4 (retirée en 2011).

La nouvelle loi sur le CO₂ vise à réduire de 20% au moins les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990. Cette réduction devra être obtenue par des mesures prises à l'intérieur du pays uniquement. En résumé, le législateur a approuvé les instruments et mesures suivants pour atteindre cet objectif:

- l'augmentation de la taxe d'incitation sur les combustibles a été maintenue. Les entreprises peuvent être exemptées de la taxe CO₂ en prenant des mesures économiques adéquates.
- les émissions moyennes de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme mises en circulation doivent être ramenées à 130 g/km d'ici à 2015, faute de quoi les importateurs s'exposent à des sanctions considérables dont le produit est versé au fonds d'infrastructure finançant l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes et dans les agglomérations. Cette mesure a fait l'objet d'un projet séparé qui est entrée en vigueur au milieu de l'année 2012.
- en lieu et place du centime climatique facultatif, les importateurs sont contraints de compenser partiellement les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburants. Un supplément de compensation maximal de 5 centimes par litre pourra être prélevé sur l'essence et le diesel pour financer l'achat de certificats d'émission.
- malgré la limitation aux mesures prises au niveau national, les entreprises auront à l'avenir la possibilité de compenser leurs émissions à l'étranger via le commerce européen de certificats d'émission.

La nouvelle loi sur le CO₂ est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 (certaines dispositions ont été mises en vigueur avant cette date).

Initiative populaire «pour un climat sain»: ladite initiative sur le climat demande que les émissions de gaz à effet de serre au niveau national soient réduites d'au moins 30% d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990. Ce but doit être atteint pas l'introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants, par une utilisation économe des ressources d'énergie et le recours à des énergies renouvelables.

Les Chambres fédérales ayant recommandé durant la session d'été 2012 le rejet de cette initiative, puis adopté la révision totale de la loi sur le CO₂, les initiateurs ont retiré leur projet après échéance du délai référendaire.

Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Réduction des émissions de substances nocives: la qualité de l'air suisse ne cesse de s'améliorer. Près des routes à fort trafic et dans les villes, la consommation élevée et encore croissante d'énergie et de ressources par les transports, la production et la consommation continue de polluer excessivement l'air par des substances nocives. Il y a trop d'oxydes d'azote, de poussières fines et d'ozone. Des mesures supplémentaires de protection de l'air sont donc nécessaires.

Selon le rapport l'Office fédéral de l'environnement (EFEV) sur la suie émise par les moteurs diesel, la pollution de l'air due aux dangereuses particules générées par ce type de moteur diminue grâce à l'efficacité des filtres, et cela malgré le doublement de la consommation de carburant diesel par les véhicules durant les quinze ans écoulés. Les principaux progrès ont été enregistrés dans le trafic lourd et dans les transports en commun.

Selon l'OFEV, il faut prendre des mesures durables pour réduire les émissions de substances nocives. Il s'agit notamment de recourir systématiquement aux techniques les plus modernes au niveau des véhicules, des installations industrielles, des chauffages et de l'agriculture, de sensibiliser la population et de prendre des mesures d'incitation comme la RPLP et la taxe sur les composés organiques volatiles (COV).

Le Conseil fédéral a approuvé le 30 novembre une modification d'ordonnance selon laquelle le service antipollution obligatoire tous les deux ans sera supprimé dès le début 2013 pour les voitures et poids lourds récents équipés d'un système de diagnostic embarqué. Ces systèmes surveillent en permanence les éléments techniques influençant les gaz d'échappement et affichent les éventuels dysfonctionnements sur le tableau de bord. Trois cinquièmes des véhicules concernés possèdent déjà un tel dispositif.

Taxes d'incitation / réforme fiscale écologique: l'initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)» a été déposée avec 112 100 signatures à l'appui. Les auteurs de cette initiative appartiennent au Parti des Verts. Visant une économie durable et ménageant les ressources, cette initiative donne, entre autres, à la Confédération la possibilité d'introduire une fiscalité écologique. Enfin, l'«empreinte écologique» de la Suisse doit être réduite d'ici à 2050 de manière à ce que, extrapolée à la population mondiale, elle ne dépasse pas un «équivalent planète».

Le Conseil fédéral a arrêté en janvier sa stratégie de développement durable 2012–2015. Au cœur de cette stratégie, il y a un plan d'action qui, à côté des diverses mesures en cours comme, par exemple, les prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme ou le renforcement des transports publics, prévoit 16 nouvelles interventions préparées par le gouvernement (par exemple, la Stratégie énergétique 2050, des péages routiers et un système fiscal écologique).

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

2012 a été une bonne année pour l'industrie automobile. Les ventes mondiales de voitures de tourisme ont atteint un nouveau record avec 69,1 millions d'unités, chiffre en hausse de 6% par rapport à l'exercice précédent. Selon le recensement annuel de la fédération allemande de l'industrie automobile (VDA), les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur se sont développées de manière très diverse en fonction des régions du monde, comme cela fut déjà le cas en 2011. Alors que les grands marchés automobiles de Chine (19,3 millions de véhicules, +4,3%) et des Etats-Unis (14,8 millions de véhicules, +13,4%) ont répondu aux attentes ou les ont même dépassées, le climat était glacial sur le troisième grand marché de référence, l'Europe de l'Ouest. Dans cette région du monde, les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur de toutes les catégories ont baissé de près de 9% pour tomber à 13,4 millions.

La demande en faveur de voitures de tourisme neuves en Europe occidentale a diminué en 2012 de 8% pour se réduire à près de 11,8 millions d'unités. La Grande-Bretagne a connu un développement plus réjouissant (2 millions de nouvelles immatriculations, soit 5,3% de plus qu'en 2011). Tout en enregistrant une baisse de 2,9%, l'Allemagne a soutenu le marché global. En France, la première année complète sans prime active à la démolition et le ralentissement de l'économie nationale ont provoqué une baisse de 14% (1,9 million d'unités). Avec seulement 1,4 million de nouvelles immatriculations (-20%), le marché automobile italien est tombé à son niveau le plus bas depuis plusieurs décennies. L'introduction d'une prime à la démolition en octobre 2012 en Espagne n'a pas apporté les impulsions positives escomptées: le marché espagnol a clôturé sur une baisse de 13%.

Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse

Pour la deuxième fois consécutive, l'OFS a enregistré en 2012 un record de véhicules à moteur neufs mis en circulation. Les 431 000 nouvelles immatriculations enregistrées en Suisse en l'espace d'un an (au 30 septembre) correspondent à une hausse de 2,4% (10 100 véhicules) par rapport à l'année précédente.

Il est frappant de constater que cette croissance du nombre d'immatriculations a eu lieu exclusivement durant le premier semestre de l'an passé alors que les mises en circulation de voitures neuves ont reculé durant le deuxième semestre par rapport à la même période de 2011. En ce qui concerne les voitures de tourisme, on peut supposer que cette différence s'explique par l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions sur le CO₂ en juillet 2012.

En comparant les nouvelles immatriculations de 2012 à celles de l'année précédente, on constate une progression de 2,4%. Toutes les catégories de véhicules ont connu une croissance. Dans la plus importante, celle des voitures de tourisme, la hausse a été de 1,9% (334 045 immatriculations de voitures neuves). Une forte croissance a également été enregistrée dans la catégorie

relativement importante des motos (+3,5%; 49 805 nouvelles immatriculations) et dans celle des véhicules de transport de choses (+4%; 34 447 nouvelles immatriculations). Cette dernière se compose des véhicules de livraison, des camions et des semi-remorques.

Au classement des marques de voitures de tourisme neuves, VW (D) conserve la première place, suivi par Audi (D). A la troisième position, on trouve Skoda (CZ), BMW (D) et Ford (D) alors que Renault (F) se classe au sixième rang.

Parmi les voitures de tourisme neuves, on relève une baisse de la proportion de petits modèles jusqu'à 1 399 cm³ (102 820 unités; -4,2%) dont la part aux voitures neuves représente désormais 24% (25% en 2011). En revanche, la catégorie des plus de 3 000 cm³ a bénéficié d'une forte croissance (+12 227 véhicules; +13,9%), mais la part de ces modèles aux voitures de tourisme neuves n'est que de 3,7%.

Environ 60% des voitures de tourisme neuves (200 576 unités) fonctionnent à l'essence. Cette proportion était encore de 64,5% en 2011. C'est dire que la part des voitures diesel neuves (124 911 véhicules) a une fois de plus progressé, soit de 33,3% en 2011 à 37,4% l'an dernier.

Le nombre de voitures combinant moteur à combustion/moteur électrique (5 721 unités), purement électriques (924 unités) ou alimentées par des carburants autres que l'essence ou le diesel (2 837 unités) a certes augmenté en nombre, mais ne représente globalement qu'à peine 2,8% des nouvelles immatriculations. En revanche, la proportion de voitures neuves à traction intégrale (112 469 unités) continue de progresser sensiblement (+19% de nouvelles immatriculations). Leur part au parc de voitures de tourisme neuves est désormais de 34% (30% en 2011).

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

Les chiffres concernant les véhicules neufs effectivement vendus en 2012 sont également impressionnants. La croissance cumulée de 328 139 véhicules neufs (+2,9%) rate de justesse le résultat record de l'année 1989 où l'on avait compté 335 094 nouvelles immatriculations. Le marché suisse de l'automobile affiche un fier résultat, surtout si on le compare à d'autres pays UE où les ventes ont massivement baissé en 2012.

Environ 10% des nouvelles immatriculations ont évité le commerce officiel, comme l'indique une analyse des experts d'EurotaxGlass's. Ces importations directes ou parallèles ont cependant baissé durant le second semestre 2012 à la suite de l'entrée en vigueur de la législation révisée sur le CO₂.

L'année 2012 était également favorable aux véhicules utilitaires. Dans la catégorie des véhicules légers de transport de choses jusqu'à 3,5 tonnes de poids total (fourgonnettes et semi-remorques légers), 30 453 unités ont été vendues l'an passé, soit 6,8% ou 1942 véhicules de plus qu'en 2011 où les ventes avaient déjà été fortes. Le marché des véhicules de transport de personnes (camping-cars, cars, bus, etc.) a progressé de 8,7% par rapport à l'année précédente pour s'établir à 3 824 véhicules vendus. Dans la catégorie des véhicules de transport de choses de plus de 3,5 tonnes (camions et semi-remorques), 3 853 unités ont été vendues, soit 9,7% de moins qu'en 2011, mais le résultat de cette année-là fut un record.

Le marché des occasions annonce également des chiffres record pour 2012: selon la statistique d'EurotaxGlass's, 828 096 (+3,1% par rapport à 2011) voitures de tourisme usagées ont changé de propriétaire.

Les rabais extraordinairement élevés accordés sur les voitures neuves en raison de l'évolution du cours des changes se sont de toute évidence répercutés sur le commerce des occasions. Au niveau suisse, la durée d'attente moyenne d'une occasion a passé à 102 jours (+4,1%). Ces durées varient cependant considérablement en fonction des catégories automobiles: elles sont particulièrement longues dans les classes des voitures de luxe (129 jours; +4,9%), des décapotables et des roadsters (124 jours; +6%) ainsi que des coupés et des voitures de sport (120 jours; +0,8%). A l'inverse, les SUV/tout-chemin (90 jours; +4,7%), petites voitures (98 jours; +5,4%) et les modèles de la catégorie moyenne inférieure (100 jours; +4,2%) trouvent plus rapidement acquéreur.

Environ 66 000 personnes ont visité le salon suisse de la moto Swiss-Moto 2012 qui a ouvert ses portes le 16 février pour quatre jours à Zurich. Sur une surface d'exposition de plus de 30 000 mètres carrés, 204 exposants ont présenté des motos et scooters ainsi que des accessoires, vêtements et produits de tuning.

Le 82^e Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 8 au 18 mars. 260 exposants de 30 pays ont présenté environ 180 premières mondiales ou européennes sur une surface nette de plus de 110 000 mètres carrés dans les halles de Palexpo Genève. 702 000 personnes ont déambulé dans les halles d'exposition, soit 5% de moins qu'en 2011.

Droit de la concurrence sur le marché automobile

Le 24 mai 2012, la Commission de la concurrence (ComCo) a frappé la société BMW SA (Munich) d'une amende de 160 millions de francs parce qu'elle estimait que ce constructeur avait entravé les importations directes et parallèles. BMW SA aurait isolé le marché suisse en interdisant à ses agents agréés dans l'Espace économique européen (EEE) de vendre des voitures de marques BMW et Mini à des clients suisses. La ComCo a enjoint à BMW SA d'adapter ses contrats d'agence dans l'Espace économique européen et d'y supprimer notamment la clause d'interdiction d'exporter. De plus, les agents agréés dans l'EEE doivent être informés de cette mesure. La centrale BMW de Munich a recouru auprès du Tribunal administratif fédéral contre cette décision.

Mi-juillet 2012, la ComCo a décidé de maintenir pour le moment sans changement sa communication concernant le traitement des ententes verticales sur le marché automobile du point de vue du droit de la concurrence (ladite communication véhicules à moteur).

Dans un communiqué de presse, l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSAs) s'est dite satisfaite et même soulagée par la décision de la ComCo. Une libéralisation complète du marché par la ComCo par analogie à l'Union européenne (UE) aurait surtout renforcé la position des constructeurs et massivement dégradé la situation des garagistes – au détriment également des consommateurs.

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2012 quelque 10,4 millions de tonnes, soit 2,9% de plus qu'en 2011. Cette progression s'explique en premier lieu par la hausse des ventes de l'huile de chauffage (+6,9%). Ces chiffres ont été communiqués par l'Union pétrolière.

Les carburants constituent la majeure partie (67%) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 7 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont progressé de 1,1% par rapport à 2011. (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 2012: 2,9 millions de tonnes ont été vendues (-3,5% par rapport à 2011). Ce recul durable s'explique principalement par l'amélioration constante du rendement des moteurs et la tendance vers des voitures de tourisme moins puissantes. Les ventes des stations d'essence proches de la frontière sont restées à un bas niveau, probablement en raison de la force du franc suisse.

Les ventes de carburant diesel utilisé surtout dans la branche des transports et de la construction ont continué de croître (2,5 millions de t, +6,1%). Cette progression reflète la stabilité de la conjoncture nationale et la croissance continue de la part des modèles diesel au parc des voitures de tourisme.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3 567 stations publiques de marques en Suisse, soit 28 de moins que l'année précédente (-0,8%). Le réseau de stations d'essence le plus important porte toujours les couleurs d'AVIA avec 659 unités, suivi par Agrola (435), BP (390), Ruedi Rüssel (314), Tamoil (306) et Shell (303).

A la fin 2012, 1 333 stations-service offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats. La tendance observée depuis plusieurs années vers des shops d'une surface de vente de plus de 50 m² (+18%) s'est poursuivie alors que l'effectif des stations-service avec un petit shop (moins de 50 m²) a diminué (-14). Environ 71% des ventes totales de carburant ont été générés par des stations flanquées d'un shop, chiffre qui illustre l'importance de ces commerces comme facteurs de concurrence. Il s'avère également que les stations ayant une grande surface commerciale vendent beaucoup plus de carburant que celles dotées d'un petit shop.

L'an passé, les clients ont pu faire le plein d'essence et de diesel dans 3 502 stations-service. En moyenne 1,43 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus en 2012 par station, soit 0,6% de plus que l'année précédente. 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 (3,5 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,66 million de litres.

Economie pétrolière

Le Parlement fédéral veut libéraliser les heures d'ouverture des shops des stations-service. Durant la session d'hiver, les deux chambres ont approuvé une modification de la loi sur le travail qui permet aux shops des stations-services situés dans les aires de repos des autoroutes et sur des axes routiers principaux à fort trafic de voyageurs de vendre tout leur assortiment 24 heures sur 24. Cette réforme légale remonte à une initiative parlementaire du conseiller national Christian Lüscher (PLR/GE). Les syndicats considèrent cette décision comme un premier pas vers la libéralisation totale des heures d'ouverture des commerces. Ils ont donc annoncé un référendum et commencé la récolte de signatures. Le délai de récolte échoit le 7 avril 2013.

La raffinerie pétrolière de Cressier (NE) a été reprise par une entreprise financièrement solide. Le commerce genevois de produits pétroliers Vitol l'a repris de Petroplus. Pour financer cette acquisition, Vitol s'est accordé avec AtlasInvest pour former la société Varo Holding. Cette dernière a relancé au milieu de l'année 2012 la production à Cressier alors que l'installation avait cessé de fonctionner en février 2012. Il n'existe que deux raffineries en Suisse, celle de Cressier, qui est la plus grande, et celle de Collombey (VS). Un quart environ de tous les produits de raffinage vendus en Suisse proviennent de Cressier.

Carburants et énergies de propulsion alternatifs

Nonobstant l'exemption fiscale et la libéralisation des importations, seuls 4,1 millions de litres de bioéthanol ont été vendus dans 150 stations-service suisses, soit à peine un pour-mille de la totalité des ventes d'essence. Le bioéthanol vendu en Suisse provient exclusivement de Scandinavie et il est ajouté à l'essence dans la région de Bâle. Selon la norme actuellement en vigueur, il est permis en Suisse d'ajouter 5% de bioéthanol à l'essence et de vendre du carburant E85 pour les véhicules spéciaux type «Flexfuel».

10,3 millions de litres de biodiesel ont été imposés en 2011, soit 3,6% de la totalité du diesel vendu. Un tiers environ de ce carburant est importé, alors que les deux tiers restants sont produits en Suisse. La majeure partie du biodiesel vendu en Suisse provient de graisses animales (déchets d'abattoirs) et d'huiles alimentaires usagées (friteuses).

Enfin, 3,2 millions de kilos de biogaz ont été vendus en Suisse en 2011 dans les stations-service offrant ce type de carburant. Le biogaz utilisé comme carburant pour véhicules provient de résidus forestiers et agricoles. Il est injecté dans le réseau suisse de gaz naturel ou raffiné pour être compatible avec les moteurs et directement livré aux stations-service. La part du biogaz à la totalité des ventes de gaz-carburant (gaz naturel et biogaz) atteignait 20% en 2011. Elle provient exclusivement de la production suisse.

Les carburants biogènes commercialisés en Suisse en 2011 sont presque tous libérés de l'impôt sur les huiles minérales. Ces produits répondaient aux exigences écologiques et sociales minimales ou étaient fabriqués dans les installations-pilotes ou de démonstration.

Transports routiers

Les prix des transports des marchandises en Suisse ont augmenté globalement de 1,4% durant l'exercice écoulé (octobre). La progression a été de 1,5% sur la route, alors que les tarifs ferroviaires ont augmenté de 1,4% par rapport à l'année précédente.

Le partenariat social dans les transports routiers professionnels entre l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et Les Routiers Suisses s'est poursuivi dans le même cadre. Une plainte du syndicat UNIA, qui exigeait l'adhésion à la convention collective nationale a été intégralement rejetée par le tribunal régional Berne-Mittelland. La cour a notamment relevé qu'UNIA n'avait presque pas de membres parmi les chauffeurs professionnels et que ce syndicat n'était donc pas représentatif. L'ASTAG a de son côté recouru contre la décision donnant un caractère contraignant général à la nouvelle convention collective nationale du secteur principal du bâtiment. Dans ce domaine également, on tente de manière sournoise d'étendre au secteur des transports, donc aux chauffeurs professionnels, une CCT étrangère à la branche.

Tourisme

Tourisme international

Les arrivées internationales se sont accrues de 4% durant l'exercice écoulé pour atteindre un total de 1035 millions (980 millions en 2011). Le seuil du milliard de voyageurs internationaux a ainsi été franchi pour la première fois dans l'histoire.

Ventilé en fonction des régions, le tourisme a le plus fortement progressé dans l'espace Asie-Pacifique (+7%). A la tête du classement des sous-régions on trouve l'Asie du Sud et de l'Est, l'Afrique du Nord (+9% dans chaque cas), l'Europe centrale et de l'Est (+8%). Comme durant l'exercice précédent, la croissance était plus marquée dans les pays émergents (+4,1%) que dans les régions économiquement plus développées (+3,6%). Cette tendance persiste depuis plusieurs années.

Les arrivées de voyageurs internationaux en Europe, la région la plus visitée du monde, ont augmenté de 3%, un résultat extrêmement positif compte tenu de la situation économique internationale et de la forte croissance relevé l'année précédente déjà (+6%). Le nombre de voyageurs a progressé de 17 millions pour atteindre un total de 535 millions. Ventilé en fonction des sous-régions, cette statistique annonce le meilleur résultat pour l'Europe centrale et de l'Est (+8%), suivie par l'Europe de l'Ouest (+3%). Les pays méditerranéens d'Europe ont consolidé leur excellent résultat de 2011 pour trouver leurs taux de croissance habituels en 2012.

Tourisme en Suisse

D'après les derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'hôtellerie suisse a enregistré en 2012 quelque 34,8 millions de nuitées, chiffre qui équivaut à une baisse de 2 points-% (-720 000 nuitées) par rapport à 2011. Les

hôtels nationaux ont généré 15,7 millions de nuitées et étaient donc en légère régression (-0,4%; -62 000 nuitées). 19,1 millions de nuitées revenaient aux hôtes étrangers qui ont donc reculé de 3,3% (-658 000). La baisse n'a cependant touché que les hôtes en provenance d'Europe (la Suisse exceptée): elle a atteint 7,7% (-1,1 million de nuitées). A valeur absolue, ce sont les visiteurs en provenance d'Allemagne qui ont le plus fait défection (-583 000 nuitées, -11%), suivis des hôtes du Royaume-Uni (-156 000, -8,5%), des Pays-Bas (-121 000; -14%), de France (76 000; -5,4%), de Belgique (-58 000; -8,5%) et d'Italie (-36 000; -3,5%). Pour les visiteurs français, la baisse est de 55 000 nuitées (-3,8%). A l'inverse, les Russes ont été plus nombreux à venir en Suisse (+48 000 nuitées, +9,3%).

Tous les autres continents étaient en hausse, en particulier l'Asie (+349 000 nuitées; +12%). Parmi les hôtes en provenance d'Asie, la Chine (sans Hongkong) a affiché la plus forte augmentation en termes de nuitées (+148 000; +25%), générant du même la plus forte croissance en valeur absolue parmi tous les pays d'origine. Viennent ensuite les pays du Golfe persique avec une augmentation du nombre de nuitées de 100 000 (+24%) et le Japon avec une croissance de 30 000 nuitées (+6,3%). Le continent américain était en progression de 45 000 de nuitées (+2,1%). Avec 33 000 nuitées supplémentaires (+2,2%), les Etats-Unis notent la plus forte croissance en valeur absolue du continent américain. Les deux continents Afrique (+32 000; +8,3%) et Océanie (+14 000; +5,2%) étaient également en progression.

En 2012, neuf des treize régions touristiques de Suisse ont obtenu des résultats inférieurs à ceux de 2011. Les Grisons ont enregistré la baisse la plus forte en valeur absolue, soit 301 000 nuitées (-5,6%). L'Oberland bernois était également en baisse (-155 000 nuitées, -4,2%), tout comme l'arc lémanique (Vaud) avec un recul de 109 000 nuitées (-4,2%). Le Valais et le Tessin ont subi une baisse de 92 000 (-2,2%) et de 72 000 (-3%) nuitées. A l'inverse, la région zurichoise a bénéficié d'une hausse de 94 000 nuitées (+1,8%) et la région fribourgeoise annonce une progression de 26 000 nuitées (+6,2%). La stabilité a prévalu dans la région de Bâle (-550 nuitées, pas de changement relatif).

Habitudes de voyage de la population suisse

En 2011, les Suissesses et les Suisses ont entrepris 16 millions de voyages avec nuitées. 6 millions de déplacements visaient une destination suisse et 10 millions ont conduit les voyageurs à l'étranger. Par rapport à l'année précédente, le nombre de voyages à l'étranger avec nuitées a baissé de 12%.

La forte activité touristique des Suisses s'est poursuivie en 2011: 85,1% de la population suisse a entrepris un voyage avec au moins une nuitée. 2,5 voyages par personnes ont été effectués, dont 0,9 voyage avaient une destination intérieure.

Comptant trois voyages par an, les personnes âgées de 25 à 44 ans étaient plus souvent en route, alors que dans la catégorie d'âge des 65 ans et plus on compte en moyenne 1,8 voyage par an. La population alémanique a voyagé nettement plus souvent (2,7 voyages par an) que celle de Suisse romande ou de Suisse italienne (2,3 et 2,1 voyages par an).

Le moyen de transport motorisé individuel est le plus utilisé pour les voyages avec nuitées, tant pour les déplacements en Suisse (66%) que pour les destinations étrangères (44%). Les voyageurs en Suisse recourent plus souvent aux transports en commun terrestres. Les transports publics sont utilisés pour 32% des voyages en Suisse, mais seulement pour 9% des déplacements à l'étranger. Un quart environ des voyages sont effectués en avion, mais ce moyen de transport sert exclusivement aux déplacements vers l'étranger.

Réalisée à la demande de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), une nouvelle étude indique que le potentiel de trajets en voitures, qui pourraient être remplacés par des voyages en transports publics, est d'environ 25 millions de kilomètres par jour. Cette enquête a été focalisée sur les domaines «visites des restaurants» et «sports actifs» ainsi que sur les communes urbaines et les grandes agglomérations.

Finances

Politique financière

Finances fédérales

Le compte de la Confédération s'est soldé en 2012 par un excédent de 1,3 milliard de francs alors que le budget annonçait un résultat équilibré. Cette amélioration s'explique avant tout par une baisse de la charge des intérêts alors que les recettes ont diminué.

Les recettes ont notamment reculé dans la TVA (-0,5 milliard), l'impôt fédéral direct (-0,4 milliard) et le droit de timbre (0,3 milliard).

Le budget 2013 sortant des délibérations du Parlement fédéral prévoit un excédent de dépenses de 383 millions de francs avec des charges totales de 64,8 milliards.

Le Conseil fédéral a adopté le 19 décembre à l'intention du Parlement le message sur les mesures de consolidation et le réexamen des tâches de l'Etat 2014. Les économies prévues dans ce programme réduisent les charges de l'Etat de quelque 700 millions de francs par an. On éviterait ainsi des déficits structurels durant les années 2014 à 2016. Les plus importantes contributions à la consolidation sont apportées par le Département fédéral de l'intérieur (DFI; 271 millions de francs) et le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC; 217 millions). Grâce à des mesures de priorisation, le DETEC veut «économiser» 95 millions de francs par an dans le secteur des routes nationales.

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 67 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%. Les besoins financiers des transports publics jusqu'en 2030 sont estimés à quelque 60 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. Compte tenu 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.

Pour **routesuisse**, le financement des transports doit répondre aux exigences suivantes:

- Le principe de causalité doit être respecté. Ce qui signifie que chaque mode de transport doit en principe supporter ses propres coûts. Les financements croisés entre modes de transport doivent être évités. Les usagers des transports publics ou ceux qui commandent des prestations de transports publics doivent en assumer les frais.
- Il ne doit pas y avoir de taxe sans affectation. Les taxes routières doivent être prélevées dans le seul but de financer les infrastructures routières.
- Il ne doit pas y avoir de prélèvement d'impôts en réserve. Les impôts et les redevances doivent être calculés en fonction des moyens financiers nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. Le financement spécial pour la circulation routière (FSTR) doit être ramené au niveau de la réserve de couverture des risques de fluctuation (au maximum 500 millions de francs).
- Des taxes et redevances supplémentaires ne peuvent être prélevées que pour assurer le financement d'infrastructures de transports répondant aux besoins réels. Toute hausse des prélèvements fiscaux doit satisfaire des besoins authentiques de la société et de l'économie – par exemple, garantir un réseau routier performant, assurer une circulation fluide sur les routes à grand trafic (où les problèmes sont les plus manifestes), sur les routes principales et sur les importantes routes de passage ou encore prendre des mesures de protection des habitants et de l'environnement.

Le projet actuel d'arrêté fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), que le Conseil fédéral a présenté dans son message du 18 janvier 2012, viole de plusieurs façons ces principes élémentaires: d'une part, ce projet supprime la limite temporaire pour le versement du produit de la RPLP au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et attribue à ce même fonds l'impôt sur les huiles minérales jusqu'en 2030; d'autre part, la déduction des frais de déplacement dans l'impôt fédéral direct accordée aux pendulaires sera limitée à 3 000 francs pour compenser les 300 millions de francs supplémentaires que la Confédération verse au FIF. Cette déduction équivaut approximativement au prix d'un abonnement général de deuxième classe ou aux frais de déplacement d'un pendulaire en voiture faisant 10 km par jour pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et retour.

routesuisse ne veut pas remettre en question les prestations démocratiquement approuvées des deux modes de transport dans le cadre du développement du financement ferroviaire. En revanche, elle s'oppose à la nouvelle violation du principe de causalité que constitue le renouvellement, voire l'extension de la réglementation du fonds pour le financement des grands projets ferroviaires (NLFA, Rail 2000, mesures de protection contre le bruit du chemin de fer et raccordement aux lignes européennes à grande vitesse des pays voisins) alors que ce dispositif arrive à échéance.

Les paiements de transfert du trafic routier privé en faveur des transports publics sont considérables depuis plusieurs années (actuellement quelque deux milliards de francs par an). Ce constat est d'autant plus brûlant que le Conseil fédéral annonce que le financement des routes n'est plus assuré à partir de

2016 en raison de l'augmentation des charges et de la baisse du produit des impôts sur les huiles minérales. Les découverts financiers dans l'aménagement ainsi que la réfection, l'exploitation et l'entretien des routes nationales atteindront en moyenne 1,5 milliard de francs par an durant les vingt années à venir.

Pour empêcher un découvert dans le financement spécial du trafic routier (FSTR), le Conseil fédéral propose dans un premier temps une augmentation du prix de la vignette autoroutière, puis une hausse de la surtaxe sur les carburants. Il est donc d'autant plus justifié d'exiger que le produit des taxes sur les carburants soit dans une large mesure affecté au financement des charges du trafic routier avant de frapper les usagers motorisés de la route de nouveaux impôts.

Il y a une grande incertitude concernant les hausses d'impôt annoncées dans le trafic routier et aussi à propos du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. L'aménagement des autoroutes en fonction des besoins réels dépend aussi de conditions-cadres imprévisibles et des considérations politiques des autorités chargées d'allouer les crédits. Compte tenu de l'urgence des mesures à prendre et du montant du crédit nécessaire à la correction des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, il faut mettre en place de nouvelles procédures comme cela a d'ailleurs été fait pour les infrastructures ferroviaires.

routesuisse demande donc, dans le contexte de l'examen parlementaire du projet FAIF, une conception contraignante à long terme qui garantisse le bon fonctionnement du réseau des routes à grand trafic ainsi qu'un financement continu et durable des futurs investissements routiers. De l'avis de **routesuisse**, une solution valable consisterait à instituer deux fonds séparés: un pour financer l'infrastructure ferroviaire (selon le principe de causalité) et un pour financer l'infrastructure routière. Le second serait alimenté par toutes les taxes et redevances affectées du trafic routier. Le fonds d'infrastructure existant devrait y être intégré.

Un fonds d'infrastructure routière est une bonne solution pour financer les grands programmes d'infrastructure (élimination des goulets d'étranglement, achèvement du réseau), car il offre la souplesse nécessaire face à d'éventuels problèmes de réalisation et retards. Il assure de surcroît un équilibre interne entre les dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau routier. Cela fait plusieurs années déjà que **routesuisse** réclame un fonds pour assurer un financement continu, contraignant et durable de l'infrastructure routière.

Affectation des taxes sur le trafic motorisé

Avec son initiative «Pour les transports publics», l'Association Transports Environnement (ATE) cherche à bouleverser le financement des transports en Suisse. Les transports publics, y compris les mesures de transfert du trafic de marchandises de la route au rail, devraient d'une manière générale être payés par la caisse routière. Le but de ce projet est de dévier l'argent des automobilistes vers des transports publics hautement déficitaires. Les initiateurs parlent d'un montant de 800 millions de francs qui serait détourné chaque année. Ils trompent le monde: en réalité, 1,8 milliard de francs seraient chaque année enlevés au budget routier.

L'ATE veut une nouvelle répartition des recettes provenant des impôts affectés sur les huiles minérales. Les automobilistes et les transporteurs routiers devraient une fois de plus – et cette fois-ci sans limitation dans le temps – passer à la caisse pour résoudre les énormes problèmes financiers des transports publics. Si l'initiative ATE est acceptée, la route ne disposerait que de deux cinquièmes à peine des taxes sur les carburants qui lui sont en fait destinées. Plus de trois cinquièmes de l'argent de la route seraient détournés vers le rail.

routesuisse considère l'initiative ATE comme extrêmement nuisible: elle augmente massivement les taxes sur l'essence et le diesel, entraîne la détérioration des routes et provoque un chaos routier supplémentaire. Les initiateurs ont durci les fronts politiques et compliquent ainsi la recherche de solutions raisonnables pour combler les lacunes de financement du rail et de la route, car leur projet favorise unilatéralement les transports tout en empêchant le développement de la route en lui retirant les fonds dont il a besoin.

Le Conseil fédéral rejette sans réserve l'initiative ruineuse de l'ATE. Dans son message du 18 janvier 2012, il propose au Parlement un contreprojet direct à l'initiative «pour les transports publics», soit le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

En examinant le contreprojet FAIF, on constate d'emblée qu'il retire à peu près autant de moyens financiers à la route que l'initiative ATE et qu'il viole lui aussi massivement le principe de causalité. **routesuisse** a donc demandé aux Chambres fédérales de le corriger.

Le Conseil des Etats a examiné le projet FAIF durant la session d'hiver 2012. Il a non seulement approuvé le modèle de financement basé sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, mais il l'a même considérablement étendu en recourant au produit de la TVA. Il a revanche rejeté à l'unanimité l'initiative ATE (voir aussi le chapitre «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF», ci-dessus).

Durant la session de printemps, le Conseil national a approuvé une initiative parlementaire (Roberto Schmid) qui exige qu'à l'avenir 60% et non plus seulement 50% du produit de l'impôt sur les huiles minérales profitent à la route. Grâce à cette modification, le financement spécial du trafic routier (FSTR) recevrait 300 millions de francs de plus par an. Le Conseil des Etats s'y est cependant opposé durant la session d'automne.

Redevances d'utilisation des routes

Redevance d'utilisation des routes nationales: l'intégration de 375 km d'autoroutes cantonales dans le réseau des routes nationales entraîne une charge supplémentaire de 275 millions de francs par an pour la Confédération. Cette somme devrait être compensée par l'augmentation du prix de la vignette autoroutière qui passerait de 40 à 100 francs. Parallèlement une vignette de deux mois serait créée pour le prix de 40 francs (cf. chapitre «Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales»; ci-dessous).

Bien que les associations routières aient en principe soutenu cette adaptation de l'arrêté sur les routes nationales, elles se sont opposées au renchérissement de la vignette, car les usagers de la route ne tirent guère d'avantages de la modification de ce texte de loi. Les quelque 380 km de liaisons routières in-

troduites dans le réseau des routes nationales existent déjà et ont jusqu'ici été financées par les cantons qui ont reçu des contributions fédérales à cet effet. Une augmentation de la redevance d'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière) est ainsi hors de question aussi longtemps que le projet FAIF maintient les paiements de transfert de la route au rail pour une durée illimitée (RPLP) ou pour une nouvelle période (quart NLFA) et que, de surcroît, ce projet impose une charge financière supplémentaire aux usagers de la route (réduction de la déduction des frais de déplacement des pendulaires). C'est ainsi que **routesuisse** a motivé face aux Chambres fédérales son refus de la hausse de la vignette autoroutière.

Les Chambres fédérales n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le montant de l'augmentation de la vignette autoroutière durant l'exercice pris en considération. Le Conseil national s'est prononcé durant la session d'été pour une hausse de 70 francs alors que le Conseil des Etats, en ouvrant ce dossier en automne, s'est rallié à la proposition du Conseil fédéral, donc 100 francs. Une première procédure d'élimination de divergences durant la session d'hiver n'a pas abouti.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): les recettes de la RPLP se montaient en 2012 à 1 529 millions de francs net (c'est-à-dire après déduction des frais de perception et des remboursements) (2011: 1 554 millions de fr., -1,6%). 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 excédent 3,5 tonnes. Elle est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, du poids maximal autorisé et des émissions des véhicules.

Le Conseil fédéral a saisi le 1^{er} juillet 2012 la première fois la possibilité d'adapter la RPLP au renchérissement. Les tarifs augmentent ainsi de 0,97%. Les véhicules «Euro 0/I/II» paient désormais 3,10 ct. par tonne-kilomètre (tkm) contre 2,69 ct./tkm pour les véhicules «Euro III» et 2,28 ct./tkm pour les modèles «Euro IV/V/VI». Un rabais de 10% est accordé aux utilitaires de la catégorie d'émission 2 et 3 qui ont été équipés après coup d'un filtre à particules pour réduire leurs émissions de poussières fines.

Pour un trajet de 300 km avec un camion de 40 tonnes la taxe se monte donc désormais à 246 francs pour un véhicule Euro VI et à 372 francs pour un véhicule des catégories d'émission Euro 0, I ou II.

Utilisation des recettes de la RPLP en 2012

(en millions de fr.)

Produit brut		1648
Frais de perception de la taxe (5% des recettes brutes)	83	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 1)	25	
Restitution de la part due à la Principauté du Liechtenstein	11	119
<hr/>		
Produit net		1529
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		24
Amortissements débiteurs		5
<hr/>		
Produit net		1492
Part des cantons (1/3)		497
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires		712
	coûts non couverts du trafic lourd	283
<hr/>		

Le déclasserment de camions de la norme Euro 3 dans une catégorie de taxe plus onéreuse, que le Conseil fédéral a imposé le 1^{er} janvier 2009, viole le principe de la couverture des coûts ancré dans la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), a estimé le Tribunal administratif fédéral dans un arrêt du 22 octobre 2012. Cette cour est arrivée à la conclusion que le trafic lourd a provoqué en 2009 des pertes financières dues aux bouchons pour seulement 94 millions de francs à charge des autres usagers de la route alors que, parallèlement, ces autres usagers ont imposé au trafic lourd des coûts consécutifs aux bouchons de 140 millions de francs, si bien qu'il reste une différence de 46 millions en faveur du trafic lourd.

Le Tribunal administratif fédéral a critiqué vertement l'étude Infrassur laquelle s'est fondée l'Office fédéral du développement territorial pour déterminer les coûts consécutifs aux bouchons. Dans le jugement, il est question de «procédés indéfendables et arbitraires» tout en admettant qu'un procédé schématique et approximatif est inévitable et que le «Conseil fédéral dispose d'une large marge de manœuvre dans la fixation des tarifs».

Cet arrêt répondait aux recours de deux entreprises de transport contre le tarif RPLP imposé pour 2009. Une étude scientifique de la société ProgTrans SA demandée par l'ASTAG était arrivée à la conclusion que le calcul des heures de bouchons par les autorités comportait des erreurs grossières et des lacunes méthodologiques. Le coût des heures de bouchons provoquées par le trafic a été surestimé du facteur dix, si bien que la Confédération s'est cru autorisée d'augmenter massivement la RPLP en 2008/2009.

De l'avis des autorités fédérales, le Tribunal administratif fédéral a mal interprété les principes fixés par le Tribunal fédéral dans un arrêté antérieur concernant le calcul de ces coûts. Le Département fédéral des finances (DFF) et le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ont donc recouru auprès du Tribunal fédéral contre le jugement du Tribunal fédéral administratif du 22 octobre 2012 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

Depuis le 1^{er} juillet 2012, les camions produisant peu d'émissions (Euro 5 et 6) bénéficient d'un rabais de 10% sur la RPLP. Le Conseil fédéral a adapté dans ce sens l'ordonnance sur la redevance grevant le trafic des poids lourds (ORPL). Il a décidé par la même occasion que les camions ne peuvent être déclassés qu'après sept ans de la catégorie de redevance la plus avantageuse vers la catégorie moyenne où ils doivent payer un RPLP plus élevée. Les tarifs RPLP ont été adaptés au renchérissement à la même date.

Compte routier

Compte d'infrastructure du trafic routier

Selon le compte routier publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour 2010, 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 111% et dans le compte des dépenses à 115%. Les transports routiers de personnes et de marchandises font état d'un résultat positif tous les ans depuis 1995. Cette situation s'explique aussi par le fait que les collectivités publiques font preuve d'une grande retenue dans les investissements routiers.

Le compte de capital 2010 s'est soldé par 8 374 millions de francs de recettes contre 7 524 millions de dépenses imputables. L'excédent est donc de 850 millions de francs (2009: 990 millions de fr.). Les coûts de la circulation routière privée sont ainsi couverts par les usagers à 111% (degré d'équilibre financier en 2008: 113%). 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 2010 les dépenses imputables sont de 7 251 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 115% (2009: 118%), respectivement une couverture excédentaire de 1 123 millions de francs (2009: 1 276 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.

Ventilé en fonction des 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) et du trafic léger s'est légèrement détérioré. Le transport de personnes a réalisé globalement un excédent de

couverture de 299 millions de francs (105%; 2009: 106%), alors que le transport de marchandises boucle l'exercice sur un excédent de 551 millions de francs (136%; 2009:144%). Les transports lourds (poids lourds et tracteurs à sellette remorques incluses, cars privés) réalisent un excédent de 483 millions de francs (150%; 2009: 159%).

Le degré d'équilibre financier des voitures de tourisme s'élève à 107%, celui des deux-roues motorisés à 106%. Les cars de voyages privés couvrent leurs coûts à 105%, les cars et les bus des transports publics en revanche n'affichent que le taux modeste de 13%.

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 des études récentes de la Confédération mentionnées dans la Stratégie énergétique 2050, le trafic routier provoque desdits coûts externes pour environ 11,5 milliards de francs par an (année de référence 2007).

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 12 003,4 millions de francs. 9 481,5 millions sont allés à la Confédération (= 15,1% de la totalité des recettes fédérales), soit 2 965 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (+10 millions) et 1 979 millions (+1 million) à celui de la surtaxe sur les carburants; 2 127,1 millions proviennent de la TVA, 452,8 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+7 millions) ainsi que 77 millions de francs de redevances de différentes sortes. En outre, la Confédération a encaissé 352,1 millions de francs (-7,7 millions) au titre de la vignette autoroutière. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a rapporté 1 529 millions (-25,7 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1 881 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, 3 813,5 millions (40,2%) de ces 9 481,5 millions (environ 1 700 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. 4 138,8 millions, dont 1 482,5 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 6,6 % 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): quelque 48% des recettes RPLP – 712 millions de francs – sont allés au fonds 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 8 855 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 265 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 4 106 millions de francs. Depuis 1998, les usagers motorisés de la route ont donc versé au total 13 milliards de francs aux grands projets ferroviaires via le fonds FTP.

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%)	
1959–2011	69 285	84 571	39 851 (47%) ¹	40 614 (48%)	4 106 (5%)
1925–2012	69 285	86 916	40 737 (47%)	42 073 (48%)	4 106 (5%)

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 sont grevés des impôts et taxes suivants depuis le 1^{er} janvier 2013:

	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	12,96	14,07
Charge fiscale par litre	86,41	91,37
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge fiscale par kilogramme	116,14	109,43

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 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.

Impôts sur les véhicules à moteur

Les citoyennes et citoyens du canton de Zurich ont approuvé avec une majorité acceptante de près de 58% la nouvelle loi sur les taxes routières. Le calcul de ces dernières repose ainsi sur une base totalement nouvelle. Les détenteurs de voitures lourdes produisant de fortes émissions seront astreints à l'avenir à des taxes plus élevées alors que le tarif baisse pour les voitures légères et économes. Les modèles de voitures de tourisme entrant dans la catégorie de rendement énergétique A bénéficient d'un rabais de 80% durant quatre ans au maximum. Les gaz d'échappement jouent également un rôle dans le calcul des taxes grevant les poids lourds et les motos. Rappelons que depuis 1973 diverses adaptations des taxes automobiles ont échoué cinq fois dans l'urne et deux fois au Grand Conseil dans le canton de Zurich.

Appelés à voter sur une nouvelle réglementation de l'imposition des véhicules routiers, les citoyennes et les citoyens du canton de Berne ont enterré avec une majorité rejetante de 55% le projet «Ecotax» soutenu par le gouvernement. Une autre proposition a été acceptée par 54% des votants et s'impose ainsi définitivement et de manière encore plus claire que lors du premier vote qui avait dû être répété pour des raisons juridiques. Cela signifie concrètement que les impôts sur les véhicules à moteur seront massivement réduits dans le canton de Berne au début 2013 et que les automobilistes paient un tiers de moins que jusqu'ici.

Dans le canton de Thurgovie, le souverain a également refusé une proposition de son gouvernement et du législatif d'augmenter de 10% les taxes routières. Le projet a été rejeté le 24 septembre par 60% des votants.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Le Conseil fédéral a proposé au Parlement une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales pour intégrer début 2014 dans le réseau des RN des tronçons routiers existants d'une longueur totale de 387 km (message du 18 janvier 2012). Toutes ces liaisons routières sont déjà en service. La liaison Barga-Schaffhouse qui figure dans l'arrêté sur les routes nationales étant parallèlement supprimée, le réseau s'allonge au total de 376 km. L'exploitation, l'entretien et l'aménagement de ces tronçons représentent pour la Confédération des dépenses supplémentaires de 275 millions de francs que le Conseil fédéral souhaite compenser par l'augmentation du prix de la vignette qui passe de 40 à 100 francs.

Le Conseil fédéral propose en outre d'intégrer dans le réseau autoroutier national trois importants projets de construction des cantons. Il s'agit de combler la dernière lacune de l'autoroute de l'Oberland zurichois ainsi que des contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Enfin, le gouvernement souhaite ajouter deux compléments au réseau, soit l'autoroute du Glatttal et le contournement de Morges (VD).

Pour les Chambres fédérales, ces extensions du réseau des routes nationales étaient une occasion bienvenue pour satisfaire quelques revendications régionales. Durant la session d'été, le Conseil national a introduit contre la volonté du Conseil fédéral les chargements de véhicules du Loetschberg et de la Veraina dans le réseau des routes nationales. Il appartenait ensuite au Conseil des Etats de corriger cet erreur politique de fond. Pendant la session d'automne, la Petite Chambre a ressorti les deux chargements de véhicules du réseau des RN, mais elle a décidé d'y introduire le tunnel long de sept kilomètres avant Lugano. Les conseillers aux Etats ont également biffé l'autoroute de l'Oberland zurichois, le Tribunal fédéral ayant interdit le tracé favorisé par le canton de Zurich traversant des marais protégés entre Wetzikon et Hinwil.

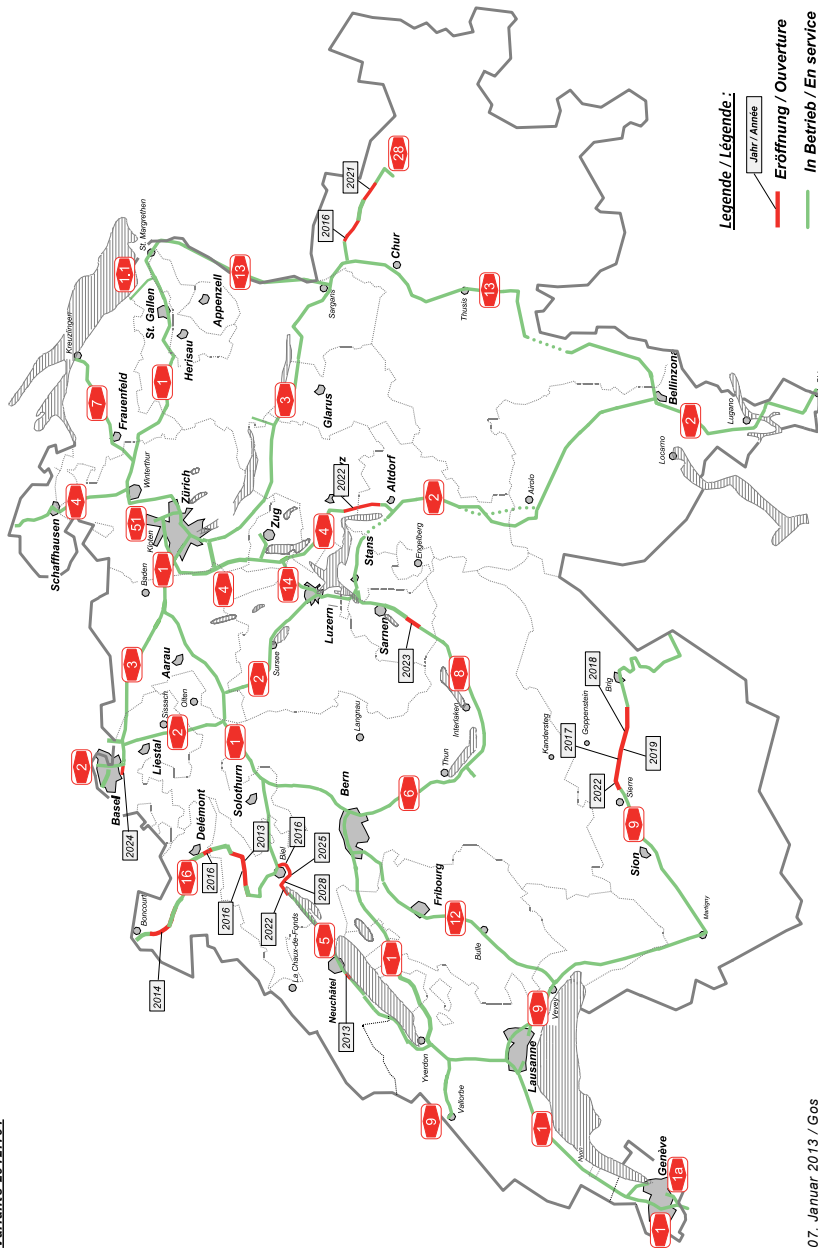
Sections projetées et en construction

Le Conseil fédéral a approuvé le 22 février le huitième programme de construction à long terme en vue de **l'achèvement du réseau des routes nationales**. Durant les années 2012 à 2015, 750 millions de francs seront investis en moyenne annuelle, soit 3 milliards au total. Les moyens financiers proviennent du fonds d'infrastructure dans lequel 8,5 milliards sont réservés pour l'achèvement du réseau. Même après l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière et de la nouvelle répartition des tâches (NPT), l'achèvement du réseau des RN reste une tâche commune de la Confédération et des cantons.

76

La Confédération investira en 2013 quelque deux milliards de francs dans le réseau des routes nationales. Le Parlement fédéral a ouvert les crédits nécessaires à cet effet.

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables
8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /
8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
 Variante 20.12.104



660 millions de francs du fonds d'infrastructure sont à disposition pour les **nouvelles constructions**. Ce montant était de 730 millions en 2012, mais les fonds prévus pour l'achèvement du réseau n'ont pas pu être complètement utilisés.

Les travaux d'achèvement du réseau se concentrent sur la poursuite des projets suivants:

- A5 Neuchâtel: contournement de Serrières; ouverture: 2013
- A5 Berne: contournement Bienne (embranchement est)
- A8 Obwald: route du Brünig, tunnel de Lungern
- A9 Valais: contournement Viège, Bois de Finges, Riedberg
- A16 Berne et Jura: Transjurane; mise en service Moutier Sud – Court 2013, Bure – Porrentruy Ouest 2014
- A28 Grisons: route du Prättigau et contournement de Küblis

L'OFROU disposait en 2012 d'une somme globale de 1,27 milliard de francs pour la **conservation** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Cette somme n'a pu être complètement utilisée parce que des chantiers ont été ouverts avec du retard ou encore parce que des travaux ont duré plus longtemps que prévu sur certains chantiers. Le Parlement fédéral a mis à disposition un montant de 1,26 milliard de francs à cet effet pour 2013. 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 2013 pour huit projets de conservation:

- A1 Limmattalerkreuz – Schlieren (ZH)
- A1 Gland – Etoy (VD)
- A2 Galleria Monte Ceneri (TI)
- A4 tunnel Galgenbuck (SH)
- A4 Mositunnel (SZ)
- A5 La Neuveville – Bienne-Ouest (BE)
- A6 Thoun Nord – Spiez (BE)
- A13 raccordement de Coire (GR)

La **suppression des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Une fois de plus, les moyens mis à disposition à cet effet (90 millions de francs) n'ont pas pu être complètement engagés en 2012. Parmi les projets anticipés du programme d'élimination des goulets d'étranglement, les travaux principaux de l'aménagement à six voies du tronçon Blegi-Rütihof ont été achevés (23 millions de francs) et les travaux principaux de l'aménagement à six voies du tronçon Härkingen-Wiggertal ont commencé (environ 30 millions de francs).

Les Chambres fédérales ont ouvert un crédit de 130 millions de francs au total pour financer les projets d'élimination des goulets d'étranglement en 2013. Cet argent sera surtout utilisé pour aménager la section Härkingen–Wiggertal (A1/A2; construction de six voies).

Tunnel routier du St-Gothard

Le Conseil fédéral a ouvert en décembre 2012 la procédure de consultation concernant la réfection totale du tunnel routier du St-Gothard. Il propose la construction d'une deuxième galerie afin que cette liaison routière importante non seulement pour la Suisse, mais pour toute l'Europe reste en service pendant les travaux de rénovation. Ce projet est dans l'intérêt de la sécurité routière, de la fonctionnalité, de la protection de l'environnement et de la disponibilité de la route du St-Gothard. Le gouvernement devise à environ 2,8 milliards de francs le percement d'un deuxième tunnel et la réfection du tube existant. Lorsque les deux tunnels seront en service, chacun comportera une voie de circulation à sens unique et une piste d'arrêt d'urgence. Le Conseil fédéral estime donc que ce projet ne porte pas atteinte à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, car les capacités routières ne seraient pas augmentées. Pour que la situation soit claire et pour répondre aux éventuelles craintes, le gouvernement veut ancrer le principe d'une seule voie de circulation par direction dans la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) et soumettre ainsi au Parlement un projet pouvant être soumis au référendum.

Dans un communiqué de presse, **routesuisse** a exprimé sa conviction que la construction d'un deuxième tunnel routier au St-Gothard apporterait une plus-value importante à l'économie et à la population suisse notamment en termes de sécurité des transports et de l'approvisionnement de la Suisse méridionale. **routesuisse** a aussi approuvé la décision de n'aménager qu'une seule voie de circulation dans chaque tunnel, soit une piste par direction.

Le comité pour l'aménagement du tunnel du St-Gothard a déposé en mars une pétition avec plus de 20 000 signatures à la Chancellerie fédérale. Cette pétition demande qu'un deuxième tunnel à une seule voie de circulation soit construit dans la perspective de la réfection de la galerie existante. Voilà, de l'avis des pétitionnaires, la seule manière éviter des dommages économiques graves, notamment pour le canton du Tessin.

Tronçons achevés

Le réseau des routes nationales s'est allongé de 7,2 kilomètres en 2012.

Après sept ans de construction, le nouveau tunnel de contournement de Lugano (Vedeggio–Cassarate TI) a été officiellement ouvert à la circulation le 26 juillet. Long de 2,8 km et ayant coûté 355 millions de francs, cet ouvrage conduit depuis la sortie d'autoroute Lugano Nord dans la vallée de Cassarate. Les bouchons réguliers sur les routes d'accès devraient ainsi appartenir au passé. La Confédération a assumé un peu plus de 200 millions de francs des coûts.

Le tronçon Tavannes-Loveresse de l'autoroute A16 dans le Jura bernois a été inauguré fin novembre. Il décharge les villages de Tavannes et de Reconvilier du trafic de transit. Le tunnel Sous le Mont a posé des problèmes de construction considérables en raison de la géologie complexe de cet endroit.

Le contournement de Lungern (OW) avec un tunnel long de 3,6 km a été mis en service le 10 décembre. Ainsi, ce village au pied du col du Brunig sera enfin libéré d'un lourd trafic de transit. Ce nouveau tronçon de l'autoroute A8 a une longueur de 4,6 km.

Fin 2012, 1 808,5 km de routes nationales, soit environ 95,6% du réseau projeté (1 892,5 km) des routes nationales étaient donc en service, soit

vautoroutes à 7 voies:	1,2 km
autoroutes à 6 voies:	83,5 km
autoroutes à 4 voies:	1333,8 km
semi-autoroutes à 3 voies:	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies:	276,6 km
routes à trafic mixte:	111,5 km

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 en ce sens que l'achèvement du réseau des routes nationales approuvé demeure une tâche commune de la Confédération et des cantons. 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 décide de libérer une certaine partie des fonds du FSTR en approuvant le budget de la Confédération. Des discussions intenses sont actuellement en cours dans l'idée de remplacer le système actuel de financement des routes par un fonds d'infrastructure routière pour garantir durablement et de manière contraignante le financement des routes (voir aussi chapitre «Financement des infrastructures de transport» ci-dessus).

Financé par un premier versement extraordinaire de 2,6 milliards de francs (2008) et un autre versement extraordinaire de 850 millions de francs (2011) provenant du FSTR, le fonds d'infrastructure Route (cf. explications ci-après) a été institué en 2008 pour financer des tâches d'infrastructure particulières. Ce fonds est alimenté par des transferts annuels définis par le Parlement fédéral qui puise à cet effet dans le FSTR.

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, dont:

- 14 milliards pour le réseau autoroutier (8,5 milliards pour l'achèvement du réseau et 5,5 milliards pour l'aménagement et l'élimination des goulets d'étranglement)
- 6 milliards de francs pour des projets routiers et ferroviaires dans les agglomérations
- 800 millions de francs pour l'entretien des routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Pour l'année 2013, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 730 millions de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales
- 130 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales
- 566 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations
- 45,06 millions pour les contributions aux routes principales dans les régions de montagne et périphériques

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 importations 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).

Mot de la fin

L'auteur de ce rapport sur les activités de **routesuisse** en 2012 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 2013

L'auteur du rapport:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

	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	%	öV TP	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	Miv TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	763	17.8	9 339	16.3	48 002	83.7	45 882	80.0	2 120	3.7
1980	256	4.4	4 699	81.1	836	14.4	9 964	12.5	69 697	87.5	67 041	84.2	2 656	3.3
1990	324	4.7	5 461	79.0	1 129	16.3	12 678	13.6	80 801	86.4	77 759	83.2	3 042	3.3
2000	304	4.0	5 990	80.9	1 112	15.0	12 620	12.4	89 072	87.6	79 142	77.8	6 502	3.4
2001	301	4.0	5 925	80.6	1 126	15.3	13 301	12.9	89 808	87.1	79 575	77.2	6 628	3.5
2002	319	4.2	5 865	80.1	1 136	15.5	14 147	13.5	90 845	86.5	80 398	76.6	6 677	3.5
2003	327	4.4	5 789	79.7	1 147	15.8	14 509	13.7	91 771	86.3	81 085	76.3	3 756	3.5
2004	336	4.5	5 708	79.2	1 162	16.1	14 914	13.9	92 658	86.1	81 806	76.0	7 071	6.6
2005	364	4.9	5 585	78.4	1 175	16.5	16 144	14.8	93 085	85.2	82 014	75.1	7 211	6.6
2006	380	5.1	5 656	78.1	1 205	16.6	16 578	15.0	94 093	85.0	82 942	74.9	7 262	6.6
2007	403	5.3	5 716	77.6	1 251	17.0	17 434	15.5	95 210	84.5	83 933	74.5	7 313	6.5
2008	425	5.5	5 826	77.1	1 310	17.3	17 776	15.5	96 591	84.5	85 357	74.6	7 397	6.5
2009	431	5.4	5 958	77.0	1 349	17.4	18 571	15.8	98 669	84.2	87 248	74.4	7 505	6.4
2010	446	5.6	6 056	76.9	1 374	17.4	19 177	16.1	100 288	83.9	88 702	74.2	7 582	6.3
2011	461	5.8	6 146	76.7	1 408	17.6	19 471	16.1	101 717	83.9	89 949	74.2	7 651	6.3

(Quelle: BFS T 11.4.1.2 / Source: ofs T 11.4.1.2)

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		54.6	7 412	54.6	6 175	45.4	13 587	
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5	49.1	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	42.0	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	39.1	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	39.7	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	39.4	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	42.2	9 937	42.2	13 618	57.8	23 555	11.1
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0	38.8	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	40.0	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	39.2	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	40.0	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	38.5	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	38.9	10 980	38.9	17 262	61.1	28 242	2.2
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8	35.7	9 398	35.7	16 924	64.3	26 322	-6.8
2010	64.0	15.4	350.3	84.6	414.3	0.8	36.5	9 805	36.5	17 058	63.5	26 863	2.1
2011	65.0	14.9	371.8	85.1	436.8	5.4	36.7	10 164	36.7	17 510	63.3	27 674	3.0

* = 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 T11.5.1.2 / source: ofs T11.5.1.2)

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								
	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	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2001	20.8	65.8	10.8	34.2	31.6	7.1		16.3	75.5	5.3	24.5	21.6	-0.9
2002	19.3	64.3	10.7	35.7	30.0	-5.1		15.8	75.6	5.1	24.4	20.9	-3.2
2003	20.5	64.3	11.4	35.7	31.9	6.3		16.9	71.6	6.7	28.4	23.6	12.9
2004	23.0	64.8	12.5	35.2	35.5	11.3		19.5	72.2	7.5	27.8	27.0	14.4
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	0.0
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	27.3	30.8	5.5
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-14.9
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.8	29.2	11.5
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7		21.9	71.8	8.6	28.2	30.5	4.5
2012	23.7	63.2	13.8	36.8	37.5	-6.5							

(Quelle: Verlagerungsbericht 2012; bfs T 11.5.4.4; Alpinfo 2011 / Source: rapport sur le transfer 2012; ofs T 11.5.4.4; Alpinfo 2011)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2012)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2012)**

	2011	2012
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 163 003	4 254 725
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	36 328	39 029
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 440	6 542
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 671	8 393
Übrige / <i>Autres</i>	3 983	4 314
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	295 804	308 884
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 506	41 856
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 140	11 090
Übrige / <i>Autres</i>	103	96
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	187 130	188 358
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	60 324	62 219
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 814 432	4 925 506
Motorräder / <i>Motocycles</i>	597 933	614 115
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	47 936	43 384
Übrige / <i>Autres</i>	20 001	22 323
Total Motorräder / <i>Total des Motocycles</i>	665 870	679 822
Total Motorfahrzeuge / <i>Total des véhicules à moteur</i>	5 480 302	5 605 328
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*160 000	*168 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 889	7 034
Sachtransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	230 946	239 805
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 794	34 938
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 698	22 571
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	54 631	53 501
Sattelsachtransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 020	16 191
Übrige / <i>Autres</i>	15 117	16 770
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	381 095	390 810

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2012 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2012

Jahr Année	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires										Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
	Personen- wagen 1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2 Voitures de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellette	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3 Tracteurs industriels et agricoles	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3 Chariots à moteur et automobiles de travail	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4 Motocy- clettes		
1950	146 998	-	2 028	36	472		965	2 049	188 512	75 975	264 487	-
1960	509 279	-	3 127	55	150	1	102	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	95 229 (5)	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	121 229	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	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	103 980	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	106 750	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	107 053	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894	134 522	109 504	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	108 354	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	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302	*150 000
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	4 925 506	679 822	5 605 328	*168 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

(1) Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse inbegriffen) / Des 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 inbegriffen / 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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	283 972	287 971	266 478	296 597	327 955	334 045
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 568	1 687	1 571	1 936	2 587	2 998
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	405	472	509	469	363	470
Autocars	664	1 065	763	718	1 000	853
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ⁽¹⁾	23 605	24 491	21 415	24 154	28 644	30 427
Lastwagen / <i>Camions</i> ⁽²⁾	3 186	3 598	3 325	2 690	3 273	3 123
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 264	1 617	1 113	883	1 202	897
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 595	2 745	2 686	2 804	3 238	3 482
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 214	1 393	1 463	1 505	1 679	1 741
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 576	2 783	2 589	2 530	2 803	3 132
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	321 049	327 822	301 912	334 286	372 744	381 168
Motorräder / <i>Motocycles</i>	43 141	43 779	40 403	38 236	42 933	44 545
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 738	3 127	2 863	3 099	2 308	1 874
Andere / <i>Autres</i>	2 059	1 868	1 651	1 696	2 890	3 386
Total Motorräder / Total des motocycles	47 938	48 774	44 917	43 031	48 131	49 805
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	368 987	376 596	346 829	377 317	420 875	430 973

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	2012	2011	in % / en %
VW	44 258	40 594	9.0
AUDI	22 083	18 502	19.4
SKODA	19 132	17 470	9.5
BMW	18 947	17 532	8.1
FORD	18 179	18 400	-1.2
RENAULT	17 084	18 323	-6.8
MERCEDES	16 638	14 037	18.5
OPEL	15 307	15 978	-4.2
TOYOTA	13 038	13 335	-2.2
PEUGEOT	12 298	15 186	-19.0
CITROEN	11 678	12 984	-10.1
HYUNDAI	11 456	9 976	14.8
FIAT	10 261	9 849	4.2
NISSAN	9 063	9 486	-4.5
SEAT	8 934	8 314	7.5
SUBARU	8 483	7 283	16.5
VOLVO	8 059	8 478	-4.9
SUZUKI	7 702	8 240	-6.5
MAZDA	7 152	7 387	-3.2
HONDA	5 540	5 851	-5.3
DACIA	5 309	5 823	-8.8
KIA	4 677	3 876	20.7
MITSUBISHI	4 611	5 580	-17.4
MINI	4 593	4 581	0.3
CHEVROLET	3 997	3 435	16.4
LAND-ROVER	3 789	1 803	110.1
ALFA ROMEO	2 818	4 106	-31.4
JEEP	2 377	1 518	56.6
PORSCHE	2 310	2 178	6.1
SMART	1 888	2 148	-12.1
LANCIA	1 092	834	30.9
LEXUS	1 022	1 005	1.7
DAIHATSU	869	1 328	-34.6
DODGE	624	412	51.5
JAGUAR/DAIMLER	511	461	10.8
SSANGYONG	476	450	5.8
ASTON MARTIN	224	244	-8.2
MASERATI	161	183	-12.0
INFINITI	153	175	-12.6
BMW ALPINA	21	32	-34.4
Übrige / autres	1'238	1'383	-10.5

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2012
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2012

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>		
Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	3 005 346 737	
Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 007 319 737	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)</i>		5 012 666 474
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>	2 698 743
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	691 370
8408		
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 112 608
8512		
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	998
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	30 636
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	11 798 295
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	3 464 042
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	170 109
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	2 017
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	54 972
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	17 299 985
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 553 590
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	440 674
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	405 273
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	55 154
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	40 778 466
	Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	412 019 412
Total		5 465 464 352

* 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)

8A

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

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012
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	3 020.1	2 964.5
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.6
Statistische Gebühr / Droits des statistique	9.8	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-
Mineralölsteuermzuschlag / 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	2 020.8	1 979.1
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	946.1
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollertäge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	452.8
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	1 030.2	1 181.0
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	352.1
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 529.3
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	9 186.9	9 481.5
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*345.0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carbur	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	56.1
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3.5	4.0	4.9	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prevention des accidents	7.1	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	20.8
Total	3 906.8	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 669.3	12 003.4

* Schätzungen / Estimations

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
2011	1 723 363	1 616.9	*2 559 240	2 247.0	4 293 986	3 209.9
2012	1 920 124	1 965.5	*3 516 313	3 305.6	3 231 713	2 638.9

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2012
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2012*

**Schweizerischer Mineralölabsatz
Ventes d'huiles minérales en Suisse**

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralölpod. Prod. pétroliers	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892	
1995	3,590		1,143		4,733		1,273		6,006		4,914		10,920	
2000	3,983		1,309		5,292		1,576		6,868		4,445		11,313	
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	11,137	7,2
2009	3,283	-2,7	2,221	1,5	5,504	-1,1	1,360	-3,8	6,864	-1,6	4,524	8,8	11,388	2,3
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	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	
2011	3,044	-3,9	2,371	2,7	5,415	-1,1	1,518	6,3	6,933	0,4	3,201	-10,2	10,134	-3,2
2012	2,937	-3,5	2,515	6,1	5,452	0,7	1,556	2,5	7,008	1,1	3,424	7,0	10,431	2,9
Ø 11-12	-3,7		4,4		-0,2		4,4		0,8		-1,6		-0,1	

(*) = 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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)				Wohnbevölkerung Population résidente	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Venus de l'étranger			
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués				Inlands- Parc	Inlands- Parc	Einreisen Venus de l'étranger
1970	74 709		35 981	1 694										
1975	66 182		29 951	1 241										
1980	67 160		32 326	1 246										
1985	72 030		29 827	908										
1990	79 436		29 243	954										
1995	89 098		28 759	692										
2000	75 351		30 058	592										
2001*	23 896		30 160	544										
2002	23 647		29 774	513										
2003	23 840		30 098	546										
2004	22 891		28 746	510										
2005	21 706		26 754	409										
2006	21 491		26 718	371										
2007	21 911		27 132	384										
2008	20 736		25 556	357										
2009	20 506		25 130	349										
2010	19 609		24 237	327										
2011	18 990		23 332	320										
2012	18 148		22 218	339										

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bps
* ab 2001 Unfälle mit Personenschaden / à partir de 2001 accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2010	2011	2012
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	51 555	50 599
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 399	9 755
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 477	3 351
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 517	1 432
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	16 139	16 872
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	49	53
Total	48 104	57 719	84 221	82 136	82 062

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2012
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	30 863
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 105
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 482
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 106
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 481
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 812
Anderer Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	4 759
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 750
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 836
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 463
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 398
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	20 575