

# 2013

## Rapport annuel

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS  
Wölflistrasse 5, Postfach 690, 3000 Bern 22  
T: 031 329 80 30, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS  
Wölflistrasse 5, Case postale 690, 3000 Bern 22  
T: 031 329 80 30, F: 031 329 80 83

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>  
E-Mail: [info@strasseschweiz.ch](mailto:info@strasseschweiz.ch)

**routesuisse** – Fédération routière suisse FRS 2013

**2013**

**Rapport annuel**

## Avant-propos

Tant l'Etat que les associations routières sont intéressés à un financement suffisant d'infrastructures de transport conformes aux besoins. Les usagers de la route acceptent parfaitement de payer des impôts, taxes et redevances afin de réunir les moyens financiers nécessaires à un réseau routier performant et de financer des mesures protégeant les habitants et l'environnement.

Cette disposition des usagers motorisés de la route à payer leur dû a cependant été excessivement mise à contribution dans le passé en ce sens que les moyens financiers affectés, ladite «caisse routière», ont été détournés à d'autres fins, par exemple pour décharger la caisse fédérale, encourager les transports combinés, construire les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) ou encore réaliser des réseaux RER dans les agglomérations. A l'avenir, ces ressources financières seront de surcroît utilisées pour l'aménagement général des infrastructures ferroviaires et leur exploitation (projet FAIF).

Dans la perspective du découvert annoncé dans le financement des routes, la résistance politique contre ce «pillage de la caisse routière» ne cesse de se renforcer. Le vote référendaire contre l'augmentation de la vignette autoroutière et l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait») illustrent bien le changement d'opinion qui se produit au sein des milieux concernés et de toute la population. La tendance est aujourd'hui à exiger la mise en place de règles de financement claires et contraignantes avant d'augmenter les impôts et redevances frappant les usagers de la route. **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS a formulé ces règles de financement et elle leur attache une grande importance dans son futur travail.

**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 68<sup>e</sup> 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 2013 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**.

<b>Avant-propos</b> .....	<b>2</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>5</b>
<b>ORGANISATION ET ADMINISTRATION</b> .....	<b>9</b>
<b>Organes et membres</b> .....	<b>12</b>
Assemblée générale .....	12
Comité central .....	13
Conseil de direction .....	14
Organe de contrôle .....	17
Secrétariat général .....	17
<b>ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER</b> .....	<b>25</b>
<b>Le trafic routier suisse</b> .....	<b>25</b>
Structure et développement .....	25
Recensement du trafic .....	25
Trafic de personnes .....	26
Demande dans le trafic de personnes .....	26
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière) .....	27
Trafic de marchandises .....	28
Demande dans le trafic de marchandises .....	28
Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses .....	30
Développement du parc de véhicules .....	32
Sécurité routière .....	34
Statistique des accidents .....	34
Etudes .....	35
Mesures de sécurité routière .....	35
Droit de la circulation routière .....	36
Nouvelles dispositions légales .....	36
Initiatives populaires .....	36
Mesures administratives .....	37
<b>Politique des transports</b> .....	<b>39</b>
Union européenne (UE) .....	39
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres .....	39
Construction routière .....	40
Bouchons sur le réseau des routes nationales .....	40
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure .....	41
conforme aux besoins .....	41
Projets routiers cantonaux .....	42
Transports publics .....	42
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire .....	42
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA) .....	44
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV) .....	45
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) .....	45
Disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base .....	47
Trafic d'agglomération .....	47

<b>Politique énergétique et environnementale .....</b>	<b>48</b>
Energie .....	48
Nouvelle politique énergétique .....	48
Consommation d'énergie .....	48
Mesures d'économie d'énergie .....	50
Environnement .....	51
Immissions de polluants atmosphériques .....	51
Changement climatique.....	51
Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> .....	52
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de .....	
polluants atmosphériques.....	54
<b>Commerce et industrie.....</b>	<b>56</b>
Véhicules .....	56
Production et ventes mondiales .....	56
Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse.....	56
Carburants .....	58
Vente de produits pétroliers en Suisse .....	58
Economie pétrolière.....	59
Carburants et énergies de propulsion alternatives.....	59
Transport routiers .....	60
Tourisme.....	61
Tourisme international .....	61
Tourisme en Suisse.....	61
Habitudes de voyage de la population suisse .....	62
<b>Finances.....</b>	<b>63</b>
Politique financière .....	63
Finances fédérales.....	63
Financement des infrastructures routières.....	63
Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) .....	65
Redevances d'utilisation des routes.....	66
Compte routier .....	67
Compte d'infrastructure du trafic routier .....	67
Coûts externes .....	68
Prestations fiscales.....	68
Imposition des carburants.....	70
<b>Construction et financement des routes.....</b>	<b>71</b>
Routes nationales .....	71
Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales .....	71
Sections projetées et en construction .....	71
Tunnel routier du St-Gothard.....	74
Sections terminées.....	75
Financement des routes nationales .....	75
Fonds d'infrastructure routier .....	76
<b>Relations internationales.....</b>	<b>77</b>
<b>Mot de la fin.....</b>	<b>77</b>
<b>Statistiques .....</b>	<b>78</b>

## Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADMAS	Registre central des mesures administratives en matière de circulation routière
AG	Canton d'Argovie
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARV	Association routière vaudoise
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 conduite
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
BS	Canton de Bâle-Ville
CAPS	Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse
CFF	Chemins de fer fédéraux
cm <sup>3</sup>	Centimètre cube
CN	Convention nationale
CNA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
CO / CO <sub>2</sub>	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
COV	Composés organiques volatiles
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
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 (arrêté fédéral du 20 juin 2013 servant de contreprojet à l'initiative populaire «pour les transports publics» ;FF 2013, page 4721)
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FMS	Fédération motocycliste suisse
fr.	franc suisse
FRS	Fédération Routière Suisse; aujourd'hui <b>routesuisse</b>
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 (FF 1999, page 742)
GE	Canton de Genève
g/km	Gramme par kilomètre
GPS	Parti écologiste suisse
GR	Canton des Grisons
IRF	Fédération routière internationale
ISE	Industrie suisse d'enrobés
Kg	Kilogramme
Klik	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO <sub>2</sub>
km	Kilomètre
LAP	Loi fédérale du 8 octobre 1982 sur l'approvisionnement économique du pays (loi sur l'approvisionnement du pays, RS 531)
LFInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, RS 725.13)
LGV	Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse



LPE	Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, RS 814.01)
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)
LVA	Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière (LVA; FF 2013 page 2527)
NAFTA	Accord de libre-échange d'Amérique du Nord (North American Free Trade)
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
OEn	Ordonnance du 7 décembre 1998 sur l'énergie (RS 730.01)
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
ONU	Organisation des Nations Unies
OPERA 3	Travaux visant à optimiser la première phase de la formation et à examiner la possibilité de reprendre la troisième directive UE sur le permis de conduire (OPERA-3)
ORPL	Ordonnance relative du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, RS 641.81)
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
PDC	Parti démocrate-chrétien

PLR	Parti libéral-radical
PPP	Partenariat public-privé
PVL	Parti vert libéraux 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
SZ	Canton de Schwyz
TCNA	trafic combiné non accompagné
TCS	Touring Club Suisse
TI	Canton de Tessin
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, Caravaning-Suisse
UR	Canton d'Uri
USA	Etats-Unis d'Amérique
USAM	Union suisse des arts et métiers
USIC	Union suisse des carrossiers
UTP	Union des transports publics
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 faitière du trafic routier et de la branche automobile depuis 1945. Jusqu'en 2006, elle était désignée par Fédération routière suisse FRS.

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

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

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

A la fin de l'exercice écoulé, Hans Urs Merz, ancien directeur général de l'Automobile Club Suisse ACS, a quitté l'association **routesuisse** dont il était membre individuel. **routesuisse** comprend donc désormais 30 membres, soit 28 associations nationales et deux associations faitières cantonales (ligues) qui se répartissent comme suit en fonction de leurs activités:

## Association d'usagers de la route

### *Voitures et véhicules monotraces*

Automobile Club de Suisse (ACS)	Berne
Fédération motocycliste suisse (FMS)	Frauenfeld
Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes (SAM)	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
Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC	Berne
Fédération suisse du tourisme	Berne
Association suisse des services des automobiles (asa)	Berne

# Organes de routesuisse

## Assemblée générale

La 68<sup>e</sup> assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 27 juin 2013 à Berne. Elle a réuni 27 délégués qui représentaient 1066 sur le total de 1140 voix de délégués. De nombreux hôtes de la politique, de l'administration fédérale et d'organisations amies ainsi que des représentants de la presse étaient également présents.

Dans son allocution d'ouverture, Niklaus Zürcher, président FRS, a relevé que la Suisse et son économie ne peuvent plus se permettre des bouchons répétitifs et de plus en plus nombreux, voire des chaos sur les principaux axes de circulation du pays. Il a exigé une législation efficace garantissant durablement le financement des routes, soit, concrètement, un fonds d'infrastructure routière financé par les redevances versées par les usagers de la route. Si les redevances routières actuelles ne suffisent pas à financer les projets de construction prêts à être réalisés, donc s'il faut trouver des ressources supplémentaires, il faudra recourir au produit des taxes et redevances routières existantes. Nul besoin à cet effet de tripler le prix de la vignette autoroutière ou d'augmenter l'impôt sur les huiles minérales.

«Les associations des usagers de la route et l'économie automobile se battent non seulement pour un aménagement du réseau routier conforme à la demande, donc en particulier pour l'élimination rapide des goulets d'étranglement sur les autoroutes, mais elles s'engagent également en faveur d'un financement suffisant – pour le cas où l'avancement des projets exige des moyens financiers supplémentaires», a souligné Niklaus Zürcher.

Compte tenu des mauvaises expériences faites jusqu'ici avec l'utilisation des réserves et provisions de la «caisse routière», les associations routières ne sont cependant plus prêtes à donner «carte blanche» au Conseil fédéral et au Parlement avant que des décisions définitives n'aient été prises concernant la réalisation des projets et les engagements budgétaires correspondants. «Cette prise de position, nous la devons à notre base qui souffre de bouchons de plus en plus nombreux sur les routes tout en supportant une hausse des impôts», a déclaré le président de **routesuisse**. Il a ensuite prié le secteur du bâtiment de comprendre que les associations routières ne puissent pas soutenir les propositions d'augmenter les taxes et redevances routières.

Le financement de l'infrastructure ferroviaire étant donc désormais garanti, a poursuivi Niklaus Zürcher, les décideurs politiques doivent maintenant s'attaquer le plus rapidement possible au financement de l'infrastructure routière et le placer sur une base solide et durable. C'est là une simple question de justice, le rail comme la route ayant droit au même traitement. Le financement des transports doit être équitable.

La stratégie choisie par les autorités fédérales, qui consiste à poursuivre le subventionnement transversal du rail par la route et à charger unilatéralement les usagers de la route d'une augmentation des taxes et redevances, est vouée à l'échec à long terme. Il est donc grand temps de placer enfin le financement des routes sur une base solide. Le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) poursuivant le pillage de la caisse routière au profit

des transports publics, il s'agit maintenant de trouver des moyens permettant de financer les investissements nécessaires à l'infrastructure routière – et cela sans augmenter les taxes et redevances routières. «On pourrait concrètement songer à utiliser la totalité du produit des impôts sur les huiles minérales – comme cela est exigé par l'initiative populaire «vache-à-lait» – et le produit des taxes d'importation sur les voitures et les accessoires automobiles (ledit impôt automobile) à des fins routières», a suggéré le président de **routesuisse**.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2012, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2012 et le budget 2014. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 80'770 francs.

Compte tenu des mutations annoncées au niveau des organes, l'assemblée générale a procédé à deux élections complémentaires pour la période de fonction 2012 à 2015:

- Comité central: Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes SAM: Markus Büttler (remplaçant Bruno Siegenthaler, membre du Comité central depuis 2003)
- réviseurs des comptes: Reto Jaussi, directeur adjoint de l'Association suisse des transports routiers ASTAG (remplaçant Ella Anderegg, anciennement Automobile Club de Suisse ACS, élue en 1998)

A l'issue de l'assemblée générale, Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes OFROU, a fait un exposé sur le fonds d'infrastructure routière.

### **Comité central**

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 7 mai et le 6 novembre 2013. A côté des affaires statutaires, il a débattu notamment des objets de votation concernant la politique des finances et la politique des transports:

- l'initiative populaire fédérale «pour les transports publics» (initiative ATE) et son contreprojet direct (FAIF, soit le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire)
- la loi sur la redevance d'utilisation des routes nationales contre laquelle un référendum a été lancé
- l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache-à-lait»)

Les mesures visant à optimiser la formation des conducteurs (projet «Opera 3»), soit concrètement la formation précoce des conducteurs et la nouvelle conception des cours de formation complémentaire des nouveaux conducteurs, ont constitué un autre thème fort du Comité central.

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:

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
Heinz Burkhardt	ParkingSwiss
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Kaspar Engeli	VSIG Commerce Suisse
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Rolf Hartl	Union pétrolière
André Hefti	Salon international de l'automobile
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Benedikt Koch	Association professionnelle Infra
Walter Lange	Association de l'industrie gazière suisse
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Martin A. Senn	Société suisse des entrepreneurs (SSE)
Bruno Siegenthaler (jusqu'en juin 2013)	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Markus Bütler (dès juillet 2013)	
Mila Trombitas (jusqu'en nov. 2013)	Fédération suisse du tourisme FST
Barabara Gisi (dès nov. 2013)	
Willi von Atzigen	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA



## Conseil de direction

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

- *initiative ATE «pour les transports publics» et contreprojet FAIF: routesuisse* a poursuivi son travail d'optimisation du contreprojet du Conseil fédéral – le projet FAIF – en se concentrant sur un modèle de financement analogue à celui du rail, donc un fonds d'infrastructure routière accompagné d'un programme de développement concret des routes nationales.

Au cours du workshop du 28 janvier 2013, le Conseil de direction a confirmé son rejet de l'initiative ATE. Il a par ailleurs jugé perdu d'avance toute tentative des associations routières de combattre activement le contreprojet FAIF, ce d'autant plus que le financement des transports publics doit effectivement être posé sur une base nouvelle et que les faiblesses du projet FAIF (concrètement, il s'agit de la limitation de la déduction pour les pendulaires, de la suppression du caractère temporaire de l'affectation de la RPLP ainsi que de la prolongation du quart NLFA) peuvent être corrigées dans le cadre de la procédure parlementaire. Les Chambres fédérales n'ayant cependant pas répondu aux demandes des associations routières, deux organisations membres de **routesuisse**, auto-suisse et ASTAG, ont décidé de combattre activement le projet. La votation populaire sur le contreprojet FAIF à l'initiative ATE a lieu le 9 février 2014.

Il a en outre été décidé lors du workshop de fin janvier 2013 de focaliser les efforts des associations routières sur la conception du futur financement des routes. Ce dernier doit se fonder sur les principes du financement des infrastructures de transport, assurer un financement continue, contraignant et durable de la route et accélérer l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Le programme de développement routier et le fonds d'infrastructure routière sont d'autres points forts figurant désormais au programme politique des associations routières et thématiques depuis lors. Le secrétariat général de **routesuisse** a fait paraître plusieurs communications spécialisées dans des publications nationales pour développer les exigences centrales auxquelles devra répondre le futur modèle de financement de l'infrastructure routière. L'ouverture d'une procédure de consultation sur un projet de fonds pour les routes nationales et les agglomérations (FRNA) était initialement prévue pour la deuxième moitié de 2013. Elle a été reportée au printemps 2014.

Après le retrait de l'initiative ATE, le site internet combattant ce projet a été désactivé et le nouveau site internet concernant le fonds d'infrastructure routière a été mis en ligne le 22 octobre. Il est accessible via le lien [www.fonds-infrastructure-routiere.ch](http://www.fonds-infrastructure-routiere.ch) ou, en allemand, [www.strasseninfrastrukturfonds.ch](http://www.strasseninfrastrukturfonds.ch).

- *construction et financement d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard*: le 29 octobre 2013, **routesuisse** a eu la possibilité de participer à une audition de la Commission des transports du Conseil des Etats pour prendre position sur le projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard. **routesuisse** soutient la proposition du Conseil fédéral qui comprend la construction d'un deuxième tube (tunnel de réfection sans augmentation de la capacité) ainsi que la modification de la loi sur le transit routier qui

en découle. Les principaux arguments en faveur d'un deuxième tube au St-Gothard tiennent à la sécurité routière et à la garantie de la liaison routière entre le Tessin et le reste de la Suisse.

- *initiative vache à lait*: l'initiative «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait») a été publiée le 5 mars 2013 dans la Feuille fédérale. auto-suisse a lancé et préparé seule ce projet qui exige la pleine affectation des taxes et redevances routières, notamment de l'impôt sur les huiles minérales, au financement des routes au niveau fédéral. L'initiative «vache à lait» est soutenue par toutes les associations routières.
- *référéndum contre la hausse du prix de la vignette autoroutière*: tout au long de la procédure parlementaire, **routesuisse** s'est battue contre l'augmentation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Un alourdissement de la charge fiscale grevant le trafic routier est en effet hors de question aussi longtemps que la Confédération veut prolonger le subventionnement transversal du rail par la route. Toutefois, le Conseil de direction n'a pas voulu aller jusqu'à soutenir la récolte de signatures pour le référendum lancé par les conseillers nationaux Nadja Pieren et Walter Wobmann. Il a estimé qu'il était contradictoire de combattre une hausse du prix de la vignette autoroutière, donc la constitution de fonds supplémentaires pour le financement spécial du trafic routier, tout en exigeant de nouvelles routes et l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales.

Les associations d'usagers de la route et de l'économie automobile ont néanmoins décidé d'apporter leur soutien au référendum contre l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. Ce choix a été expliqué par l'absence de garanties concernant l'utilisation du produit supplémentaire résultant de la hausse massive de la redevance pour les routes nationales. Il n'a en effet pas été clairement dit que ces ressources serviraient à la suppression des goulets d'étranglement sur les autoroutes. Par ailleurs, le Conseil fédéral et le Parlement continuent d'hésiter devant une indispensable réforme du système actuel de financement des routes. Le secteur du bâtiment et d'autres organisations membres de **routesuisse** ont approuvé la hausse du prix de la vignette de 40 à 100 francs. Le vote référendaire du 24 novembre 2013 contre le renchérissement de la vitesse a donné un résultat étonnamment clair puisque 60% environ des votants ont rejeté ce projet. Tous les cantons – sauf Neuchâtel et Glaris qui pouvaient s'attendre à des investissements routiers immédiats – se sont opposés au renchérissement de la vignette.

- *gestion du trafic*: lors de sa séance du 13 octobre, le Conseil de direction a tenu un workshop avec Heinz Suter, chef de la section Gestion du trafic auprès de l'OFROU.

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 était composé comme suit durant l'exercice écoulé:

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 Rolf Hartl	Association routière vaudoise ARV Union pétrolière
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Hans Koller	Secrétaire général <b>routesuisse</b>

## Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2013 ont été vérifiés le 1<sup>er</sup> avril 2014 par les deux réviseurs Reto Jaussi et Alfred Zollinger. Les réviseurs recommandent à l'assemblée générale de les approuver et de donner décharge aux organes concernés.

## Secrétariat général

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

du service d'information «News Route Suisse» composé d'actualités du trafic routier ainsi que l'exécution des mandats de prestations donnés au service de documentation sont d'autres tâches permanentes du secrétariat.

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

- Financement sans garantie – Création d'un fonds d'infrastructure routière: la proposition du Conseil fédéral est insuffisante (communiqué de presse du 30 janvier)
- Chiffre d'affaires de 95 milliards – Vademecum 2013 – chiffres-clés de l'économie automobile et du trafic routier (communiqué de presse du 1<sup>er</sup> février)
- 1,74 milliard de francs pour le rail – impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2012: près de 9,5 milliards de francs (communiqué de presse du 5 avril)
- Une goutte d'eau dans la mer – le Conseil fédéral ouvre la consultation sur le 2<sup>e</sup> message programmatique Elimination des goulets d'étranglement (communiqué de presse du 10 avril)
- Hausses d'impôt dans un lointain avenir – ni connaissance du projet, ni soutien au «compromis 20 centimes» (communiqué de presse du 17 juin)
- Garantir le financement des routes – l'Assemblée fédérale rejette l'initiative ATE et approuve le contreprojet FAIF (communiqué de presse du 21 juin)
- Non à de nouvelles redevances! – 68<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire du 27 juin 2013 à Berne (communiqué de presse du 27 juin)
- 1,87 milliard de francs pour le rail – impôts routiers et automobiles budgétisés et estimés de la Confédération en 2014 (communiqué de presse du 30 août)
- La route est rentable, le rail non – compte routier suisse pour 2011: excellents résultats (communiqué de presse du 30 décembre)

Le secrétariat général de **routesuisse** a pris position sur les projets suivants que la Confédération a mis en consultation:

- *Stratégie énergétique 2050 (janvier)*: le projet du Conseil fédéral concernant la Stratégie énergétique 2050 comprend le premier train de mesures nécessaires à la transformation à long terme et par étapes du système énergétique suisse jusqu'en 2050. Ces mesures visent à accroître systématiquement le rendement énergétique dans les secteurs du bâtiment, des appareils électriques, de l'industrie et de la mobilité. Elles comprennent également l'extension des ressources énergétiques renouvelables ainsi que la production d'électricité par des agents fossiles. Il s'agit en premier lieu d'exploiter les potentiels de rendement moyennant des technologies existantes ou prévisibles.

La consommation d'énergie globale du secteur de la mobilité devrait être notablement réduite dans le cadre de cette stratégie. On assistera à un déplacement des ressources énergétiques des agents fossiles vers l'électricité au fur et à mesure de l'électrification du trafic. Des mesures ont notamment été définies pour améliorer le rendement énergétique des véhicules routiers

afin d'atteindre les objectifs de réduction en termes de consommation d'énergie et d'émission de CO<sub>2</sub>. Dans un premier temps, les valeurs-cibles CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme seront abaissées, une étiquette-énergie pour les pneus sera introduite pour encourager l'utilisation de gommes réduisant la consommation et l'étiquette-énergie actuelle sera étendue à d'autres catégories de véhicules à moteur (utilitaires légers, motos).

La stratégie renonce dans un premier temps à des mesures de contrainte réduisant le trafic, car celles-ci pourraient avoir un effet négatif sur le développement économique. À en croire les auteurs de la Stratégie énergétique 2050, l'introduction d'un système de financement de l'infrastructure de transport en fonction de son utilisation réduirait considérablement la consommation d'énergie. Cet instrument devant cependant garantir en premier lieu un financement des infrastructures conforme au principe de causalité, il sera proposé dans le cadre du projet «mobility pricing» et non pas dans le programme des mesures de la Stratégie énergétique 2050.

**routesuisse** a refusé d'apporter son soutien à la Stratégie énergétique 2050. Du point de vue actuel, l'application de cette stratégie au trafic motorisé individuel exige des interventions étatiques disproportionnées, soit en particulier des mesures de contrainte influençant le comportement de chaque consommateur ainsi que diverses interdictions telles que le Conseil fédéral les envisage après la phase de lancement du programme. En lieu et place, **routesuisse** demande que la future stratégie énergétique de la Confédération se fonde en permanence sur le potentiel d'optimisation réaliste des véhicules à moteur en matière de consommation d'énergie et d'émissions. Il faut dans tous les cas éviter que ces interventions compromettent le fonctionnement d'une économie libérale et globale fondée sur la concurrence.

- *modification de l'ordonnance sur le trafic des poids lourds (OTPL) (mars)*: partant des expériences faites durant les douze premières années suivant l'introduction de la taxe poids lourds, cette révision comprend des modifications de la procédure et offre la base à des mesures visant à empêcher et à découvrir des abus.

**routesuisse** a pris des positions différenciées sur les points de cette révision. Elle a rejeté une exemption des véhicules loués de la protection civile, qui sont engagés dans des travaux de réfection, en raison des "possibles distorsions de la concurrence" qui pourraient en résulter au détriment des entreprises de transport. Elle s'est aussi opposée à l'imposition des transferts de passagers entre les aéroports et les stations et régions touristiques: ces courses de transfert soumises à concession doivent rester exemptées.

- *modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (tunnel routier du St-Gothard) (avril)*: ce projet de révision est lié à la réfection du tunnel routier du St-Gothard qui sera indispensable dans une dizaine d'années. Dans le souci de maintenir ouverte autant que possible l'importante liaison routière par le St-Gothard pendant la durée des travaux, le Conseil fédéral a choisi l'option «nouvelle construction d'un deuxième tube (sans augmentation de la capacité), puis réfection du tube existant». Cette solution respecte parfaitement la Constitution fédérale, car après la

construction du deuxième tube et la fin des travaux de réfection du premier, chacune des deux galeries ne sera ouverte que sur une seule piste en trafic monodirectionnel.

Dans sa prise de position, **routesuisse** est arrivée à la conclusion que la construction d'un deuxième tube était objectivement justifiée et indispensable pour garantir une sécurité routière suffisante et une liaison routière permanente entre le Tessin et le reste de la Suisse. Le financement de l'ouvrage devra passer par le système de financement routier ordinaire de la Confédération. Si toutefois le mode de financement PPP devait rester comme unique possibilité pour financer le deuxième tube routier sous le St-Gothard, ce nouveau modèle pourrait être accepté pour le financement d'infrastructures de transport.

- *révision de la loi sur l'approvisionnement du pays LAP (mai):* **routesuisse** salue en principe cette modernisation de la LAP par le biais d'une révision totale. Les nouvelles dispositions permettent de réagir de manière plus précoce, plus rapide et plus ciblée face à une crise menaçante ou existante. Cette réforme tient suffisamment compte de l'évolution d'une logique de sécurité vers une logique de risque ainsi que du changement des conditions-cadres globales.

Continuant d'accorder une grande importance au principe actuel de la subsidiarité, **routesuisse** demande expressément que ce modèle inspire également la réforme de la LAP. Cela signifie en clair que l'approvisionnement du pays est avant tout l'affaire de l'économie nationale. **routesuisse** approuve par ailleurs dans sa prise de position le caractère contraignant général de conventions collectives de branches afin d'éviter la présence de profiteurs au sein de certains secteurs professionnels.

- *modifications d'ordonnances dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et le financement de celui-ci (juillet):* **routesuisse** a critiqué la date choisie pour cette audition qui lui semble prématurée puisqu'un référendum a été lancé contre la modification de la loi sur la redevance d'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière LVA) du 22 mars 2013. Il faut donc attendre le résultat de la votation populaire avant de décider de la modification de l'arrêté sur le réseau. Jugeant que le lien fait entre les deux projets était déplacé, **routesuisse** a demandé qu'il soit supprimé. Sur le plan matériel, **routesuisse** a exigé que, dans le cadre des mesures de gestion de la circulation, des plans de gestion du trafic sur les routes secondaires puissent être exigés des cantons afin de mettre en évidence des moyens d'empêcher que le flux de la circulation soit entravé sur les routes nationales.
- *application des mesures du deuxième train «Via sicura» (juillet):* ses associations membres prenant des positions différentes sur certains points, **routesuisse** a renoncé à se prononcer sur ces aspects. Il s'agit notamment des examens médicaux et psychologiques de l'aptitude à conduire. Lorsque **routesuisse** a pris position, c'était dans la majorité des cas pour se déclarer d'accord avec les modifications proposées (par ex., exigences minimales pour l'acuité visuelle et auditive, prolongation du délai pour la répétition des cours de formation complémentaires destinés aux détenteurs d'un permis de conduire à l'essai, enclenchement obligatoire des phares également de

jour). En revanche, **routesuisse** s'est opposée aux modifications touchant à l'interdiction de conduire sous l'effet de l'alcool (extension de cette interdiction aux personnes participant à des courses d'exercice ainsi qu'à tous les détenteurs d'un permis de conduire à l'essai avec une limite de 0,1 pour-mille).

- *arrêté fédéral sur le deuxième programme visant à éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et libération des crédits (août):* **routesuisse** a pu se déclarer d'accord en principe avec l'arrêté fédéral présenté, mais elle a demandé une action plus rapide et la constitution d'un fonds d'infrastructure routière. Par la même occasion, **routesuisse** a confirmé son intention de s'engager pour un aménagement du réseau routier en fonction de la demande, soit en particulier pour la correction des tronçons autoroutiers où les bouchons sont les plus fréquents. La Suisse et son économie ne peuvent plus se permettre des bouchons récurrents, voire des effondrements du trafic qui se produisent régulièrement sur les principaux axes de trafic. **routesuisse** exige la mise en place d'une législation efficace garantissant le financement des routes, donc concrètement un fonds d'infrastructure routière alimenté par le produit des redevances et taxes versées actuellement par les usagers de la route. Si la part actuellement affectée des redevances et taxes ne suffit pas à financer les projets routiers prêts à être réalisés, il faudra recourir au produit total de ces prélèvements. Il n'est donc absolument pas nécessaire d'augmenter la vignette autoroutière de 150%, ni d'alourdir l'impôt sur les huiles minérales.
- *conception globale de la promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire (août):* **routesuisse** n'est en principe pas d'accord avec la conception globale de la promotion du trafic ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. Truffé de défauts, de faiblesses et même de contradictions, ce projet fait craindre que l'Etat ne continue de subventionner massivement et au-delà de tout raisonnement logistique les transports ferroviaires de marchandises sur tout le territoire. On cherche en vain dans cette proposition une vision globale et interdisciplinaire de tous les moyens de transports. **routesuisse** exige la présentation d'un plan directeur intégrateur pour les transports de marchandises et la logistique. Ce plan doit comprendre des principes et objectifs clairement définis ainsi que des instruments précis et efficaces permettant de mesurer la capacité des modes de transport.
- *modification de l'ordonnance sur l'énergie (OEn) et de l'ordonnance sur l'attestation du type de production et de l'origine de l'électricité (OAO) (septembre):* cette révision apporte diverses modifications au niveau de l'ordonnance (certificat d'origine, rétribution des injections d'électricité à prix coûtant, étiquette-énergie, dispositions pénales). La partie intéressant le trafic routier motorisé concerne l'étiquette-énergie pour les véhicules: **routesuisse** s'est prononcée contre le projet de supprimer le critère de la non-immatriculation dans l'obligation de déclarer la consommation des voitures neuves. Il faut en effet éviter que tous les véhicules affichant moins de 2000 km soient soumis à une obligation de déclarer, indépendamment du fait qu'il s'agisse de voitures neuves, de voitures de clients ou de voitures d'essai.
- *arrêté fédéral sur la libération des crédits à partir de 2015 pour le programme concernant le trafic d'agglomération (octobre):* la loi sur le fonds d'infrastructure (LFI) est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Sur les 20,8

milliards de francs au total dont il dispose, le fonds d'infrastructure met à disposition 6 milliards pour l'amélioration des infrastructures de transports dans les villes et les agglomérations. En 2006, le Parlement avait déjà libéré près de 2,6 milliards de francs pour des projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération. 1,5 milliard de francs ont suivi en 2010 pour la première génération des programmes d'agglomération «Urbanisation et transports». Prévus à partir du 2015, les programmes d'agglomération de la deuxième génération devraient, selon le Conseil fédéral, bénéficier d'un soutien de 1,6 milliard de francs environ dont 100 millions seulement pour le trafic motorisé individuel. Au total, 41 programmes d'agglomération de la deuxième génération représentant un volume d'investissement de quelque 20 milliards de francs ont été déposés à l'Office du développement territorial. 35 d'entre eux devraient bénéficier de contributions fédérales.

Dans sa prise de position, **routesuisse** a relevé le déséquilibre dans l'attribution des moyens financiers aux projets d'infrastructure des transports publics et du trafic privé. Les projets concernant le trafic motorisé individuel ne représentent en effet qu'un coût de 680 millions de francs, soit 12% de la somme totale, alors que 3,6 milliards sont destinés au rail, donc aux chemins de fer et tramways urbains, ce qui fait près de 64%. Le solde est attribué à la mobilité douce. **routesuisse** a donc demandé qu'au moins 715 millions de francs des contributions fédérales prévues soient affectés non pas aux chemins de fer (460 millions) et aux tramways urbains (255 millions), mais bien à l'aménagement d'infrastructures routières, notamment dans les petites et moyennes villes et agglomérations.

- *passage du système d'encouragement au système d'incitation; variantes du système incitation énergétique (décembre):* en vue de la préparation de la deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050, le Département fédéral des finances a ouvert une pré-consultation concernant le passage du système d'encouragement au système d'incitation avec plusieurs variantes d'incitation énergétique. Concrètement, il s'agit de mettre à l'étude une réforme fiscale écologique et les possibilités de passer du système d'encouragement au système d'incitation.

Ayant refusé jusqu'ici son soutien à la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral, **routesuisse** s'est également prononcée en janvier 2013 contre la réforme fiscale écologique projetée dans la deuxième étape de ce projet (dès 2021). **routesuisse** rejette le passage du système de l'encouragement au système d'incitation dans le secteur de la mobilité, de même que le régime d'interdiction que le Conseil fédéral annonce implicitement dans sa Stratégie énergétique 2050.

En lieu et place d'un système d'incitation, **routesuisse** demande que la future stratégie énergétique de la Confédération continue de miser sur le potentiel technique d'optimisation de la consommation énergétique et des émissions des véhicules à moteur. Cette stratégie doit consister à imposer aux constructeurs de véhicules des objectifs réalistes en termes de consommation et d'émissions dans le cadre d'un régime d'économie de marché et de concurrence aussi globale que possible.

- *ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par la route (SDR) et ordonnance sur la signalisation routière (OSR) (décembre):* les tunnels routiers sont classés depuis 2010 conformément au standard européen



du transport de marchandises dangereuses. Lors de l'introduction de cette réglementation restrictive, les tunnels n'ont cependant été catégorisés que de manière provisoire. Un nouveau mode d'analyse du risque ayant été introduit, ce classement peut désormais être établi définitivement. **routesuisse** a approuvé ce projet dans le cadre de la procédure de consultation. Sur les axes de transit alpin, les marchandises doivent toujours être transportées par le rail. Les deux tunnels du St-Gothard (A2) et Mappo Morettina (TI) demeurent fermés aux transports dangereux.

Le service de documentation du secrétariat général a fourni aux personnes intéressées ainsi qu'aux membres de manière régulière ou sur demande des informations et documentations d'actualité. Un grand merci à toutes celles et à tous ceux qui ont remis des documents au secrétariat de **routesuisse** durant l'exercice écoulé. Le service de documentation a travaillé durant l'exercice écoulé en grande partie sur la base de mandats de prestations donnés par le Fonds de sécurité routière FSR, par l'Association des transports routiers ASTAG et le Touring Club Suisse TCS.

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

En juillet, Hans-Jürg Bardola, responsable du service de documentation, a quitté notre association après près de vingt années de service. Sa succession à la tête du service de documentation est assurée par Senta Bindschädler qui est entrée en fonction en septembre.

Le nouveau site internet de **routesuisse** a été mis en ligne fin juillet.

Au milieu du mois de décembre, le secrétariat général de **routesuisse** a déménagé dans le nouvel immeuble de cinq étages «Mobilcity» à la Wölflistrasse 5 à Berne. Mobilcity abrite les secrétariats d'une entreprise et de neuf associations du trafic routier, dont les organisations membres UPSA, ASTAG et auto-suisse.

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 représentant au total 340% de postes.

Hans Koller	secrétaire général
Peter Kneubühler	secrétaire général adjoint / chargé de l'information
Hans-Jörg Bardola (jusqu'en juillet 2013)	chef du service de documentation
Senta Bindschädler (depuis septembre 2013)	chef du service de documentation
Rebecca Bogenstätter-Fehr	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'economiesuisse

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 0,3% en 2012 par rapport à l'année précédente pour atteindre 25,95 milliards de véhicules-kilomètres (vkm). Ce taux est nettement inférieur à la croissance enregistrée ces dernières années: entre 2009 et 2011, le trafic a augmenté de 3,4% en moyenne annuelle. Les prestations de transport du trafic lourd sur les routes nationales ont même baissé de 1,6% en 2012 (1,51 milliard de vkm; taux de croissance annuel moyen entre 2009 et 2011: environ 2,3%).

La part des trajets effectués sur le réseau des routes nationales à la totalité des prestations de transport du trafic motorisé suisse est supérieure à 40% (2011: 43,4%). Cette proportion approche même 70% (2011: 67,7%) pour les véhicules lourds de transport de marchandises. Publiés par l'Office fédéral des routes (OFROU), ces chiffres mettent en évidence l'importance du réseau des routes nationales pour la Suisse alors que celui-ci ne représente que 2,5% de l'ensemble du réseau routier helvétique.

Comme ces dernières années, les routes nationales les plus chargées étaient l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Winterthour ainsi que l'A2 dans la région de Bâle. Un fort trafic règne aussi sur l'A1 entre Lausanne et Yverdon et entre Winterthour et St-Gall, sur l'A2 entre les embranchements Augst (BL) et Lopper (NW) et au Tessin méridional, sur l'A3 entre Zurich et Wollerau, l'A4 dans le Knonauer Amt, l'A6 dans la région de Berne et l'A9 entre Lausanne et Vevey.

Avec un trafic moyen de 140 845 véhicules par jour, le poste de comptage de Wallisellen affichait le trafic le plus dense. Il est suivi par Muttenz sur l'A2 et Neuenhof sur l'A1.

Alors que les prestations de transport sur l'ensemble du réseau routier ont progressé d'un peu plus d'un cinquième depuis 1990, elles ont plus que doublé (+ 109%) sur les routes nationales pendant la même période. Durant les vingt ans écoulés, les routes nationales ont non seulement absorbé la totalité du trafic individuel motorisé supplémentaire, mais elles ont de surcroît déchargé légèrement le réseau routier restant.

25

Selon les derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le nombre de pendulaires entre le domicile et le lieu du travail ne cesse d'augmenter en Suisse et les distances parcourues sont toujours plus grandes. Neuf personnes sur dix exerçant une activité lucrative (3,7 millions au total) étaient pendulaires en 2011. Deux millions d'entre eux se déplaçaient principalement dans le trafic motorisé individuel (TMI), donc empruntaient une voiture, une moto ou un

autre véhicule à moteur privé. Ce chiffre correspond à 55% de la totalité des pendulaires.

La voiture de tourisme est le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail: 53% des pendulaires s'en servaient comme moyen de déplacement principal en 2011. Cette proportion est sensiblement plus élevée dans les régions rurales (67%) que dans les centres urbains (33%) ou dans les agglomérations ceinturant les villes (56%).

La part du chemin de fer aux moyens de transport principaux des pendulaires est de 16%. Le train est particulièrement apprécié des pendulaires à longue distance, donc effectuant plus de 50 km. Il prend une part de 55% dans les moyens de transport principaux empruntés par cette catégorie de pendulaires.

La proportion de pendulaires usant de ladite mobilité douce (vélo ou à pied) pour se rendre au travail était de 16%, taux inchangé depuis 2000. Il s'agissait de 600'000 personnes en 2011.

Les pendulaires mettent en moyenne nationale 30 minutes pour se rendre au travail. Cette durée est un peu plus longue pour les citadins (31 minutes) que pour la population des campagnes (28 minutes).

## Trafic de personnes

### *Demande de transport dans le trafic de personnes*

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres 2012 en millions):</i>		
Chemins de fer . . . . .	457,7	19 262,0
Trafic urbain à courte distance . . . . .		
– Trams . . . . .	519,2	1 130,3
– Trolleybus . . . . .	250,1	506,0
– Bus . . . . .	688,0	2 593,6
Total transports publics . . . . .	1 915,0	23 491,9

(Source: OFS T 11.4.1.2)

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Trafic privé (chiffres 2012 en millions):</i>		
Voitures de tourisme . . . . .	5 948	86 651
Motocycles . . . . .	265	2 397
Cyclomoteurs . . . . .	39	137
Cars . . . . .	31	2 625
Total trafic privé . . . . .	6 283	91 810

(Source: OFS T 11.4.1.2)

Au total, quelque 123 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués sur les routes et rails suisses en 2012. 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 de 19%.

Entre 1980 et 2012, les prestations de transport du trafic motorisé individuel ont augmenté de 37% pour atteindre 91,8 milliards de personnes-kilomètres.

Les prestations des transports publics ont atteint 23,5 milliards de personnes-kilomètres en 2012, dont 19,3 milliards de personnes-kilomètres sur le rail et 4,2 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, le trafic ferroviaire augmentait chaque année en moyenne de 3,6% alors que la hausse annuelle du trafic routier était de 1,8% en moyenne annuelle. La croissance des transports publics ralentit cependant. Dans la moyenne des cinq dernières années (de 2008 à 2012), elle n'était plus que de 2% par an alors que le trafic routier motorisé a connu une hausse de 1,8% par an durant cette même période.

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

(Chiffres en millions)	1995	2000	2005	2010	2011	2012
<b>Personnes transportées (TMI)</b>	<b>5 208</b>	<b>5 990</b>	<b>5 858</b>	<b>6 056</b>	<b>6 146</b>	<b>6 283</b>
Voitures						
de tourisme	4 913	5 691	5 335	5 648	5 817	5 948
Motocycles	162	195	188	254	260	265
Cyclomoteurs	106	80	36	38	39	39
Cars	27	25	26	29	30	31
<b>Personnes-kilomètres</b>						
<b>Total TMI</b>	<b>73 779</b>	<b>79 142</b>	<b>82 014</b>	<b>88 702</b>	<b>89 949</b>	<b>91 810</b>
Voitures de tourisme	69 586	74 984	77 844	83 775	84 889	86 651
Motocycles	1 512	1 834	1 804	2 296	2 347	2 397
Cyclomoteurs	354	237	131	132	135	137
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 577	2 625
<b>Total mobilité douce</b>	<b>5 936</b>	<b>6 502</b>	<b>7 211</b>	<b>7 582</b>	<b>7 651</b>	<b>7 734</b>
Vélos	2 217	2 314	1 957	2 116	2 132	2 154
Trafic piétonnier	3 719	4 188	5 254	5 466	5 519	5 580

## Trafic de marchandises

### *Demande dans le trafic de marchandises*

La croissance économique et le développement des échanges commerciaux entraînent une augmentation du trafic de marchandises. Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), les prestations de transport ont augmenté en Suisse entre 1993 et 2012 de 51% sur la route et de 33% sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 15% durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2012 des prestations de transport correspondant à 27,0 milliards de tonnes-kilomètres (2011: 27,7;- 2,5%). Ces chiffres indiquent une nouvelle baisse alors que le trafic de marchandises avait connu une reprise les deux années précédentes.

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2012 quelque 6,18 milliards de kilomètres (2011: 6,05; +2,2%) sur les routes suisses. 64% de ces déplacements 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 17,2 milliards de tonnes-kilomètres (2011: 17,5; 1,5%).

9,7 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées sur le rail (2011: 10,2; -4,1%). Le chemin de fer a donc perdu une nouvelle fois des parts de marché au profit de la route.

La politique suisse des transports cherche 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 (2012) à 14,0% du tonnage transporté (60,3 millions de t) à 36,1% des prestations de transport en tonnes-kilomètres (9744 millions de tkm).

Sur la route, en revanche, le tonnage transporté a augmenté en moyenne de 1,4 % par an depuis 2000 (chiffres jusqu'en 2012; cf. tableau 2 A dans l'annexe: *Demande dans le transport de marchandises*). En l'espace de 12 ans, la quantité de marchandises transportées par le trafic utilitaire routier s'est accrue de 17% pour atteindre 370 millions de tonnes, si bien que la part de la route à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 86,0%. Exprimée en tonnes-kilomètres, la part de la route aux transports de marchandises est de 63,9% (17'238 millions de tkm).

L'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP; 1<sup>er</sup> 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.

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 (en t-km) de 94% depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2012) en tirant son 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 12% 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 41% (2000: 60%) et les utilitaires légers 6% (2000: 6%).

La part du trafic lourd international (import, export, transit en t-km) au trafic suisse de marchandises est actuellement de 38%. Elle n'était que de 30% en 2000. Les prestations de transport des véhicules utilitaires étrangers ont augmenté de 77% entre 2000 et 2012 alors que celles des camions, semi-remorques lourds et tracteurs à sellette suisses n'ont progressé que de 11% durant la même période.

Les transports de marchandises sur le rail se déroulent, conformément à la nature de ce mode de transport, principalement sur des longues distances alors que la route intervient surtout sur les courtes distances en plaine. Dans les trois types de transport – intérieurs, 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 trafic de transit.

Des efforts sont entrepris depuis quelque temps pour encourager les transports ferroviaires de marchandises en plaine. Le Conseil fédéral a mis en consultation en avril 2013 une révision totale de la loi sur les transports de marchandises ainsi que diverses autres modifications légales. Il propose que le trafic de personnes ne soit plus automatiquement favorisé dans l'attribution de tracés ferroviaires. En revanche, le gouvernement renonce à définir un mandat de transfert explicite pour les transports de marchandises en plaine à l'image de la réglementation actuelle dans le transit alpin de marchandises. Les offres de transport de marchandises doivent couvrir les coûts et les Chemins de fer fédéraux (CFE) pourront à l'avenir décider eux-mêmes quelles prestations de transport de marchandises ils entendent offrir. En ce qui concerne les transports de marchandises par la route, le Conseil fédéral maintient les réglementations actuelles avec l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche ainsi que les limites de poids.

Une large étude demandée par la branche des transports ferroviaires arrive à la conclusion que les transports par le rail augmenteront de 35% jusqu'en l'an 2030. Ce chiffre ne comprend pas le transit de marchandises. Pour le trafic de personnes, les auteurs de l'étude pronostiquent même une progression de 59 à 83%. Demandée par l'Union des transports publics (UTP), CFF Cargo et l'association Cargorail (VAP), cette étude relève que le chemin de fer n'atteint que les quantités transportées durant la décennie précédente. La branche exige que des capacités minimales soient garanties dans le transport de marchandises sur les axes les plus fréquentées, soit Bâle-Plateau

suisse, Genève-Lausanne, pied sud du Jura et Aarau-Zurich et que la période d'exploitation quotidienne soit portée de 15 à 18 heures, faute de quoi elle se heurte à des goulets d'étranglement qui l'empêchent d'exploiter tout son potentiel. Enfin, les transporteurs ferroviaires demandent à la Confédération de mettre à disposition des fonds pour le développement de nouvelles techniques de transbordement entre les modes de transport.

### *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 diminué de 5,6 millions de tonnes (-5,2%) dans le courant de l'année 2012. Au total, 101,5 millions de tonnes de marchandises ont été acheminés par ces axes. Ce chiffre correspond à une augmentation de 103,9% par rapport à 1980 (49,8 millions de tonnes).

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 37,7% en 2012, soit 2,5% de moins que l'année précédente. Ventilée en fonction des différents pays, la part du rail était de 63,4% (année précédente 63,9%) en Suisse, de 26,8% (32,5%) en Autriche et de 15,1% (14,3%) en France.

La part du transit au trafic transalpin total de marchandises était de 67,4% (année précédente: 67,0%), soit 12,1% en France (année précédente: 12,1%), 75,5% en Suisse (76,2%) et 89,8% en Autriche (88,4%). La répartition modale dans le trafic de transit en 2012 indique une part du rail de 72,3% (71,8% l'année précédente) pour la Suisse, contre 28,6% 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 25,2 millions de tonnes (2012: 23,7 millions de t) ont été acheminées par le rail en 2013, soit 1,9 fois de plus que par la route (12,9 millions de tonnes; 2012: 13,7 millions de t). Globalement, 38,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé (2012: 37,4 millions de t). La hausse par rapport à l'exercice précédent est de 1,9%, le rail affichant une croissance de 6,3% et la route une baisse de 5,8%. La répartition modale est de 66:34 pour-cent en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000, le tonnage passant par le rail s'accroît de 1,9% en moyenne par an alors que ce taux est de 3,2% 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 20,4 millions de tonnes (chiffres disponibles jusqu'à fin 2012), soit environ deux fois et demie de plus que la route (7,8 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 2,0% en moyenne par an alors que le taux de croissance sur la route est de 5,0% par an (chiffres disponibles jusqu'en 2012; 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 de marchandises par les Alpes suisses s'est accru de



45% (jusqu'en 2013) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 22%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 4 points-% depuis 2000 pour s'établir à 66%. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 4 points-% pour atteindre 34%.

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	
	(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:	1257	(+7%)	670	(+5%)
2011:	1258	(+0,1%)	661	(-1%)
2012:	1209	(-4%)	606	(-8%)
2013:	1143	(-5%)		

(Source: DETEC, Alpinfo 2012)

Environ 1,14 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses en 2013, soit 5,4% ou 65'000 trajets de moins que l'année précédente. Au total, le nombre de trajets était inférieur de 18,6% à celui de l'année-référence 2000 et dépassait de 493'000 trajets l'objectif visé par la loi sur le transfert de marchandises de la route au rail (650'000 trajets). Cet objectif devrait être atteint jusqu'en 2018.

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). Le rapport du Conseil fédéral de novembre 2013 sur le transfert des transports (rapport sur le transfert entre juillet 2011 et juin 2013) confirme que cet objectif fixé au transit alpin de véhicules routiers lourds est irréaliste et que le nombre de trajets de poids à travers les Alpes suisse ne peut être réduit de moitié dans un délai raisonnable.

Le Conseil fédéral suggère donc une nouvelle référence de mesure pour la réalisation de l'objectif fixé dans la loi sur le transfert des transports de marchandises de la route au rail: les principales émissions de polluants

atmosphériques générées par le trafic lourd diminuant notablement jusqu'en 2020 grâce au progrès technique, on pourrait dorénavant se fonder sur les émissions de substances polluantes et de bruit et non plus sur le nombre de trajets, propose le gouvernement.

Dans son message du 29 novembre 2013, le Conseil fédéral propose de prolonger de 2019 à 2023 le cadre de paiement pour l'encouragement du transit alpin ferroviaire de marchandises. A l'échéance de ce délai, c'est-à-dire lorsque la NLFA et le corridor de 4 mètres au St-Gothard seront complètement en service, ces transports ne seront cependant plus indemnisés. Globalement, le gouvernement veut mettre 350 millions de francs à disposition pour la prolongation des contributions au trafic combiné non accompagné. Sur cette somme, 170 millions proviennent du cadre de paiement actuel, qui n'est pas complètement épuisé, et 180 millions supplémentaires seront ajoutés.

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 européen de marchandises, 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.

## **Développement du parc automobile**

Selon les données de l'OFS, le parc automobile suisse a globalement progressé de 1,6% ou de 88'314 véhicules en valeur absolue pour atteindre 5,7 millions d'unités. Dans l'ensemble, le nombre de véhicules à moteur circulant sur les routes suisses a presque doublé durant les trente ans écoulés.

Les trois quarts de ces véhicules à moteur sont des voitures de tourisme. Leur effectif s'est accru de 1,6% ou de 66'160 en valeur absolue en 2013 pour atteindre près de 4,3 millions d'unités. Le nombre de motos a augmenté de 1,2% pour s'établir à 687'990 alors que le parc de véhicules de transport de marchandises a progressé de 2,6% et compte désormais 371'361 unités.

Observé depuis le changement de millénaire, le boom du moteur diesel chez les voitures de tourisme s'est poursuivi en 2013. Le nombre de voitures de tourisme diesel a franchi la première fois le seuil du million pour atteindre 1 035 843 unités, soit 10,9% de plus qu'en 2012. Les modèles diesel représentent aujourd'hui 24,0% du parc suisse de voitures de tourisme. Leur part n'était que de 4% en 2000.

L'effectif des voitures à propulsion hybride (34'834 véhicules) a également connu une forte progression en 2013, tout comme celui des voitures purement électriques (2683 unités). Dans ces catégories, les taux de croissance – 24,0

et 52,6% dans le même ordre – ont même dépassé celui des voitures diesel. Il faut cependant se rappeler que ce développement a lieu à un très bas niveau: en 2013, seule une voiture de tourisme sur 124 était équipée d'une propulsion hybride et une sur 1610 était de type purement électrique.

L'augmentation du parc de voitures de tourisme en 2013 doit être exclusivement mise sur le compte des voitures à traction intégrale alors que le nombre de voitures à roues avant ou arrière motrices a baissé. La tendance aux voitures à quatre roues motrices peut être observée depuis quelque temps déjà, mais elle s'est accélérée ces dernières années. En 2013, 24,1% des voitures de tourisme avaient une traction intégrale. On constate par ailleurs de grandes différences entre les cantons de montagne et les régions de plaine: alors que 58,4% des voitures de tourisme immatriculées dans les Grisons avaient quatre roues motrices, cette proportion n'était que de 17,7% à Bâle-Ville.

Les Suisses aiment toujours autant les breaks: le nombre de voitures ayant cette forme de carrosserie a augmenté de 7,0% et pour atteindre 1'112'352 unités en 2013.

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 baisse légèrement, mais continuellement depuis 2007. En 2013, elle a reculé de 1958 à 1950 centimètres cubes. Néanmoins, le nombre de voitures dotées de gros moteurs (plus de 2500 cm<sup>3</sup>) a continué de progresser entre 2007 et 2013 (+6,0%).

A côté des voitures de tourisme, les autres groupes de véhicules routiers ont également connu une augmentation de leur effectif en 2013. Le nombre de motos immatriculées en Suisse a progressé de 1,2% par rapport à l'an dernier pour atteindre 687'990 unités et celui des véhicules de transport de marchandises s'est accru de 2,6% pour se fixer à 371'361. Cette dernière croissance s'explique toutefois uniquement par l'augmentation du nombre de véhicules de livraison (de 308'884 à 318'622 unités; +3,2%), alors que le parc de camions et de semi-remorques a légèrement baissé

*Nombres de voitures de tourisme pour 1000 habitants<sup>1</sup> selon les grandes régions (degré de motorisation)*

	2000	2005	2010	2012
<i>Suisse</i>	492	515	517	535
Arc lémanique	528	536	518	534
Espace Mittelland	476	505	514	531
Nord-Ouest de la Suisse	474	500	508	524
Zurich	483	504	484	498
Suisse orientale	469	502	531	555
Suisse centrale	486	517	539	558
Tessin	592	600	609	628

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

En 2012 on comptait en Suisse 535 voitures de tourisme pour 1000 habitants, cette proportion variant cependant fortement d'une région l'autre. Elle est nettement inférieure à la moyenne nationale dans les régions urbaines à forte densité démographique qui sont desservies par un réseau performant de transports publics.

Parmi nos voisins directs, l'Italie (2011: 605) et l'Autriche (211: 536) sont davantage motorisées que la Suisse, tandis que la densité des voitures de tourisme est égale ou plus faible en Allemagne (2012: 533; 2011: 531) et en France (2011: 482).

## **Sécurité routière**

### *Statistique des accidents*

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 269 personnes ont été tuées dans des accidents sur les routes suisses durant l'année prise en considération, soit 70 de moins que l'année précédente (-21%). 4129 personnes ont été grièvement blessées (-73; -2%). 17'250 accidentés ont été légèrement blessés (-4%). Au total, 17'473 accidents faisant des dommages corporels ont été enregistrés. La tendance positive de ces dernières années s'est donc poursuivie en 2013.

On constate notamment une baisse du nombre d'accidents graves dus à des vitesses excessives ou à l'ébriété au volant. Le nombre de morts dans ce type d'accident a reculé de plus de 10% et celui des blessés grièvement atteints de 6, respectivement de 7%.

En 2013, 17 cyclistes ont été victimes d'accidents mortels, soit 11 de moins que l'année précédente. Dans la catégorie des motards, le nombre de victimes mortellement blessés a baissé de 19 pour tomber à 55. On note également un recul des blessés grièvement atteints chez les motards (-3%) et chez les cyclistes (-6%). Ce développement positif a sans doute été favorisé par les conditions météorologiques. Le temps hivernal, qui s'est maintenu jusqu'à la fin avril, l'automne pluvieux et l'arrivée de l'hiver mi-octobre déjà ont probablement découragé nombre d'utilisateurs de deux-roues. Quatre pilotes de vélos électriques ont perdu la vie durant l'exercice écoulé (-50%), mais le nombre de blessés grièvement atteints a augmenté de 36 pour atteindre un total de 114 dans cette catégorie.

Le nombre de piétons tués a diminué de 6 pour tomber à 69 en 2013. Ces chiffres indiquent cependant une augmentation de 2% par rapport à la moyenne annuelle des cinq dernières années. Le nombre de blessés grièvement atteints a progressé de 5% entre 2012 et 2013 et de 6% comparativement à la moyenne des cinq dernières années. 21 personnes ont perdu la vie sur un passage pour piétons en 2013 (+1) alors que le nombre de blessés grièvement atteints à ces endroits a augmenté de 17 pour atteindre 301.

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

## *Etudes*

La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (Suva) arrive à la conclusion dans une nouvelle étude que le risque d'accident en voiture est d'environ 25% plus élevé pour les femmes exerçant une activité professionnelle que pour les hommes dans le même cas. Ce risque serait même deux fois plus important si on mettait la fréquence des accidents en rapport avec les kilomètres parcourus. Les femmes roulent en effet 40% de moins que les hommes. Les femmes sont les plus menacées en voiture dans le trafic matinal entre sept et huit heures.

Alors que chez les hommes le risque d'accident de la circulation a baissé de 26% durant les dix ans écoulés, il n'a baissé que de 15% chez les femmes. En d'autres termes, le risque d'accident chez les femmes n'a pas augmenté, mais il a baissé moins rapidement.

Partant des résultats de cette étude, la Suva exige des mesures de prévention ciblées sur les femmes exerçant une activité professionnelle. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) s'oppose à cette idée: il affirme qu'un programme de prévention des accidents ciblé principalement sur les femmes n'est pas productif, car les femmes au volant sont plus souvent les victimes que les auteurs d'accidents de la circulation. Dans les accidents dus à la collision de deux voitures, l'une conduite par une femme, l'autre par un homme, l'homme est responsable dans un peu plus de la moitié des cas, alors que la faute incombe à la femme dans 40% des cas; dans le reste des accidents, la faute est partagée.

Selon une nouvelle étude de l'Université de Zurich, les conducteurs de plus de 80 ans courent un risque d'accident trois fois plus élevé que ne le permet d'attendre la statistique globale des accidents. Le deuxième risque dans l'ordre décroissant revient aux 75 à 80 ans alors que les 18 à 24 ans suivent en troisième position. Cette étude remet donc en question la limite d'âge de 70 ans pour les examens d'aptitude à la conduite. Si des tests de ce genre sont réellement souhaités, il faudrait porter la limite d'âge à au moins 75 ans, estiment les chercheurs.

## *Mesures de sécurité routière*

Après une phase d'essai, le portail thermique construit en 2010 déjà à Airolo (TI) sur la route du St-Gothard a été officiellement mis en service en mars 2013. Cette installation vise à prévenir des incendies dans le tunnel routier du St-Gothard de véhicules à moteur lourd roulant vers le nord. Elle mesure la température de différents composants des véhicules comme le moteur, l'échappement, les pneus, l'espace de chargement et la cabine de pilotage. Une alarme est déclenchée si le portail détecte des températures trop élevées.

## **Droit de la circulation routière**

### *Nouvelles dispositions légales*

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

**«Via sicura»:** le deuxième train de mesures du programme de sécurité routière «Via sicura» entre en vigueur en trois tranches:

- 1<sup>er</sup> janvier 2014: interdiction de consommer de l'alcool (taux d'alcoolémie maximal de 0,1 pour-mille) pour les chauffeurs professionnels, les nouveaux conducteurs, les élèves conducteurs, les monitrices et moniteurs de conduite et les personnes accompagnantes lors de trajets de formation; obligation de rouler feux allumés de jour également; responsabilité du détenteur du véhicule pour les amendes d'ordre; introduction d'une déclaration sur le déroulement du sinistre.
- 1<sup>er</sup> juillet 2014: vérification obligatoire de l'aptitude à conduire pour les personnes ayant conduit en état d'ébriété avec 1,6 pour-mille ou plus;
- 1<sup>er</sup> janvier 2015: recours obligatoire des assurances en responsabilité civile pour véhicules à moteur sur la personne qui a provoqué un accident en état d'ébriété, en étant inapte à la conduite ou en commettant un délit de chauffard.

Les mesures «Via sicura» restantes seront mises en vigueur dans le courant de l'année 2015. Il s'agit des nouveautés suivantes: assurance-qualité pour la détermination de l'aptitude à conduire, actualisation des exigences médicales minimales, formation complémentaire obligatoire des conducteurs fautifs, installation de dispositifs d'enregistrement des données et d'appareils empêchant le démarrage en cas d'ébriété du conducteur et introduction de tests d'alcoolémie sur l'haleine assez fiables pour servir de preuve.

**Gigaliner:** durant la session parlementaire de décembre 2013, plus précisément dans le cadre de la procédure d'élimination des divergences concernant le corridor de 4 m de haut sur la ligne ferroviaire du St-Gothard, le Parlement fédéral a une nouvelle marqué son opposition aux dits «gigaliner» (poids lourds surdimensionnés). Contre la volonté du Conseil fédéral, les deux chambres fédérales ont fixé dans la loi sur la circulation routière la hauteur et la largeur maximales des camions et des compositions de véhicules. Jusqu'ici, ces mesures n'étaient fixées que dans l'ordonnance d'application.

### *Initiatives populaires*

L'initiative populaire «pour un financement équitable des transports (initiative vache à lait)» a été lancée à l'ouverture du Salon de l'automobile de Genève. Ce projet vise à réaliser le principe de causalité dans le domaine des transports: les impôts, taxes et redevances versés par les usagers de la route devront revenir intégralement à l'infrastructure routière. Du coup, 1,5 milliard de francs manqueront à la caisse générale de la Confédération. L'initiative renforce en outre les droits de participation démocratique des usagers de la route: l'introduction et l'augmentation d'impôts, taxes et redevances grevant le trafic routier seront soumises au référendum facultatif. Les quelque 900 millions

de francs, qui sont prélevés chaque année dans la «caisse routière» pour les transports publics (notamment le trafic combiné sur le rail) ne sont pas concernés par cette initiative.

Ladite «initiative vache à lait» est supportée par un large comité interpartisan ainsi que par diverses associations comme l'Union suisse des arts et métiers (USAM), Commerce Suisse, l'Union pétrolière et l'Union professionnelle suisse de l'automobile sous l'égide d'auto-suisse.

Le Parti des automobilistes a lancé d'un seul coup trois initiatives populaires:

- l'initiative populaire fédérale «pour des vitesses maximales raisonnables» porte la limitation de la vitesse sur les autoroutes de 120 à 130 km/h et celles en dehors des localités de 80 à 100 km/h.
- l'initiative populaire fédérale «Oui à la circulation, non aux bouchons» exige l'élargissement des autoroutes.
- l'initiative populaire fédérale «Réserver à la route les fonds alimentés par la route» vise à garantir les moyens nécessaires au financement des routes.

Le délai de récolte des signatures pour les trois initiatives court jusqu'au 28 septembre 2014.

## Mesures administratives

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 75'699 personnes ont dû déposer leur permis de conduire en 2013, soit 497 de moins que l'année précédente. A ce chiffre s'ajoutent 3083 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 3,8% pour tomber à 29'701 cas. Un record absolu avait été enregistré en 2010 dans ce domaine avec 35'427 retraits. Les mesures ordonnées contre des conductrices et conducteurs sous l'influence de l'alcool ont également diminué: le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a diminué de 4,7% (16'301 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont augmenté de 0,6% pour atteindre 6118.

Le nombre de retraits du permis de conduire pour inattention et distraction est resté stable 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 10'212 retraits de permis (10'232 en 2012). Pour les mêmes raisons, mais représentant des contraventions moins graves, 5115 personnes ont reçu un avertissement en 2013 contre 4719 en 2012 (+8,4%).

La majorité des retraits de permis étaient d'une durée d'un à trois mois (59,7%; année précédente: 61,6%). Les retraits d'une durée de sept à douze mois ont baissé de 6,4% pour tomber 3136 cas. Les retraits du permis de conduire de plus de douze mois ont également reculé, soit de 1432 à 1290 (-9,9%). 23,7% des permis retirés l'ont été pour une durée indéterminée. Cette proportion est en hausse de près de 15,1% par rapport à l'année précédente (augmentation de 4,5% en 2012).

Par son effet dissuasif, le durcissement du droit intervenu en 2005 (système à cascade avec prolongation progressive de la durée du retrait pour les récidivistes) a réduit une nouvelle fois le nombre de retraits du permis de conduire. On ne constate une augmentation que pour les récidivistes qui sont cependant de plus en plus souvent retirés de la circulation (retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée).

Durant l'exercice écoulé, 4505 examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle à conduire sûrement. Ce chiffre est une nouvelle fois en augmentation (+9,9% par rapport à l'exercice précédent.) Ce développement s'explique par deux raisons principalement:

- l'augmentation du nombre d'annulations de permis de conduire à l'essai durant les années précédentes (avant 2013) commence à déployer ses effets. La personne concernée ne peut demander un nouveau permis d'éleve-conducteur qu'après avoir passé avec succès un examen psychologique portant sur son aptitude à conduire et après avoir attendu une année.
- le système à cascades pour les récidivistes a été introduit en 2005. Il exige qu'une personne qui a dû déposer trois fois son permis de conduire pour une violation grave des règles de la circulation ne peut retrouver son autorisation de conduire qu'après une période d'attente et s'il a réussi un examen psychologique confirmant qu'il s'est amélioré et qu'il est à nouveau apte à conduire.

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 308 pour atteindre 1459 (+26,7%).

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2013.)

Le taux de succès aux examens théoriques pour voitures de tourisme et motos est tombé de 72% en 2012 à 68% l'an dernier alors que le nombre d'examens théoriques organisés a légèrement baissé (de 140'826 en 2012 à 136'459 en 2013; -3,1%; -3,1%). 139'381 personnes (142'136 en 2012; -1,9%) se sont annoncées à l'examen pratique catégorie B, 34 590 personnes à l'examen pratique des catégories de motos A et A1 (36 106 en 2012; -4,2%). Dans le même ordre, 1,51 et 1,49 tentatives étaient nécessaires en moyenne pour réussir les examens pratiques. C'est dire qu'un tiers environ des candidates et des candidats ne sont pas prêts lorsqu'ils se présentent à l'examen pratique.

Le comité de la Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse (CAPS) a élaboré des recommandations concernant la pénalisation des dépassements de limitations de la vitesse afin d'uniformiser la jurisprudence en cette matière. Cette réforme annonce un nouveau durcissement des interventions contre des conducteurs qui ne sont pas des chauffards, mais qui dépassent largement les limitations de vitesse.

La CAPS considère ce durcissement comme la conséquence de l'introduction au 1<sup>er</sup> janvier 2013 du délit de chauffard. Selon la liste des sanctions qui doit servir de base aux amendes et autres peines prononcées, une simple violation des règles de la circulation routière (jusqu'à 24 km/h de trop dans les localités, 29 km/h de trop hors des localités, 34 km/h de trop sur les autoroutes) sera



punie comme jusqu'ici. Pour les contraventions se situant entre ces violations simples et le délit de chauffard, la CAPS propose une échelle de peines pécuniaires allant de 20 à 120 jours-amende. C'est dire que les tarifs valables jusqu'ici seront au minimum doublés.

## 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 parallèlement 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 et espaces de stationnement 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 contourner les aires d'attente avancées et accéder directement au système de «compte-gouttes».

Durant l'exercice écoulé, la «phase rouge» pour le transit alpin de marchandises n'a été imposée aucun jour.

L'intensification des contrôles du trafic routier lourd est une autre mesure d'accompagnement pour encourager le transfert des transports de marchandises de la route au rail dans le cadre de l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres. Le but est de mettre en place un régime de concurrence équitable entre les différents modes de transport, donc de placer sur pied d'égalité les transports de marchandises sur le rail et sur la route. «Celui qui ne répond pas aux règles, ne roule pas» – ce principe sera appliqué par le biais d'un contrôle renforcé du respect des prescriptions légales concernant le chauffeur, le véhicule et le chargement.

Le premier centre de contrôle du trafic lourd a été mis en service en 2003 sur l'A2 à Stans (NW). Il s'agit d'un «mini-centre» qui est exploité par des forces mobiles. Le premier midi-centre a été ouvert en novembre 2004 sur l'A13 à Unterrealta (GR) au nord du tunnel du San Bernardino. Les mini-centres de Schaffhouse (SH) et d'Ostermundigen (BE) ont suivi en décembre 2007 et en juin 2008. Deux «maxi-centres» sont prévus aux entrées nord et sud du tunnel routier du St-Gothard (A2). Le centre de Ripshausen (UR) à l'entrée nord est en service depuis septembre 2009 alors que celui de l'entrée sud est projeté à Monteforne (TI). Sa planification est déjà bien avancée. Le «midi-centre» de St-Maurice (VS) sur l'A9 a été ouvert en 2012. D'autres centres du même type sont prévus sur l'A1 à Chavornay (VD) et Oensingen (SO). Au total quelque 12 centres de contrôle du trafic lourd fonctionneront dans les années à venir sur le réseau des routes nationales.

## Construction routière

### *Bouchons sur le réseau des routes nationales*

Le nombre d'heures de bouchon enregistrées sur les routes nationales en 2012 a augmenté de 4% par rapport à l'année précédente. Au total, 19 921 heures d'attente dans des embouteillages ont été recensées. Ce chiffre ne cesse de progresser fortement depuis 2009, mais la croissance notée en 2012 est tout de même sensiblement inférieure à celles de 2010 (+34%) et 2011 (+20%). Selon l'OFROU, le ralentissement de la croissance confirme l'hypothèse selon laquelle la forte hausse des années 2010 et 2011 s'explique en partie par un enregistrement plus fiable des embouteillages.

Comme les années précédentes, la cause principale des bouchons sur les routes nationales étaient en 2012 la surcharge de trafic. Les trois quarts des heures d'attente enregistrées (16'223) sur les autoroutes étaient dues à une circulation excessivement dense. Les embouteillages provoqués par les chantiers étaient en revanche en net recul par rapport à 2011: ils ont baissé de 504 heures pour tomber à 1120 heures. A l'inverse, les encombrements provoqués par des accidents ont fortement progressé (plus 340 heures, soit 2452 heures du total).

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 346 jours de l'année 2012. Très touchés également, le tunnel du Gubrist, la région du 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 173 jours en 2012, à l'entrée nord durant 168 jours. Le nombre d'heures de bouchons a cependant diminué par rapport à 2011 sur presque tous les tronçons critiques, à l'exception la section St-Gothard Nord (plus 12%) et la région du tunnel du Belchen (+29%).

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.

Dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau), le Conseil fédéral avait déjà proposé dans son message du 18 janvier 2012 les mesures suivantes pour améliorer la fluidité du trafic sur le réseau des routes nationales (cf. chapitre «Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales» ci-dessous):

- ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation sur 125 km: un projet-pilote est en cours en Suisse romande entre Ecublens et Morges avec une utilisation partielle de la bande d'arrêt d'urgence. Le trafic est beaucoup plus fluide sur ce tronçon et la fréquence des accidents a baissé jusqu'à 70%.
- interdiction ponctuelle de dépasser pour les camions: les premières interdictions locales de dépasser pour les camions ont été mises en vigueur durant l'exercice écoulé. Cette mesure est permanente ou temporaire selon la situation. Après vérification d'environ 530 km de routes nationales, des tronçons avec interdiction de dépasser pour les

camions ont été définis sur une longueur de 290 km dans une première étape. Ce régime sera imposé et signalisé progressivement d'ici à la fin de 2014. Dans une deuxième phase, 460 km supplémentaires seront vérifiés en vue d'une éventuelle interdiction de dépasser pour les camions.

- réduction temporaire et progressive de la vitesse maximale admise (de 120 à 100 ou 80 km/h) sur environ 400 km: cette baisse de la vitesse est censée réduire le risque de bouchons. Les tronçons concernés pourraient en outre absorber jusqu'à 10% de trafic supplémentaire.
- information complète des conducteurs sur les bouchons et sur les possibilités de contournement, gestion des raccordements autoroutiers.
- voies de circulation supplémentaires pour supprimer les goulets d'étranglement.

#### *Mise à disposition par la Confédération d'infrastructures routières répondant aux besoins*

Le Conseil fédéral a présenté durant l'exercice écoulé ses idées concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Il propose de prélever à cet effet près d'un milliard de francs dans le fonds d'infrastructure. Concrètement, il s'agit d'augmenter la capacité sur les trois tronçons Härkingen-Luterbach (SO), Andelfingen-Winterthour (ZH) et Meyrin/Vernier-Le Vengeron (GE). Cet argent provient des 5,5 milliards de francs du fonds d'infrastructure que les Chambres fédérales ont destinés à l'élimination des goulets d'étranglement. Le Parlement national avait déjà autorisé 1,4 milliard de francs sur ce montant pour corriger les goulets d'étranglement les plus graves.

Dans le projet de révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral et le Parlement avaient déjà décidé en 2012 d'ajouter au réseau national l'autoroute du Glatttal (ZH) et le contournement de Morges (VD). Cette mesure est provisoirement bloquée, car le souverain suisse a rejeté le 24 novembre 2013 la hausse du prix de la vignette autoroutière qui était liée à ces projets.

Les besoins financiers pour la construction de voies supplémentaires corrigeant 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 81 très fortement et environ 181 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 autoroutières actuelles exigeant un aménagement et de toutes les sections 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 entre-temps par le Parlement fédéral concernant FAIF et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

### *Projets routiers cantonaux*

Les citoyennes et citoyens du canton d'Argovie ont clairement approuvé le 4 mars 2013 (avec une proportion acceptante de 73,5% des voix) le raccordement à l'autoroute A1 dans la région de Lenzburg, y compris le nœud routier de Neuhof. Dévisé à 75 millions de francs, ce projet est entièrement payé par les usagers de la route et supprimera les bouchons quasi quotidiens à cet endroit.

Une route de contournement longue d'un peu plus de 4 km a été ouverte à la circulation le 24 avril à Olten (SO). La ville a ainsi reçu une deuxième traversée de l'Aar pour le trafic routier. Les coûts de cette construction se sont montés à près de 320 millions de francs. Il s'agit de l'ouvrage routier le plus cher jamais réalisé dans le canton de Soleure.

Le gouvernement et le parlement cantonal tessinois ont voulu décharger du trafic routier la partie inférieure du Malcantone par une route de contournement entre Agno et Bioggio et par deux courts tunnels. La Lega dei Ticinesi a réussi à faire aboutir une initiative populaire qui exige un long tunnel unique entre Ponte Tresa et Bioggio. Les citoyennes et citoyens tessinois n'ont pas voulu de ce projet et l'ont rejeté de justesse avec une majorité de 53% des voix. La construction du long tunnel aurait coûté environ un milliard de francs alors que la version du gouvernement et du parlement était dévisé à 500 millions de francs.

Dévisé à environ 47 millions de francs et long de trois kilomètres, le contournement sud-ouest de Brugg (AG) pourra être définitivement réalisé. Les citoyennes et citoyens argoviens ont clairement approuvé ce projet le 9 juin 2013 avec une proportion acceptante de près de 70% des voix. Cet itinéraire de délestage améliorera la liaison entre la région de la vallée de l'Aar/Schinznach et le raccordement aux autoroutes A1/A3 à Birrfeld.

L'A22 et le tunnel de Schönthal long d'un peu plus de deux kilomètres ont été officiellement mis en service le 11 décembre 2013 dans le canton de Bâle-Campagne. Cette nouvelle route à haut rendement est ainsi complètement ouverte au trafic entre la route nationale A2 et le contournement de Liestal.

## Transports publics

### *Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire*

Le **compte ferroviaire** de l'OFS pour les entreprises ferroviaires en 2011 – la dernière publication disponible de l'OFS sur ce thème – présente un excédent d'exploitation de 376 millions de francs (2010: 298 millions). Les recettes (y compris les subventions) ont atteint 10,31 milliards de francs (2010: 9,84 milliards), les charges 10,02 milliards (2010: 9,54 milliards). Le degré de couverture des coûts était de 103,8% (année précédente: 103%).

Sur le produit total des prestations de transport, soit 4,21 milliards de francs (2010: 4,09 milliards), 78% (2010: 77%) sont revenus au trafic de personnes et 22% (2010: 23%) au trafic de marchandises. Les contributions des pouvoirs publics (Confédération, cantons et communes) aux prestations de transport non rentables ainsi que les indemnités pour les prestations d'infrastructure ont atteint au total 3,35 milliards de francs, soit 126 millions de plus qu'en 2010. Si on exclut les contributions de la Confédération, des cantons et des communes, le degré de couverture des coûts tombe à 70,3% (2010: 69,3%).

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 couverture des coûts 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:** le Conseil fédéral a approuvé le 29 mai 2013 plusieurs ordonnances dans le cadre de la deuxième étape de la réforme ferroviaire 2. Le but était de simplifier le trafic ferroviaire transfrontalier et de veiller à ce que le trafic régional de personnes fonctionne et que son financement soit assuré durablement. Le remplacement par un service de cars des lignes ferroviaires affichant un degré d'équilibre des coûts de moins de 30% devra être étudié alors que, précédemment, ce seuil avait été fixé à 50%. Du coup, le nombre de lignes ferroviaires réexaminées tombe de 175 à 17. Ce réexamen doit avoir lieu avant d'autoriser l'acquisition de nouveau matériel roulant ou d'importants investissements dans l'infrastructure. Il devra être répété tous les 10 ans.

Selon le Conseil fédéral, le remplacement de transport ferroviaire par un service de cars n'est judicieux que si le second offre une alternative rentable et utile aux clients. Le réexamen ne doit donc pas seulement porter sur le rendement, mais aussi sur le taux d'exploitation de la ligne durant les heures de pointe ainsi que sur les effets du changement sur la qualité de la desserte. Des économies substantielles ne peuvent être réalisées que si l'infrastructure complète peut être supprimée à la suite du passage du rail à la route. L'exploitation des infrastructures représente en effet une part importante des frais fixes.

**Bruit des chemins de fer:** durant la session d'automne 2013, le Parlement a approuvé des mesures supplémentaires pour mieux protéger la population contre le bruit des trains. Le Conseil fédéral a mis ces nouvelles dispositions en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2014.

La révision de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer était incontestée au Parlement. La principale mesure du nouveau programme de protection antibruit est l'introduction d'une nouvelle valeur-limite pour les émissions sonores des wagons de marchandises. Grâce à cette disposition, la circulation de wagons de marchandises bruyants sera de fait interdite à partir de 2020 sur le réseau ferroviaire suisse. Cette réforme offre en outre la base à des mesures antibruit le long des lignes et à l'encouragement d'innovations techniques. Le Parlement a parallèlement ouvert un crédit d'engagement de 1,5 milliard de francs pour financer ce programme.

### *Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA)*

Le projet NLFA est pour l'essentiel en bonne voie. L'installation des équipements techniques ferroviaires au **tunnel de base sous le St-Gothard** avance comme prévu. Début septembre, la totalité de cette galerie entre Bodio et Erstfeld a pu être franchie pour la première fois. L'ouverture définitive en 2016 semble aujourd'hui acquise.

Au tunnel de **base sous le Ceneri**, les travaux d'excavation et de surface se sont poursuivis à plein rendement en 2013. Le retard pris par le forage direction nord en raison de difficultés géologiques a pu être rattrapé grâce à l'accélération des travaux dans le cadre d'un nouvel échancier.

Un recours a été déposé au Tribunal administratif fédéral contre l'attribution des deux lots «Chaussée et logistique» et «Technique ferroviaire et coordination globale». Ce recours a un effet suspensif, si bien que la construction prendra sans doute encore une fois du retard.

La Délégation de surveillance NLFA des Chambres fédérale continue de s'inquiéter quant aux **accès étrangers aux NLFA**. Il est surtout important que la ligne d'accès à quatre voies Karlsruhe-Bâle soit rapidement achevée afin que les NLFA puissent fonctionner à pleine capacité à partir de 2035 au plus tard. La Délégation NLFA est cependant sceptique à ce propos. S'agissant des raccordements sud, elle considère comme un pas important le «Memorandum of Understanding» conclu entre la Suisse et l'Italie concernant des projets d'infrastructure communs.

La réalisation d'un corridor de 4 m de haut entre Bâle et Chiasso et Milan, ainsi que sur la ligne de Luino en Italie joue un rôle important dans ce contexte. Par 143 voix contre 36 (Conseil national) et 37 contre 1 (Conseil des Etats), le Parlement fédéral a approuvé durant sa session de décembre la construction et le financement d'un corridor de 4 m sur le tracé NLFA du St-Gothard ainsi que l'aménagement d'un tel corridor sur l'axe NLFA du Loetschberg pour un coût total de 990 millions de francs. Sur ce montant, 230 millions seront investis sur territoire italien pour la ligne du St-Gothard et 50 millions dans la partie italienne de la ligne du Loetschberg. Le financement passera d'abord par le fonds destiné aux grands projets ferroviaires (FTP), puis par le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Grâce à ces projets d'aménagement, il sera possible de transporter sur les axes NLFA, notamment sur celui du St-Gothard, des tracteurs à sellette d'une hauteur de 4 m sur les côtés. Ces travaux, qui dureront jusqu'en 2020, exigeront la transformation de 20 tunnels sur la seule ligne du St-Gothard. Au total, il faudra procéder à 170 agrandissements (adaptations de tunnels, toits de perrons, lignes électriques et signaux ainsi que ponts) entre Bâle et le

versant sud des Alpes pour permettre d'ici à 2030 le transfert de la route au rail de quelque 160'000 tracteurs à sellette par an.

**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 augmenté le crédit global de la NLFA de 3,93 milliards de francs pour couvrir les besoins financiers en cours. Le Parlement et le gouvernement ont ainsi approuvé des crédits d'engagement pour un total 23 milliards de francs (état avril 2013) en faveur des NLFA.

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 Infrac, 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 afin de réduire la durée des trajets vers les villes de Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart.

Plusieurs des 33 projets d'aménagement prévus pour les raccordements LGV ont été mis en service durant l'exercice pris en considération. Au milieu de l'année 2013, la moitié environ d'entre eux étaient exploitables. Sept autres sont en cours de planification et les autres sont en construction.

#### *Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)*

45

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 2012. Il veut 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.

Après le Conseil des Etats, le Conseil national s'est lui aussi montré fort généreux à l'égard des chemins de fer. Durant la session d'été, le Conseil national a approuvé le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui n'est plus limité dans le temps, ainsi qu'un premier programme d'aménagement pour 6,4 milliards de francs jusqu'en 2025.

D'ici à 2016, le FIF recevra quelque cinq milliards de francs par an pour la construction, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer. La Confédération assume une part de 2,3 milliards de francs en puisant dans ses ressources générales alors que 200 millions proviennent d'un prélèvement de 2% sur le produit de l'impôt fédéral sur les personnes physiques. Ce montant est généré par la limitation à 3000 francs de la déduction fiscale des frais de transports des pendulaires. 1,6 milliard sont prélevés sur le fonds FTP existant: deux tiers du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (environ un milliard de francs), une part au produit (ledit quart NLFA) des impôts sur les huiles minérales (environ 300 millions de francs) et un pour-mille de TVA (environ 350 millions). Il faut relever à ce propos que le prélèvement du quart NLFA est limité à 2030. Selon la décision du Conseil national, cet impôt financera directement l'infrastructure ferroviaire jusqu'en 2018, puis ne servira «plus» qu'au remboursement des dettes du FTP et non plus au financement des futurs projets ferroviaires. En outre, il est prévu d'affecter au FIF le produit d'un pour-mille de TVA supplémentaire prélevé temporairement jusqu'en 2030 (environ 350 millions). Toujours selon la décision du Conseil national, les cantons devront verser un forfait annuel de 500 millions de francs au FIF pour participer au financement des infrastructures. Enfin, les usagers des chemins de fer devront financer par le biais d'une hausse tarifaire l'augmentation des prix des sillons de quelque 300 millions de francs.

Dans la procédure d'élimination des divergences concernant le projet FAIF, le Conseil des Etats s'est rallié à la position du National en acceptant que les cantons participent au futur financement des chemins de fer avec un versement forfaitaire de 500 millions de francs.

L'Assemblée fédérale a approuvé le 21 juin 2013 le nouveau régime de financement des chemins de fer et l'extension du réseau ferroviaire jusqu'en 2025 pour 6,4 milliards de francs. Par 162 voix contre 6 (Conseil national) et 45 voix sans opposition (Conseil des Etats), le Parlement fédéral a recommandé le rejet de l'initiative ATE «pour les transports publics», par 144 voix contre 40 et 44 voix sans opposition, il a soutenu le financement du rail, par 152 voix contre 34 et 45 voix sans opposition l'étape d'aménagement 2025 et, enfin, par 116 voix contre 33 et 37 voix sans opposition le contreprojet direct comprenant le nouveau fonds d'infrastructure.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2013, l'«Alliance pour les transports publics» a retiré son initiative en considérant que le contreprojet du Parlement offrait aux transports publics et, plus particulièrement, aux chemins de fer plus d'avantages que l'initiative.



Bien que le projet FAIF, qui a été présenté au souverain comme contreprojet direct à l'initiative ATE, répartisse moyennant une foule d'astuces politiques les avantages et les inconvénients entre toutes les régions du pays et dans toute la population, **routesuisse** y relève tout de même de graves déficiences: le subventionnement transversal du rail par la route est non seulement maintenu, mais qu'il est même renforcé. Cette politique a des effets immédiats sur la «caisse de la route» qui est fortement mise à contribution puisque les fonds ainsi prélevés manqueront par la suite à l'infrastructure routière. Ce constat a largement contribué au soutien des associations routières à l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»).

### *Une disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base*

Le 8 mai 2013 le Conseil fédéral a adopté et transmis au Parlement son message relatif à une disposition constitutionnelle générale sur l'approvisionnement de base. Le gouvernement répondait ainsi à une motion du Conseil des Etats, mais il restait opposé à la création d'un tel article constitutionnel qui, à son avis, n'apporte rien.

Les transports de personnes et de marchandises sont également touchés par cette réforme. Le Conseil fédéral présente à ce sujet trois versions détaillées. Les trois ont en commun le principe selon lequel une nouvelle disposition sur l'approvisionnement de base ne donne pas un droit direct à des prestations de l'Etat. Il s'agirait donc dans tous les cas d'un article constitutionnel à caractère symbolique. Si l'Assemblée fédérale décidait néanmoins d'inscrire dans la Constitution un article sur l'approvisionnement de base, le Conseil fédéral donnerait la préférence à l'énoncé concis d'un principe répondant au caractère pragmatique de cette disposition.

L'initiative populaire fédérale «Pro service public» a abouti officiellement avec 104'200 signatures. Elle exige que la Confédération et les entreprises publiques actives dans le domaine de l'approvisionnement de base (chemins de fer, poste, télécommunications) ne cherchent pas à réaliser des bénéfices, renoncent aux subventions transversales et ne poursuivent pas des objectifs fiscaux.

### **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.

47 Pour l'étape de financement 2011 à 2014, les Chambres fédérales ont libéré en 2009 un montant de 1,5 milliard 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 les idées du Conseil fédéral, le programme de deuxième génération visant à améliorer les infrastructures du trafic d'agglomération doit soutenir dès 2015 35 villes et agglomérations moyennant une contribution fédérale de 1,6 milliard de francs. Les moyens restant dans le fonds d'infrastructure tomberaient donc à environ 370 millions de francs. Le Conseil fédéral a ouvert

# 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 adopté le 4 septembre 2013 le message concernant le premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050. Il y maintient les principes essentiels de sa stratégie tout en tenant davantage compte des réalités politiques. Dans le domaine des transports, la Suisse reprendra les prescriptions de l'Union européenne (UE) sur les émissions des voitures de tourisme et de livraison neuves. L'objectif à atteindre jusqu'en 2020 est une moyenne de 95 grammes (VT) et 147 grammes (VL) de CO<sub>2</sub> (dioxyde de carbone) par kilomètre.

C'est également en septembre que le Conseil fédéral a mis en consultation son rapport sur le passage du système d'encouragement au système d'incitation. Il a proposé deux versions: la première renonce à une nouvelle imposition des carburants alors que la seconde propose d'étendre aux carburants la taxe CO<sub>2</sub> qui frappe des combustibles (environ 30 centimes par litre).

Les milieux proches de l'économie considèrent la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral comme une menace pour la compétitivité économique de la Suisse. Les objectifs extrêmes du gouvernement exigent des interventions extrêmes, constatent-ils. L'énergie renchérit considérablement. On s'attend d'une manière générale à ce que ce projet reçoive des corrections importantes dans le cours du processus législatif, notamment pour éviter le risque d'un référendum.

### *Consommation d'énergie*

La consommation d'énergie finale de la Suisse a augmenté de 3,7% entre 2012 et 2013 pour atteindre 882 280 térajoules. Cette hausse s'explique principalement par les conditions météorologiques fraîches, le développement économique et la croissance démographique. La part du lion est revenue au secteur des transports: les carburants représentaient 34% de la consommation énergétique totale.

Alors que la consommation de combustibles a connu une forte progression (huile de chauffage extra-légère: +7,4%; gaz naturel: +9,7%), celle de carburant n'a augmenté que légèrement (+1,1%). Les ventes de diesel se sont sensiblement accrues (+6,1%) alors que celles de carburants pour avions ont connu une hausse modérée (+2,4%). La baisse des ventes d'essence observée

depuis 12 ans s'est poursuivie l'an passé (-3,5%) et avec elle le remplacement de l'essence par le diesel. La consommation de carburants bio a continué d'augmenter sensiblement (+15,5%).

Selon les informations de l'Union pétrolière (UP), les ventes globales de carburant ont reculé de 0,1% en 2013. Constatée depuis plusieurs années, la baisse de la demande d'essence pour voiture s'est poursuivie durant l'exercice écoulé (-4,6% par rapport à 2012), à l'inverse du diesel dont la vente a augmenté de 4,4% (cf. à ce sujet le chapitre Ventes de produits pétrolier en Suisse ci-dessous).

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 0,2% 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 une baisse des ventes depuis l'an 2000, soit de 2,7% en moyenne par an. Une croissance marquée caractérise en revanche les ventes de diesel, avec une progression moyenne de 5,5% 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 normalisée moyenne de carburant des voitures de tourisme neuves vendues en Suisse a baissé de 2,8% entre 2011 et 2012 pour tomber à 6,21 litres pour 100 kilomètres (l/100 km), soit une baisse de 0,18 l/100 km en valeur absolue.

Après avoir baissé durant les années 2008 et 2009, le poids à vide moyen des voitures neuves progresse de nouveau depuis 2010 pour atteindre un nouveau record en 2012, soit 1510 kg (2011: 1483 kg). Cette hausse du poids a annulé une partie des gains de rendement énergétique, car pour 100 kg de poids supplémentaire une voiture de tourisme consomme environ 0,4 l/100 km de plus.

La cylindrée moyenne des voitures neuves est également repartie à la hausse après plusieurs années de recul: 1805 cm<sup>3</sup> en 2012, soit 25 cm<sup>3</sup> de plus que l'année précédente. Cette augmentation ne se produit que dans les cylindrées supérieures (plus de 2000 centimètres cubes cm<sup>3</sup>), alors que dans les catégories inférieures la tendance aux petites cylindrées se poursuit.

Le rendement des voitures neuves continue de s'améliorer. La consommation pour 1000 kg de poids était encore de 4,11 l/100 km en 2012 (2011: 4,31 l/100 km), soit 2,7 l de moins qu'en 1996 (6,84 l/100 km) et près de 3,4 l de moins qu'en 1990 (7,5 l/100 km).

Après avoir baissé pour la première fois en 2009 depuis 1996, la proportion de voitures de tourisme diesel neuves est repartie à la hausse en 2010 pour atteindre 37% en 2012 (2011: 33%). Les voitures de tourisme diesel neuves mises en circulation en 2012 ont consommé en moyenne 5,83 l/100 km (2011: 6,0 l/100 km), soit environ 0,6 l ou un peu plus de 9% de moins que la consommation moyenne des voitures neuves à essence.

Le programme **EnergieSuisse** lancé par la Confédération vise à sensibiliser et à informer la population suisse afin qu'elle prenne conscience de sa consommation d'énergie et remplace les voitures et appareils gourmands en énergie électrique et en carburant par des équipements plus économiques. Cette action repose sur des mesures facultatives. EnergieSuisse fait partie du premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050 qui chapeautera à l'avenir la totalité des actions énergétiques.

Dans le domaine de la mobilité, l'accent a été mis en 2012 sur l'incitation des consommateurs à acheter des véhicules économiques et des conducteurs à adopter un mode de conduite optimisé en termes énergétiques. La préparation de plusieurs projets avec des partenaires a été poursuivie. Fin 2012 a été lancée la campagne «AutoEnergieCheck» en collaboration avec l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA).

**Encouragement des voitures à bon rendement énergétique et produisant peu d'émissions:** le DETEC a durci les dispositions sur les catégories énergétiques de l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves en les adaptant au dernier niveau de la technique au 1er août (avec un délai de transition jusqu'au 31 décembre). Faute de cette révision, 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 CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures.

**«Initiative Cleantech»:** les Chambres fédérales recommandent clairement le rejet de l'initiative populaire fédérale «de nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables (initiative cleantech)». Durant le débat parlementaire, la conseillère fédérale Doris Leuthard a relevé que la réalisation des objectifs de l'initiative cleantech impose, notamment dans les domaines de la mobilité et du bâtiment, des interventions étatiques excessives dans les cycles d'investissement et dans les habitudes de consommation de la population. 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.

Les Chambres fédérales ayant accepté à une forte majorité une initiative parlementaire «pour la libération des investissements dans les énergies renouvelables sans pénaliser les grands consommateurs», les auteurs de l'«initiative cleantech» ont retiré sous condition leur projet en juillet 2013, considérant le choix du Parlement comme un contreprojet valable à leur initiative.

**Initiative populaire «remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie»:** dans son message du 20 novembre 2013, le Conseil fédéral recommande au Parlement de rejeter l'initiative populaire fédérale «remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie» sans lui opposer de contreprojet. Le gouvernement partage certes l'idée de l'auteur de l'initiative, le parti des Verts libéraux Suisse, de recourir à des taxes sur l'énergie pour atteindre les objectifs visés en politique énergétique et de protection du climat, mais il s'oppose à la suppression de la TVA. Il estime qu'il serait

déraisonnable de fixer le montant de l'impôt énergétique uniquement en fonction du produit de la TVA. Il faudrait alors procéder à des prélèvements extrêmement élevés sur l'énergie pour financer les budgets publics, des prélèvements qui ne pourraient plus être justifiés par la politique énergétique et climatique. 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»:** la récolte de signatures en cours depuis le 28 août 2012 pour une initiative demandant un nouveau mode de financement des prestations de l'assurance-maladie et accidents n'a pas abouti dans les délais utiles, à savoir fin février 2014. Cette initiative demandait 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.

## Environnement

### *Immissions de polluants atmosphériques*

Selon le rapport sur l'environnement 2013 de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la politique environnementale suisse a obtenu de nombreux progrès depuis les années quatre-vingts. Par exemple, la qualité de l'air s'est notablement améliorée. Néanmoins, certaines substances nocives – particules fines, ozone, oxydes d'azote, ammoniac – atteignent toujours des concentrations trop élevées. Par ailleurs, les ressources naturelles de la Suisse sont fortement mises à contribution, notamment à cause de la mobilité croissante. La moitié des atteintes à l'environnement provoquées par la consommation en Suisse se produisent à l'étranger.

### *Changement climatique*

Le Conseil du climat de l'ONU a publié fin septembre son dernier rapport qui confirme les avertissements lancés précédemment. Il affirme que le réchauffement de la terre est une réalité évidente, que l'influence des activités humaines est elle aussi parfaitement établie et qu'il faudra déployer de gros efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si ces émissions ne baissent pas dans les années à venir, le changement climatique risque de devenir dramatique. Le message principal des chercheurs sur le climat, qui se sont adressés en septembre 2103 au public, était le même que dans leur rapport de 2007, mais il y était exprimé avec plus de certitude: les humains produisent de telles quantités de gaz à effet de serre, notamment du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et du méthane, que ces scientifiques prévoient un changement radical du climat qui pourrait avoir des conséquences graves dans les décennies ou siècles à venir. Les zones climatiques se déplaceront de centaines de kilomètres, les vagues de chaleurs s'intensifieront, les glaciers se rétréciront et disparaîtront et des régions côtières seront submergées faute de contre-mesures.

La deuxième période d'engagement fixée par le protocole de Kyoto, qui a été prolongé jusqu'en 2020, a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Les 27 Etats UE et dix autres pays industrialisés dont l'Australie, la Norvège et la Chine ont rallié

cet accord. Les grands producteurs de gaz à effet de serre comme la Chine et les Etats-Unis avaient précédemment déjà renoncé à s'engager à réduire leurs émissions alors que l'Inde et d'autres pays comme la Russie, le Japon et le Canada ont refusé de soutenir la prolongation du protocole de Kyoto. L'actuel accord ne couvre donc plus que 12% des émissions globales de gaz à effet de serre.

Les résultats de la Conférence de l'ONU sur le climat en novembre à Varsovie (Pologne) sont modestes. On n'y a même pas obtenu que tous les pays préparent leur engagement à réduire les émissions en vue de la période suivant 2020. Aucun progrès n'a été fait en ce qui concerne les nouveaux mécanismes du marché et l'agriculture. Les 190 pays présents ont juste pu se mettre d'accord sur des mesures maintenant en vie le processus de négociation qui devrait déboucher fin 2015, lors de la conférence décisive de Paris, sur un agenda contraignant dans la perspective de la conclusion d'un nouveau traité sur le climat.

### *Réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*

**Loi sur le CO<sub>2</sub> de 1999:** selon la loi sur le CO<sub>2</sub> du 8 octobre 1999, les émissions de CO<sub>2</sub> 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 14,2 millions de tonnes, un niveau inférieur de 8% à celui de 1990. Dans le secteur des carburants, l'objectif correspondant est une baisse de 21,5 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. Les réductions d'émissions obtenues à l'étranger et financées par la Suisse ou par des entreprises sises en Suisse peuvent être prises en compte.

En tenant compte de l'achat de certificats d'émission étrangers correspondant à environ trois millions de tonnes par an (pour la période 2008-2012) par la Fondation Centime Climatique, certificats qui peuvent être imputés à l'objectif de réduction, les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des carburants ont certes été réduites de 6,6%, mais l'objectif de 8% n'a pas été atteint.

Compte tenu de l'achat de certificats d'émission, les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des combustibles ont été abaissées en moyenne de 14,7% durant la période 2008-2012 par rapport à 1990. Là encore, l'objectif fixé de 15% a été raté de justesse.

L'objectif global de l'ancienne loi sur le CO<sub>2</sub>, soit une réduction de 10% des combustibles et carburants, sera en revanche atteint en tenant compte de l'achat de certificats d'émission à l'étranger (réduction de 11,6%). En effet, l'objectif global de la loi sur le CO<sub>2</sub> était moins sévère que la somme des deux objectifs partiels.

### Statistique CO<sub>2</sub>

Année	Total		Combustibles		Carburants	
	(mio. de t de CO <sub>2</sub> )	indexé	(mio. de t de CO <sub>2</sub> )	indexé	(mio. de t de CO <sub>2</sub> )	indexé
1990	40,75	100,0	25,33	100,0	15,42	100,0
1995	39,51	96,9	24,42	96,4	15,09	97,9
2000	41,07	100,8	24,25	95,7	16,82	109,1
2005	40,67	99,8	23,84	94,1	16,83	109,1
2010	39,51	96,9	22,11	87,3	17,40	112,8
2012	38,22	93,8	20,89	82,5	17,33	112,4
<i>Obj. 2008–2012</i>	<i>36,7</i>	<i>90,0</i>	<i>21,5</i>	<i>85,0</i>	<i>14,2</i>	<i>92,0</i>
<i>Obj. 2008–2012 (avec certificats)</i>	<i>39,8</i>		<i>21,7</i>		<i>17,2</i>	

(Source: OFEV)

**Fondation Centime Climatique:** la Fondation Centime Climatique, une institution privée à laquelle **routesuisse** participe, a été fondée en 2005 dans l'idée d'empêcher le prélèvement d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants. Elle s'est engagée par rapport à la Confédération (contrat de 2005 avec conventions complémentaires en 2009 et 2012) à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 17 millions de tonnes entre 2008 et 2012, dont au moins deux millions en Suisse (contrat conclu en 2005 et contrat complémentaire conclu en 2009). Cela donne une réduction annuelle de 3,4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, dont une part d'au moins 0,4 million de tonnes doit être obtenue en Suisse.

La Fondation Centime Climatique est financée depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2005 par un prélèvement de 1,5 centime par litre d'essence ou de diesel qui a été perçu entre le 1<sup>er</sup> octobre 2005 et la fin du mois d'août 2012. 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 CO<sub>2</sub> au début 2013, la phase de la protection facultative du climat en Suisse a pris fin. Selon le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la Fondation Centime Climatique a rempli ses engagements en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse et à l'étranger.

**Loi sur le CO<sub>2</sub> de 2011:** la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> 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 mesures et instruments suivants pour atteindre cet objectif:

- les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme neuves 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 est entrée en vigueur au milieu de l'année 2012.

Fin 2012, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves immatriculées durant six mois étaient de 149 grammes par kilomètre. Cela dit, seuls 65% de la flotte de voitures neuves (149'400 voitures de tourisme) devaient durant cette période répondre aux prescriptions sur les émissions. Quelques importateurs ont dépassé les délais fixés individuellement. Les pénalités imposées ont rapporté 3,5 millions de francs en 2012 (2013: 10 millions de fr.). Trois millions ou 86% de ce montant provenaient de petits importateurs ou de particuliers.

- en lieu et place du centime climatique facultatif, les importateurs sont contraints de compenser partiellement les émissions de CO<sub>2</sub> 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.

Instituée par l'Union pétrolière (UP), la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO<sub>2</sub> (sigle allemand KliK) a commencé ses activités début juillet 2013. KliK finance, soutient et réalise des projets suisses réduisant les émissions de gaz à effet de serre. En tant que société de compensation, KliK se charge d'appliquer l'obligation faite dans la loi révisée sur le CO<sub>2</sub> aux distributeurs de carburants fossiles de compenser une partie des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'utilisation de carburant.

La Fondation KliK se finance par un prélèvement de 1,5 centime par litre sur les importations d'essence et de diesel. Durant les années 2013 à 2020, KliK dispose d'environ un milliard de francs pour financer des projets de protection du climat en Suisse conformément aux prescriptions de la loi sur le CO<sub>2</sub>.



**Réduction des émissions de substances nocives:** 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).

En revanche, il ne sera plus possible à l'avenir, selon les Office fédéraux de l'environnement (OFEV) et du développement territorial (ARE), de prendre des mesures d'orientation du trafic près des équipements provoquant une forte circulation en se référant à la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agit là d'une conclusion d'un avis de droit demandée par les Chambres fédérales. Les émissions nocives des transports baissent selon l'OFEV et, avec elles, la part que les équipements générant un fort trafic prennent à la pollution générale de l'air. Des facteurs locaux comme des pollutions atmosphériques déjà existantes ainsi que le trafic routier en général gagnent en importance. Les centres commerciaux et autres marchés spécialisés ne sont plus considérés comme des producteurs excessifs d'émissions. Donc, les autorités ne peuvent plus se fonder d'une manière générale sur la législation fédérale pour la protection de l'environnement pour imposer des mesures restreignant le trafic. Les cantons devront vérifier dans chaque cas particulier si les mesures envisagées sont encore proportionnées.

Selon une étude de l'OFEV, les émissions d'oxydes d'azote dans le secteur des transports baisseront notablement jusqu'en 2020 – soit de 36% par rapport à 2005 – mais les objectifs de réduction ne seront pas atteints parce que les émissions de NO<sub>x</sub> de l'agriculture se maintiennent quasiment au niveau actuel.

**Taxes d'incitation / Réforme fiscale écologique:** l'initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)», qui a notamment été lancée par le Parti des Verts, vise une économie durable et ménageant les ressources. Elle donne en particulier à la Confédération la possibilité d'introduire une fiscalité écologique. En outre, 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 envisage de répondre à cette initiative populaire avec un contreprojet indirect ayant la forme d'une révision de la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Durant l'exercice écoulé, il a ouvert une consultation sur ses idées de développement et de modernisation de la politique environnementale de la Suisse. Les adaptations apportées à la LPE jetteraient les bases nécessaires à une exploitation plus efficace des ressources naturelles. L'objectif concret de cette réforme est de réduire massivement à long terme les atteintes à l'environnement tout en augmentant les performances et la sécurité de l'approvisionnement de l'économie suisse. Le message aux Chambres fédérales avec les instruments d'intervention concrets est attendu pour le printemps 2014.

# Commerce et industrie

## Véhicules

### *Production et ventes mondiales*

La production mondiale de voitures de tourisme a une nouvelle fois sensiblement progressé durant l'exercice écoulé. Selon les chiffres de l'association allemande de l'industrie automobile (VDA), la production de voitures de tourisme (y compris les «light trucks» américains) a augmenté de près de 6% pour atteindre 74,6 millions d'unités. La Chine était le principal pays de production: 16,4 millions de voitures, soit 22% de la production mondiale, y ont été construites en 2013. La production automobile s'est également accrue dans les pays NAFTA. Durant l'exercice passé, les constructeurs automobiles ont produit près de 5% de plus de «light vehicles» en Amérique du Nord (16,1 millions d'unités).

Bien que les ventes en Europe de l'est aient accusé quelques faiblesses, la production automobile dans l'UE-15 est restée à peu près constante. L'Allemagne conserve la tête avec 5,4 millions de voitures de tourisme construites. Le classement suivant a cependant connu quelques bouleversements: la France (près de 1,5 million de voitures de tourisme en 2013), qui était encore deuxième pays producteur en 2012 dans l'UE-15, est dépassée par l'Espagne (1,8 million) et la Grande-Bretagne (1,5 million) et se retrouve donc au quatrième rang.

Le marché ouest-européen de voitures de tourisme a atteint le creux de la vague au milieu de l'année 2013. Comme prévu, un léger mouvement ascendant s'est manifesté durant la deuxième moitié de l'exercice précédent. Les chiffres sont positifs en comparaison des années précédentes et, surtout, la tendance passe progressivement à la hausse. La bonne croissance enregistrée durant le deuxième semestre (+4%) n'a cependant pas compensé complètement le mauvais départ de 2013 (-7% durant le premier semestre), si bien qu'en 2013 le marché total de voitures de tourisme était encore de près de 2% en retard sur le niveau de 2012.

### *Véhicules à moteur neufs mis en circulation (Suisse)*

Après avoir annoncé deux années de suite des records d'immatriculations de véhicules neufs en 2011 et 2012, la statistique suisse des véhicules à moteur conclut en 2013 sur une baisse de 6,7% par rapport à l'exercice précédent. Au total 402'117 véhicules à moteur neufs ont été mis en circulation, dont 310 154 voitures de tourisme.

Cette baisse du nombre d'immatriculations s'explique sans doute en partie par les nouvelles prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> mises en vigueur en 2012: la pénalité imposée à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012 sur l'importation de voitures de tourisme émettant beaucoup de CO<sub>2</sub> semble avoir provoqué une augmentation extraordinaire des nouvelles immatriculations durant le premier semestre 2012. Une analyse effectuée après plusieurs mois par l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique en effet que la baisse du nombre de mises en circulation en 2013 ne concerne que la première moitié de l'année alors que

les immatriculations de voitures neuves pendant le second semestre dépassent le chiffre correspondant de l'année précédente.

En comparant les immatriculations de véhicules neufs de 2012 et de 2013, on constate une baisse dans toutes les catégories. Dans le groupe de loin le plus important, celui des voitures de tourisme, le recul atteint 7,2% (310'154 véhicules neufs mis en circulation). La diminution est également sensible dans la catégorie relativement importante des motocycles (-5%; 47'324 immatriculations neuves) et dans celle des véhicules de transport de marchandises (-5,3%; 32'633 immatriculations neuves). Cette dernière catégorie se compose des véhicules de livraison, des camions et des tracteurs à sellette.

Dans le classement selon le nombre d'immatriculations en fonction des marques, Volkswagen (D) et Audi (D) restent en tête. BMW (D) vient en troisième position devant Skoda (CZ), Mercedes (D) et Ford (D) au sixième rang.

Les voitures à traction intégrale sont un véritable phénomène suisse: 36% (110'820 unités; +1%; 2012: 33,5%) des voitures de tourisme neuves mises en circulation en 2013 avaient quatre roues motrices. Selon une analyse d'EurotaxGlass's, cette proportion est deux fois plus élevée qu'en Allemagne.

Les voitures neuves à propulsion alternative (hybride, électrique, gaz et E85) affichaient une croissance exceptionnelle de 10,9% (9331 unités au total). Leur part au marché (3% en 2013 contre 2,6% en 2012) reste cependant à un bas niveau. Le marché des voitures diesel commence à saturer: dans cette catégorie, les ventes de voitures neuves ont reculé de 6% (114'144 unités). Le marché global étant en baisse, leur part au marché a cependant légèrement progressé pour atteindre 37,1% (2012: 37,0%).

La part des petites voitures (moins de 1399 centimètres cubes; 99'055 unités) à l'ensemble des voitures de tourisme neuves a augmenté d'un peu plus d'un point-% pour atteindre 32%. A l'inverse, les grosses cylindrées (plus de 3000 centimètres cubes; 9727 unités) ont reculé. Leur part n'est plus que de 3,1% contre 3,7% l'année précédente.

(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 importateurs officiels et leurs agents ont vendu durant l'exercice écoulé 307'885 voitures, soit 20'254 de moins qu'en 2012 (328'139). Ces chiffres indiquent un recul modéré de 6,2%. Il s'agissait tout de même du troisième meilleur résultat depuis 2003. L'Association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse n'avait pronostiqué pour 2013 que 295'000 voitures neuves vendues.

28'896 véhicules de livraison neufs ont été mis en circulation en 2013, soit 1557 unités ou 5,1% de moins qu'en 2012. Il faut dire que l'année 2013 a marqué un nouveau record avec 30'453 véhicules neufs immatriculés. Dans la catégorie des utilitaires lourds, les nouvelles immatriculations ont baissé de 284 unités ou de 7,4% pour tomber de 3853 en 2012 à 3569 en 2013. Le nombre de véhicules de transport de personnes neufs mis en circulation a reculé de 2,1%, soit de 3828 à 3746. Un peu plus de 70% de ces véhicules sont des camping-cars. Ce dernier groupe a même connu une croissance: 2641 immatriculations neuves en 2013 contre 2592 en 2012.

Environ 8% de toutes les immatriculations de véhicules neufs ont échappé au commerce officiel selon une analyse des experts du marché automobile d'EurotaxGlass's.

Le marché des occasions annonce de nouveaux chiffres records: selon EurotaxGlass's, 851'883 voitures usagées ont changé de propriétaire en 2013 (+2,8% par rapport à 2012). Ce chiffre est 2,8 fois plus élevé que le nombre d'immatriculations de voitures neuves. Il est frappant de constater que cette augmentation de la demande concernait toutes les catégories, si bien que la durée d'attente moyenne des voitures mises en vente est tombée à 99 jours contre 102 jours en 2012 (-2,9%).

Comme l'année précédente, quelque 66'000 personnes ont visité le salon suisse de la moto Swiss-Moto 2013 qui a ouvert ses portes le 20 février pour quatre jours à Zurich. Sur une surface d'exposition de plus de 30'000 mètres carrés, 207 exposants ont présenté des motos et scooters ainsi que des accessoires, vêtements et produits de tuning.

Le 83<sup>e</sup> Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 7 au 17 mars. 260 exposants de 30 pays ont présenté plus de 130 premières mondiales ou européennes sur une surface d'exposition nette de plus de 110'000 mètres carrés dans les halles de Palexpo Genève. 690'000 personnes ont déambulé dans les halles d'exposition, soit près de 2% de moins qu'en 2012.

## **Carburants**

### *Vente de produits pétroliers en Suisse*

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint quelque 10,9 millions de tonnes, soit 4,8% de plus qu'en 2012. Cette progression s'explique en premier lieu par la hausse des ventes d'huile de chauffage (+14,8%). Ces chiffres ont été communiqués par l'Union pétrolière.

Les carburants constituent la majeure partie (64%) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 7 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont baissé de 0,1% par rapport à 2012. Les ventes en valeur absolue de carburant dans le trafic routier correspondaient approximativement aux résultats de l'année précédente bien que l'effectif de véhicules à moteur ait augmenté de 1,6%. (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 2013: 2,8 millions de tonnes ont été vendues (-4,6% par rapport à 2012). Ce recul durable s'explique principalement par l'amélioration constante du rendement des moteurs et par la tendance vers des voitures de tourisme moins puissantes

Les ventes de carburant diesel utilisé surtout dans la branche des transports et de la construction ont continué de croître (2,6 millions de t, +4,4%), mais moins rapidement que les années précédentes. 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 3547 stations-service publiques de marques en Suisse, soit 21 de moins que l'année précédente (-0,6%). Le plus grand réseau de stations d'essence porte toujours les couleurs d'AVIA avec 637 unités, suivi par Agrola (453), BP (362), Ruedi Rüssel (321) et Migrol (307).

Au total 1328 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 m<sup>2</sup> (+19%) s'est poursuivie alors que l'effectif des stations-service avec un petit shop (moins de 50 m<sup>2</sup>) a diminué (-24 unités). Environ 72% 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 3494 stations-service. En moyenne, 1,43 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus par station en 2012, 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 (3,4 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,64 million de litres. Dans les deux cas, on a relevé une légère baisse en 2013 par rapport à l'exercice précédent.

### *Economie pétrolière*

Les syndicats ont réussi à faire aboutir un référendum avec un peu plus de 70'000 signatures valables contre la modification de la loi sur le travail du 14 décembre 2012 qui permettait aux shops des stations-service le long des autoroutes et autres grands axes routiers de vendre la totalité de leur assortiment 24 heures sur 24. Le 22 septembre 2013, le souverain fédéral a approuvé cette réforme dans l'urne avec une majorité acceptante de 56% des voix. Il a du même coup supprimé la réglementation absurde qui contraignait certains shops de stations-service de boucler une partie de leur assortiment entre une heure et 5 heures du matin. Au total, 24 shops de stations-service de toute la Suisse ont profité de cette libéralisation.

### *Carburants et énergies de propulsion alternatifs*

L'offre de voitures électriques augmente constamment, mais l'équipement du réseau autoroutier suisse en stations de recharge rapide ne progresse que lentement. L'organisation privée EVite a jusqu'ici réalisé 13 stations de recharge rapide ouvertes au public, dont deux seulement sur les autoroutes. Selon diverses études, 150 bornes de recharge rapide idéalement positionnées suffiraient à couvrir les besoins de la mobilité électrique sur le réseau routier suisse. Ils permettent de recharger en 15 à 30 minutes quelque 80% de la capacité de la batterie d'une voiture électrique.

Nonobstant l'exemption fiscale et la libéralisation des importations, seuls 4 millions de litres de bioéthanol ont été vendus en 2013 dans 150 stations-service suisses. 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 (ledit «bEnzin5») et de vendre du carburant E85 (85% d'éthanol et 15% d'essence à 95 octanes) pour les véhicules spéciaux type «Flexfuel».

Environ 12 millions de litres de biodiesel ont été imposés en 2013, soit 4 pour-mille de la totalité du diesel vendu. Plus de la moitié de ce carburant est importé, alors que la moitié restante est produite en Suisse. La majeure partie du biodiesel vendu en Suisse provient de graisses animales (déchets d'abattoirs) et d'huiles alimentaires usagées (friteuses).

Enfin, 3,5 millions de kilos de biogaz ont été vendus en Suisse en 2013 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 (15 millions de kg de gaz naturel et biogaz) atteignait 23% en 2013. Elle provient exclusivement de la production suisse.

Le Conseil fédéral a approuvé le 23 octobre 2013 une modification de l'ordonnance relative à l'impôt sur les huiles minérales. Désormais, les producteurs d'électricité qui utilisent du biogaz comme carburant seront soumis à l'impôt sur les huiles minérales. Le biogaz utilisé pour la production électrique profitera des mêmes allègements fiscaux que celui employé dans le trafic routier dans la mesure où les exigences minimales écologiques et sociales sont respectées. L'ordonnance révisée est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

## **Transports routiers**

Les prix des transports des marchandises en Suisse ont augmenté globalement de 0,1% durant l'exercice écoulé (octobre 2013). Les tarifs sur la route ont certes légèrement baissé (-0,7%), mais les prix des transports ferroviaires se sont accrus de 2,9% par rapport à l'année précédente.

En décidant le 24 janvier 2013 d'étendre le champ d'application de la Convention nationale du secteur principal du bâtiment, le Conseil fédéral a exclu explicitement de cette convention les transports vers et depuis les chantiers. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) constate donc que le gouvernement a tracé une limite entre la branche du bâtiment et celle des transports routiers professionnels. Cela dit, la sécurité du droit n'est toujours pas donnée pour les entreprises concernées. Le Conseil fédéral a en effet raté l'occasion de clarifier définitivement la situation. Les entreprises mixtes seront toujours contraintes de procéder à d'onéreux examens juridiques pour vérifier dans quel cas la Convention s'applique et dans quels cas elle ne s'applique pas.

A l'avenir, les véhicules de transport de marchandises d'un poids total de 3,5 à 6 tonnes seront soumis à un droit de licence. Cette extension de la loi concerne surtout les petits camions et véhicules de livraison avec remorque. En outre, les dispositions pénales dans les transports routiers seront adaptées au droit UE.

Le Conseil fédéral a adopté ces changements le 4 septembre 2013 afin que des entreprises suisses et européennes de transport routier puissent continuer de circuler librement en Suisse et dans l'Union européenne (UE). Le gouvernement a adressé à ce propos un message aux Chambres fédérales.

## **Tourisme**

### *Tourisme international*

Selon le baromètre touristique World Tourism Organization (UNWTO), le nombre d'arrivées internationales a progressé de 5% en 2013 pour atteindre le nouveau record de 1087 millions (1035 millions en 2012). Malgré les difficultés économiques, 52 millions de personnes de plus ont entrepris un voyage en 2013 par rapport à l'année précédente.

La demande touristique était la plus forte dans les régions d'Asie et du Pacifique (+6%) ainsi que d'Europe (+5%). Les sous-régions en tête étaient l'Asie du Sud-est (+10%), l'Europe centrale et de l'Est (+7%), l'Europe du Sud et les pays méditerranéens (+6%) et l'Afrique du Nord (+6%).

C'est l'Europe qui affiche la croissance la plus forte en recevant en 2013 29 millions de voyageurs internationaux supplémentaires qui portent le résultat total à 563 millions. La croissance (+5%) a dépassé des pronostics faits pour 2013 et représente le double de la moyenne enregistrée durant la période 2005 à 2012 (+2,5% par an). Ce chiffre remarquable compte tenu de la situation économique régionale prolonge les bons résultats de 2011 et 2012. Parmi les sous-régions, l'Europe centrale et de l'Est (+7%) et les pays méditerranéens (+6%) ont réalisé les meilleurs résultats.

### *Tourisme en Suisse*

Selon les chiffres définitifs de l'OFS, l'hôtellerie suisse a enregistré durant l'exercice écoulé au total 35,6 millions de nuitées. Après plusieurs années de baisse, cette progression de 2,5% (+858'000 nuitées) par rapport à 2012 annonce une reprise réjouissante. Les hôtes suisses ont généré 15,9 millions de nuitées (+1,3%; +199'000), soit le meilleur résultat depuis 1991. Au total, 19,7 millions de nuitées sont à mettre sur le compte des hôtes étrangers. Ce résultat est en progression de 3,5% (+658'000 nuitées) par rapport à l'année précédente.

Chez les hôtes étrangers, tous les continents (sauf l'Afrique) affichent une hausse. Les Asiatiques sont en progrès de 328'000 nuitées (+9,9%) par rapport à 2012. Le nombre des nuitées dues aux hôtes chinois (sans Hongkong) s'est accru de 151'000 (+20,3%), réalisant ainsi la croissance la plus forte parmi tous les pays d'origine des hôtes étrangers de la Suisse. Viennent ensuite les Etats du Golfe avec une augmentation du nombre de nuitées de 104'000 (+20,1%), Singapour (+24'000; +18,2%) et la Thaïlande (+23'000; +22,9%). Les hôtes japonais ont cependant été moins nombreux à visiter la Suisse (-18'000 nuitées; -3,6%), tout comme les visiteurs en provenance de l'Inde (-6900 nuitées; -1,5%).

La demande touristique en provenance du continent nord-américain a progressé de 79'000 nuitées (+3,7%). En progrès de 60'000 nuitées, les Etats-Unis affichent l'augmentation la plus forte en valeur absolue de ce continent. Le nombre de nuitées dues aux hôtes d'Océanie a augmenté de 24'000 (+8,3) alors que la demande en provenance d'Afrique a reculé de 9900 nuitées (-3,3%).

Après quatre années de fort recul, la demande touristique européenne dans notre pays (sans la Suisse) est repartie à la hausse (+237'000 nuitées; +1,8%). Parmi les pays européens, le Royaume Unis a manifesté la plus forte croissance en valeur absolue avec un plus de 96'000 nuitées (+6,2%). La France (+32'000; +2,4%), la Belgique (+23'000; +3,7%) et la Russie (+17'000; +3,1%) sont également en progrès alors que le nombre d'hôtes allemands a diminué (-52'000 nuitées; -1,1%), ce qui est le plus fort recul en valeur absolue parmi les pays d'origine des touristes. Viennent ensuite les Pays-Bas avec une baisse de 17'000 nuitées (-2,3%).

Onze des treize régions touristiques de Suisse ont annoncé une augmentation du nombre de nuitées entre 2012 et 2013. L'Oberland bernois a pris la tête du classement selon la progression du nombre de nuitées en valeur absolue avec un plus de 161'000 (+4,6%). Il est suivi de Zurich (+150'000; +2,8%) et l'Arc lémanique vaudois (+147'000 nuitées; +6,0%). Le Tessin a enregistré 105'000 nuitées supplémentaires (+4,6%) contre 97'000 (+1,9%) pour les Grisons. Seuls le Valais et la Suisse orientale ont dû noter une baisse: -98'000 (-2,5%) et -5200 (-0,3%) dans le même ordre.

#### *Habitudes de voyage de la population suisse*

En 2012, les Suissesses et les Suisses ont entrepris au total 20,3 millions de voyages avec nuitées. 7,4 millions de déplacements visaient une destination suisse et 12,9 millions ont conduit les voyageurs à l'étranger. En outre, 71,7 millions d'excursions journalières ont été enregistrées, dont 88% à l'intérieur de la Suisse.

86,5% de la population résidente suisse âgée de plus de six ans ont effectué en 2012 au moins un voyage avec une nuitée hors domicile. En moyenne, 2,8 voyages par personne ont été effectués dont un avec une destination suisse.

Les femmes et les hommes voyagent aussi souvent les unes que les autres. Le groupe d'âge des 25 à 44 ans étaient le plus souvent en route avec 3,3 voyages par an alors que les plus de 65 ans voyageaient en moyenne 1,9 fois par an avec des nuitées.

Le trafic motorisé individuel était le mode de déplacement le plus fréquemment employé en 2012: plus d'un voyage sur deux avec nuitée a été effectué de cette manière. L'avion vient en deuxième position avec 27% des voyages. Le moyen de transport motorisé individuel était également le plus emprunté pour les excursions d'un jour (64%) alors que les transports publics terrestres n'y prenaient qu'une part de 27%.



# Finances

## Politique financière

### *Finances fédérales*

Le compte 2013 de la Confédération a bouclé avec un excédent de 1,3 milliard de francs alors qu'un déficit de 0,4 milliard avait été budgétisé. Cette amélioration est due à des dépenses inférieures au budget et des rentrées supplémentaires au titre de l'impôt anticipé. Les dépenses réelles ont notamment été inférieures aux prévisions budgétaires dans le secteur des transports (routes nationales et transports publics).

Le programme de consolidation et de réexamen des tâches a été définitivement enterré durant la session parlementaire d'hiver: par 112 voix contre 70, le Conseil national a maintenu sa décision de renvoyer ce projet qui aurait déchargé le budget fédéral de quelque 700 millions de francs.

### *Financement des infrastructures routières*

La route et le rail font face à des défis financiers considérables. Selon 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 ferroviaires jusqu'en 2030 sont estimés à quelque 60 milliards de francs, et ne sont eux aussi couverts que partiellement. Là encore, la majeure partie de cette somme n'est pas encore autorisée. Cependant, un crédit d'engagement supplémentaire de 6,4 milliards de francs pour la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire a été ouvert conformément à l'article constitutionnel stipulé dans l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le Parlement décidera tous les 4 à 8 ans des étapes suivantes de l'aménagement du rail.

Pour **routesuisse**, le financement des infrastructures de transports doit répondre aux critères suivants:

- 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 FAIF (cf. chapitre Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire, ci-dessus), que le Parlement a approuvé le 20 juin 2013 et que le souverain a confirmé lors de la votation fédérale du 9 février 2014, viole de plusieurs manières ces principes.

D'une part, le projet FAIF 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 3000 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 souhaite 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 environ 1,8 milliard de francs par an). Ce constat est d'autant plus brûlant que le Conseil fédéral annonce un découvert dans le financement des routes à partir de 2017 en raison de l'augmentation des charges et de la baisse du produit des impôts sur les huiles minérales. Selon le gouvernement, un découvert annuel (solde des recettes et des dépenses) d'environ 1,2 milliard de francs se produira dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) à partir de fin 2017/début 2018. Au total, ce découvert dans les moyens financiers nécessaires à l'aménagement, à la rénovation, à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales atteindra 1,5 milliard de francs en moyenne annuelle durant les vingt ans à venir.

64

Pour prévenir le découvert menaçant dans le financement spécial du trafic routier (FSTR), le Conseil fédéral a proposé dans un premier temps une augmentation du prix de la vignette autoroutière qui sera suivie d'une hausse de la surtaxe sur les carburants (cf. aussi le chapitre Redevances d'utilisation des routes, ci-dessous). 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 du trafic routier avant de frapper les usagers motorisés de la route de nouveaux impôts.

#### *Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)*

**routesuisse** demande depuis des années la constitution d'un fonds pour assurer un financement contraignant et durable de l'infrastructure routière. Cette revendication a repris de l'actualité dans le contexte de l'examen parlementaire du projet FAIF. Au début de l'exercice écoulé, le Conseil fédéral s'est d'ailleurs engagé à préparer une telle solution.

Le 30 janvier 2013, le Conseil fédéral a pris la décision de principe de créer un fonds d'infrastructure de durée illimitée pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. En réalité, ce nouveau fonds est une version élargie du fonds d'infrastructure actuel. Contrairement au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui était à l'examen parlementaire, le fonds d'infrastructure routière ne prévoyait pas de recettes automatiques. Concrètement, les Chambres fédérales auraient donc pu fixer chaque année aussi bien le montant des versements en provenance du Financement spécial du trafic routier (FSTR) que le volume des prélèvements.

Dans diverses communications aux médias, les associations routières ont été unanimes pour exprimer leur déception, voire leur colère devant les intentions du Conseil fédéral concernant le fonds d'infrastructure routière. **routesuisse** a qualifié le projet gouvernemental d'insuffisant parce que ne garantissant pas le financement des routes. Compte tenu de l'énorme programme d'investissement, de l'urgence qu'il y a à éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et de la hausse annoncée des taxes sur les carburants, il est indispensable de mettre en place un modèle de financement contraignant et durable. Un examen annuel du budget routier par le Parlement n'est certainement pas une garantie dans ce sens, estimait **routesuisse**.

Le 26 juin 2013, le Conseil fédéral a fait de nouvelles propositions concernant le futur financement du trafic routier: il a annoncé un projet garantissant à long terme le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération grâce à un fonds de durée illimitée et ancré dans la Constitution. Ce fonds alimenterait toutes les dépenses en faveur des routes nationales ainsi que les contributions au trafic d'agglomération. Selon la variante principale proposée par le gouvernement, ce nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) recevrait chaque année près de 4 milliards de francs dont trois milliards grâce à une augmentation de 15 centimes de la surtaxe sur les carburants, 600 millions à la suite de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière à 100 francs, 250 millions de l'impôt automobile dont les deux tiers seraient désormais affectés à ce fonds et environ 150 millions de francs provenant d'une nouvelle contribution forfaitaire d'environ 500 francs par voiture électrique. Comme jusqu'ici, le produit de l'impôt sur les huiles minérales irait pour moitié dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) et pour moitié dans la caisse générale de la Confédération. Le FSTR financerait les tâches restantes ainsi que les contributions aux routes principales de régions de montagne et périphériques qui étaient jusqu'ici assumées par le fonds d'infrastructure voué à la disparition.

Les associations routières ont publié divers communiqués de presse pour approuver l'idée du fonds tout en s'opposant à l'augmentation de la surtaxe sur

les carburants. Pour diverses raisons, notamment à cause du vote référendaire sur l'augmentation du prix de la vignette autoroutière, le Conseil fédéral n'a pas mis en consultation en 2013 le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

### *Redevances d'utilisation des routes*

**Redevance d'utilisation des routes nationales:** le projet d'augmenter de 150% le prix de la vignette autoroutière a provoqué un référendum. Le 24 novembre 2013, les souverains de tous les cantons ont refusé cette proposition avec une proportion moyenne de voix négatives de plus de 60%. Même les cantons de Glaris et de Neuchâtel s'y sont opposés alors que la hausse de la redevance de 40 à 100 francs leur aurait apporté des constructions routières directement financées par la Confédération.

L'augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs et l'introduction d'une vignette à 40 francs valable deux mois auraient dû, selon les idées du Conseil fédéral et du Parlement, compenser notamment les charges supplémentaires qui résultaient pour la Confédération de l'extension du réseau des routes nationales auquel se seraient ajoutés environ 375 km de routes cantonales (cf. chapitre «Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales», ci-dessous).

Lors du vote final du 22 mars 2013, les Chambres fédérales ont approuvé par 102 voix contre 87 au Conseil national et par 37 voix contre 4 au Conseil des Etats l'adaptation de la loi sur le réseau des routes nationales concernant le renchérissement de la vignette autoroutière. Un comité de composition bourgeoise emmené par les conseillers nationaux Walter Wobmann (UDC, SO) et Nadja Pieren (UDC, BE) a par la suite lancé un référendum contre ce projet.

**Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP):** les recettes de la RPLP se montaient en 2013 à 1517 millions de francs net (après déduction des frais de perception et des remboursements) (2012: 1529 millions de fr.; +−0,8%). Un tiers de ce montant va aux cantons et deux tiers reviennent 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<sup>er</sup> 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», 2,28 ct./tkm pour les modèles «Euro IV/V/VI» et 2,05 ct. pour les modèles «Euro 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.

66

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 2013

(en millions de fr.)

Produit brut		1637
Frais de perception de la taxe (5% des recettes brutes)	82	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 1)	27	
Restitution de la part due à la Principauté du Liechtenstein	11	120
Produit net		1517
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		25
Amortissements débiteurs		4
Produit net		1480
Part des cantons (1/3)		493
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires coûts non couverts du trafic lourd	897	90

Selon un jugement définitif du Tribunal fédéral, la Confédération avait à juste titre augmenté la RPLP en 2009. Les juges de Lausanne ont ainsi révisé le 22 août 2013 la décision du Tribunal administratif fédéral qui était arrivé à la conclusion que cette augmentation de la RPLP n'était pas compatible avec le principe de la couverture des coûts. Selon le TF, le Tribunal administratif fédéral s'est, dans son jugement, écarté de manière inadmissible de décisions antérieures de la cour suprême fédérale concernant la RPLP. Ces décisions reposent sur la conception globale des transports approuvée par le peuple, et notamment sur le principe selon lequel le trafic lourd doit couvrir à long terme les coûts qu'il occasionne et que le trafic de marchandises doit être déplacé de la route au rail. Les modèles de calcul appliqués par le Tribunal administratif fédéral ne sont pas compatibles avec les dispositions légales concernées et les conditions fixées par le Tribunal fédéral, estime ce dernier.

L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a sévèrement critiqué dans un communiqué de presse l'arrêt du Tribunal fédéral, constatant que les juges de Lausanne donnaient ainsi leur caution à une arnaque financière de la Confédération. La Confédération a procédé à des calculs arbitraires, estime l'ASTAG qui exige qu'après ce verdict en dernière instance les taxes routières augmentées pour le financement des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) soient réaffectées à la route comme le peuple l'a voulu. Mais en premier lieu, l'ASTAG demande que les évaluations des coûts externes soient confirmées par un groupe d'experts unanimement reconnu.

## Compte routier

### Compte d'infrastructure du trafic routier

Selon le compte routier 2011 publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS), les transports routiers privés couvrent entièrement les coûts directs qu'ils occasionnent pour la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau routier: à raison de 113% dans le compte de capital et à raison de 118%

dans le compte des dépenses. 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 2011 s'est soldé par 8448 millions de francs de recettes contre 7486 millions de dépenses imputables. L'excédent est donc de 962 millions de francs (2010: 850 millions de fr.). Les coûts de la circulation routière privée sont ainsi couverts par les usagers à 113% (degré d'équilibre financier en 2010: 111%). Dans le compte de capital, les investissements dans les routes nationales, cantonales et communales 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 2011 les dépenses imputables sont de 7151 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 118% (2010: 115%), respectivement une couverture excédentaire de 1297 millions de francs (2010: 1123 millions de fr.). Dans le compte des dépenses, les dépenses courantes d'une année pour les routes de la Confédération, des cantons et des communes sont comparées aux recettes provenant 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 de personnes s'est amélioré avec un excédent de couverture de 410 millions de francs ou de 107% (2010: 105%) alors que dans le trafic de marchandises l'excédent de couverture s'est stabilisé à 552 millions de francs ou 136% (2010: 136%). Les transports lourds (poids lourds et tracteurs à sellette remorques incluses, cars privés) ont réalisé un excédent de 473 millions de francs (148%; 2010: 150%).

Le degré d'équilibre financier des voitures de tourisme s'élève à 109%, celui des deux-roues motorisés à 108%. Les cars de voyages privés couvrent leurs coûts à raison de 102%, les cars et les bus des transports publics en revanche n'affichent que le taux modeste de 15%.

### *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 11,9 milliards de francs au total. 9,2 milliards sont allés à la Confédération (ce qui représente près d'un sixième de la totalité des recettes fédérales), soit 2948,1 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-16,4 millions) et

1966,8 millions (-12,3 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1959,1 millions proviennent de la TVA, 368,7 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (-43,3 millions). En outre, la Confédération a encaissé 359,0 millions (+3,9 millions) moyennant la vignette autoroutière et la RPLP a rapporté 1517,1 millions (-12.2 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1873 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, 3786 millions (41 %, soit environ 1600 francs par véhicule à moteur) de ces 9,2 milliards de francs, que la Confédération a encaissés auprès des usagers motorisés de la route, doivent être affectés à des tâches en rapport avec la route dans le cadre du financement spécial du trafic routier (FSTR). À côté des tâches routières à proprement parler, ces provisions assurent également le subventionnement transversal du trafic ferroviaire au titre du «Fonds pour le financement des grands projets ferroviaires» (301 millions de fr.), du trafic combiné (260 millions) ou encore du trafic d'agglomération (environ 339 millions). 3480 millions, dont 1474 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 5,4 % 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 60% des recettes RPLP – 897 millions de francs – ont été détournés vers le 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 9752 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 277 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 4383 millions de francs. Depuis 1998, les usagers motorisés de la route ont donc versé au total 14 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 <sup>2</sup>	
			les routes	la caisse fédérale		
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)		
1950–1958	—	1 353	681 (50%) <sup>1</sup>	672 (50%)		
1959–2013	71 252	87 519	41 048 (47%) <sup>1</sup>	42 088 (48%)	4 383 (5%)	
1925–2013	71 252	89 864	41 934 (47%)	43 547 (48%)	4 383 (5%)	

<sup>1</sup> 60% entre le 3 octobre 1958 et le 30 avril 1983.

<sup>2</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2014:

	Essence sans plomb ct./litre	Diesel ct./litre
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les carburants	30,00	30,00
<b>Total impôt sur les huiles minérales</b>	<b>73,12</b>	<b>75,87</b>
Taxes à l'importation (not. contr. stocks obligatoires)	0,33	0,33
TVA	12,74	13,78
<b>Imposition par litre</b>	<b>86,19</b>	<b>89,98</b>
Poids spécifique	0,744	0,835
<b>Imposition par kilogramme</b>	<b>115,85</b>	<b>107,76</b>

Les carburants ménageant l'environnement sont fiscalement favorisés depuis 2008. Durant l'exercice écoulé comme les années précédentes, cette mesure d'encouragement a été financée par les excédents de recettes provenant d'une hausse des impôts sur les huiles minérales de 1,35 centime prélevée entre 2008 et 2010.

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 mesure lui paraît d'autant plus justifiée après le refus du peuple suisse d'augmenter le prix 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 mise en consultation en 2014 et présentée au Parlement dans le courant de l'année 2015. La surtaxe sur les huiles minérales a été adaptée la dernière fois en 1974. Le renchérissement intervenu depuis l'a dévalué de moitié environ, selon le Conseil fédéral.



# Construction et financement des routes

## Routes nationales

### *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 souhaitait compenser par l'augmentation du prix de la vignette qui aurait dû passer de 40 à 100 francs.

Le Conseil fédéral proposait 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 souhaitait ajouter deux compléments au réseau, soit l'autoroute du Glattal et le contournement de Morges (VD).

Durant la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'adaptation de la loi fédérale sur les routes nationales par 159 voix contre 26 alors que le Conseil des Etats s'y est rallié par 40 voix sans opposition. Par 102 voix contre 87 et par 37 voix contre 4 les deux chambres ont été également donné leur aval à la révision de la loi sur la redevance pour l'utilisation des routes nationales qui fait passer le prix de la vignette autoroutière annuelle de 40 à 100 francs et qui introduit une vignette pour deux mois au prix de 40 francs.

Un référendum a abouti contre la hausse du prix de la vignette autoroutière et le 24 novembre le peuple a enterré ce projet avec une proportion de voix négatives d'environ 60%. Ainsi, le lien établi entre l'arrêté sur le réseau et la loi sur la vignette autoroutière a déployé ses effets et la révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales a été bloquée.

Durant la session de septembre, le Conseil national a refusé d'intégrer dans le réseau des routes nationales la route principale entre Kirchberg et Hasle-Rüegsau ainsi que le rattachement de la Haute-Argovie à l'autoroute A1 près de Langenthal. La Grande Chambre s'est également prononcée contre la construction d'une section autoroutière pour la traversée du lac Léman à l'est de Genève. Ces propositions avaient fait l'objet d'initiatives cantonales de Berne et de Genève auxquelles le Conseil des Etats s'était également opposé.

Sur la base du huitième programme de construction à long terme 2012 en vue de **l'achèvement du réseau des routes nationales**, environ 750 millions de francs seront investis en moyenne annuelle entre 2012 et 2015, 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.

La Confédération investira 1,95 milliard de francs dans le réseau des routes nationales en 2014. Le Parlement a ouvert les crédits nécessaires à cet effet.

675 millions de francs sont à disposition pour les **nouvelles constructions** en 2014. Ils proviennent du fonds d'infrastructure et de la vente de parcelles restantes, etc. Ce montant était de 735 millions durant l'exercice écoulé, mais les fonds prévus pour l'achèvement du réseau n'ont pas pu être complètement utilisés.

L'achèvement du réseau des routes nationales se poursuit principalement avec les projets suivants:

- A5 Neuchâtel; contournement de Serrières (ouverture en 2014, 1,7 km à quatre voies)
- A5 Berne: contournement de Bienne (branche est)
- A9 Valais: contournement de Viège, Bois de Finges, Riedberg
- A16 Jura: Transjurane; Bure-Porrentruy-Ouest 2014 (ouverture en 2014; 8,8 km à quatre voies)
- A28 Grisons: route du Praetigau, contournement de Küblis (ouverture en 2014, 1,4 km à trafic mixte)

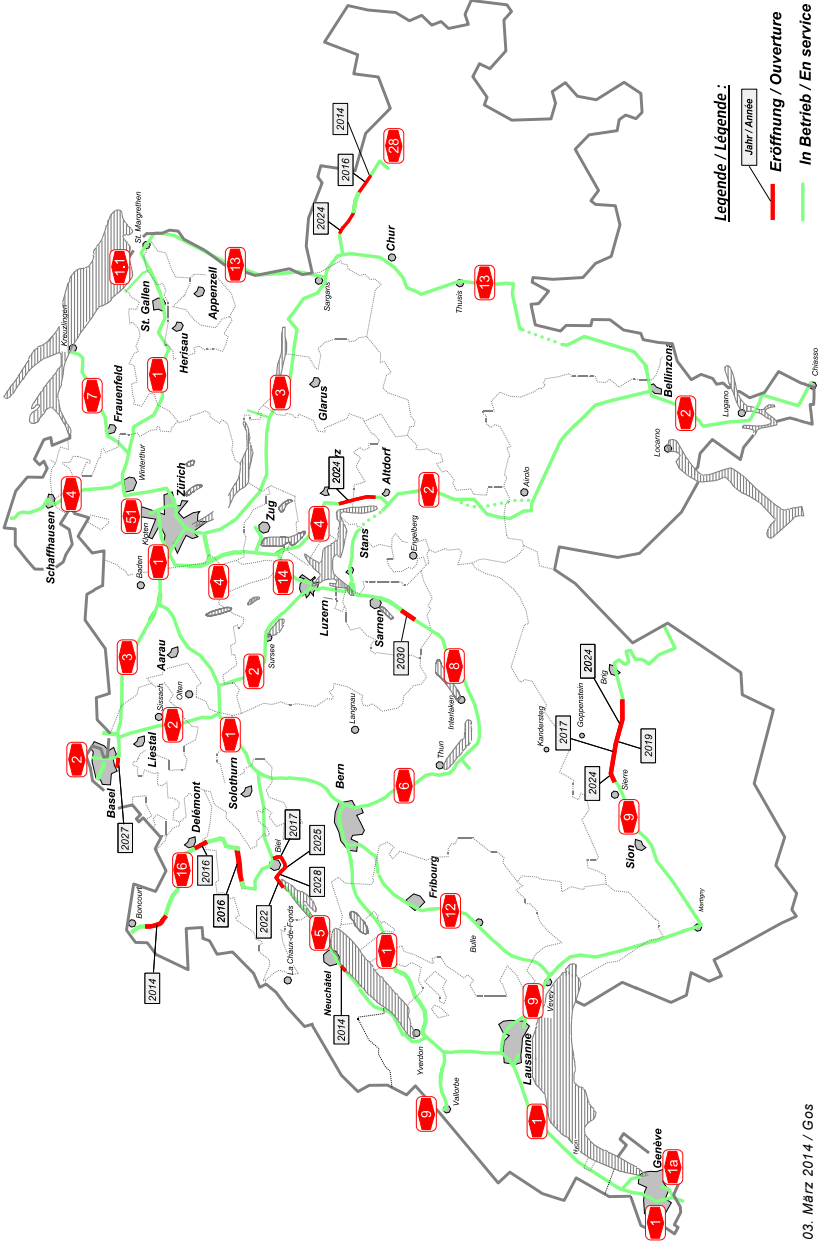
Le Conseil fédéral a par ailleurs approuvé un aménagement supplémentaire de la route du Brünig (route nationale A8) dans le canton d'Obwald. L'élément-clé de ce projet est le tunnel Kaiserstuhl long de 2,5 km. Ce nouveau tronçon des routes nationales décharge l'actuelle route du Brünig du trafic de transit et améliore la protection contre les dangers de la nature.

L'OFROU disposait en 2013 d'une somme globale de 1,36 milliard de francs pour la **conservation** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Cette somme n'a pu être utilisée qu'à raison de 90% parce que des chantiers ont été ouverts avec du retard ou encore parce des travaux ont duré plus longtemps que prévu sur certains chantiers. Le Parlement fédéral a mis à disposition un montant de 1,25 milliard de francs à cet effet pour 2014. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier.

Les travaux principaux commencent sur huit chantiers de conservation:

- A1 mesures avancées Coppet-Gland (VD)
- A2 Faoug-Chiètres (FR)
- A2 embranchements port du Rhin à Kleinhüningen (BS)
- A2 Acheregg – Beckenried (NW)
- A2 embranchement de Mendrisio
- A3 réfection de la chaussée (ZH)
- A8 galerie de sécurité Sengg-, Chüebalm- und Giessbachtunnel (BE)
- A9 Sion et environnement

**Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables**  
**Überarbeitung 8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /**  
**Remaniement 8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales**  
**Variante 2013.104**



Les travaux principaux se poursuivent sur les tronçons suivants:

- A1 Zurich Est – Effretikon (ZH)
- A2 tunnel du Belchen (SO/BL)
- A3 carrefour autoroutier de la Limmat – Schlieren (ZH)
- A4 tunnel du Galgenbuck (SH)
- A4 tunnel de Mosi (SZ)
- A5 Colombier – Cornaux (NE)
- A9 Montreux – Roche (VD)
- A13 contournement de Roveredo (GR)

**L'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Une fois de plus, le montant prévu pour 2013 (132 millions de francs) n'a pas pu être investi complètement. Les raisons en étaient principalement des retards dans l'autorisation des plans, de longues négociations sur l'acquisition de terrains ainsi que des examens supplémentaires demandés par les cantons qui ont entraîné l'interruption de certains projets (tangente est Bâle, Luterbach-Härkingen). Les Chambres fédérales ont mis à disposition un montant total de 115 millions de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement en 2014. Cet argent est principalement investi dans l'élargissement à six voies du tronçon Härkingen–Wiggertal (A1/A2).

#### *Tunnel routier du St-Gothard*

Dans la perspective de l'inévitable assainissement complet du tunnel routier du St-Gothard, le Conseil fédéral propose la construction d'une deuxième galerie (sans augmentation de la capacité globale) avant la réfection du tube actuel. Le 13 septembre 2013, il a adressé un message dans ce sens au Parlement en faveur d'une révision de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA).

Durant la procédure de consultation, la majorité des cantons et une faible majorité des partis politiques, associations et organisations invitées à se prononcer ont approuvé le projet gouvernemental. L'idée d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard semble apte à remporter une majorité au Parlement fédéral. Cela dit, les partis de gauche et écologistes ont d'ores et déjà annoncé le lancement d'un référendum au cas où le Parlement se rallierait à la proposition du Conseil fédéral.

Même avec ce projet de réfection, cet axe routier devra être complètement fermé durant 140 jours pour permettre la réalisation d'ouvrages de transition parce que le nouveau tube sera ouvert au plus tôt en 2027. Le coût de la réfection du tunnel existant avec la construction d'un tube supplémentaire est divisé à 2,8 milliards de francs. La nouvelle galerie coûtera à elle seule quelque deux milliards de francs. Lorsque les deux tunnels seront en service, ils ne seront ouverts que sur une seule voie de circulation afin de tenir compte des exigences de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

**routesuisse** soutient la modification de la LTRA selon les propositions du Conseil fédéral. Ses principaux arguments sont les suivants:

- d'une part, la redondance de la liaison routière avec le canton du Tessin: grâce à l'existence de deux tunnels, les usagers de la route disposent d'une liaison routière sûre et ouverte en hiver également durant la phase de réfection du tunnel du St-Gothard entre 2028 et 2030 ainsi que lors d'événements particuliers (imprévisibles). Faute d'un tunnel de réfection, la liaison routière du St-Gothard devrait être fermée durant 900 à 1050 jours selon la variante retenue, ce qui est inadmissible.
- d'autre part, l'augmentation massive et durable de la sécurité routière: compte tenu du trafic qu'il accueille, le tunnel routier du St-Gothard présente de tous les tunnels des routes nationales suisses le risque d'accident, soit le potentiel de danger le plus élevé. 288'000 véhicules-kilomètres (véh./km) sont recensés chaque jour dans ce tunnel à circulation bidirectionnelle, ce qui représente la deuxième fréquentation de tous les tunnels routiers suisses. Seul le tunnel du Gubrist, qui compte toutefois deux voies de circulation dans chaque direction, affiche une fréquentation plus élevée (351'000 véh./km) que celui du St-Gothard qui est cependant cinq fois plus long. Les fréquentations recensées dans tous les autres tunnels routiers suisses sont sensiblement plus basses.

### *Sections terminées*

Le réseau des routes nationales s'est allongé de 3,1 kilomètres en 2013. C'est le tronçon Moutier Est-Court (Moutier Sud-Court) sur l'A16 dans le canton de Berne qui a pu être ouvert à la circulation.

Fin 2013, 1811,6 km de routes nationales, soit environ 95,6% du réseau projeté (1892,5 km) des routes nationales étaient donc en service, soit

autoroutes 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	279,7 km
routes à trafic mixte	111,5 km

### **Financement des routes nationales**

Depuis le 1<sup>er</sup> 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).

La Confédération dispose en outre depuis 2008 du fonds d'infrastructure routière (cf. explications ci-après) qui a été alimenté par un versement unique et extraordinaire de 2,6 milliards de francs (2008) et autre versement extraordinaire de 850 millions (2011) provenant du FSTR. Depuis lors, ce fonds reçoit chaque année des contributions fixées par le Parlement fédéral et prélevées dans le FSTR.

### **Fonds d'infrastructure routière**

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<sup>er</sup> 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.

En 2013, le fonds d'infrastructure a versé environ 1166 millions de francs, dont 627 millions pour l'achèvement du réseau des routes nationales, 95 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement et 45 millions pour les routes principales dans les régions périphériques et de montagne. 60 millions de francs sont allés à des projets routiers et 339 millions à des infrastructures ferroviaires pour l'amélioration des transports dans les agglomérations.

Pour l'année 2014, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 670 millions de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales
- 115 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.
- 447 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.
- 39,62 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 2013 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 faïtière. 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 2014

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>
Meistverkaufte 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	4,1	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	4,1	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	4,4	5 865	80,1	1 136	15,5	14 147	13,5	90 845	86,5	80 398	76,6	6 780	3,5
2003	327	4,5	5 789	79,7	1 147	15,8	14 509	13,7	91 771	86,3	81 085	76,3	6 930	3,5
2004	336	4,7	5 708	79,2	1 162	16,1	14 914	13,9	92 658	86,1	81 806	76,0	7 071	3,5
2005	364	5,1	5 585	78,4	1 175	16,5	16 144	14,8	93 085	85,2	82 014	75,1	7 211	3,5
2006	380	5,2	5 656	78,1	1 205	16,6	16 578	15,0	94 093	85,0	82 942	74,9	7 262	3,5
2007	403	5,5	5 716	77,6	1 251	17,0	17 434	15,5	95 210	84,5	83 933	74,5	7 313	3,5
2008	425	5,6	5 826	77,1	1 310	17,3	17 776	15,5	96 591	84,5	85 357	74,6	7 397	3,4
2009	431	5,6	5 958	77,0	1 349	17,4	18 571	15,8	98 669	84,2	87 248	74,4	7 505	3,3
2010	446	5,7	6 056	76,9	1 374	17,4	19 177	16,1	100 288	83,9	88 702	74,2	7 582	3,4
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	3,4
2012	458	5,6	6 283	76,6	1 457	17,8	19 262	15,7	103 774	84,3	91 810	74,6	7 734	3,4

(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 <sup>1</sup> Rail <sup>1</sup>	%	Strasse / Route Miv TMI	Total Veränderung Variation
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0		7 412	54.6	6 175	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5	7 276	49.1	7 548	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5	8 345	42.0	11 524	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2	7 326	39.1	11 429	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0	7 979	39.7	12 117	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7	8 351	39.4	12 858	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6	9 937	42.2	13 618	23 555
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	-1.3	9 534	38.8	15 012	24 546
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7	10 245	40.0	15 379	25 624
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2	10 149	39.2	15 754	25 903
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0	10 880	40.0	16 330	27 210
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4	10 631	38.5	16 993	27 624
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4	10 980	38.9	17 262	28 242
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8	9 398	35.7	16 924	26 322
2010	64.0	15.4	350.3	84.6	414.3	0.8	9 805	36.5	17 057	26 863
2011	65.0	14.9	371.8	85.1	436.8	5.4	10 164	36.7	17 506	27 674
2012	60.3	14.0	369.6	86.0	429.9	-1.6	9 744	36.1	17 238	26 982

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

<sup>1</sup> = 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	63.4	13.7	36.6	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	27.7	28.2	-7.5
2013	25.2	66.1	12.9	33.9	38.1	1.9							

(Quelle: BAV ASTRA BAFU; bfs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012 / Source: OFT OFFROU OFEU; ofs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz  
(am 30. September 2013)**  
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse  
(au 30 septembre 2013)*

	2012	2013
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 254 725	4 320 885
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	39 029	41 529
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 542	6 554
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 393	7 568
Übrige / <i>Autres</i>	4 314	4 500
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	308 884	318 622
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 856	41 650
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 090	10 997
Übrige / <i>Autres</i>	96	92
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	188 358	189 305
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	62 219	63 950
<b>Total Motorwagen / Total des voitures automobiles</b>	<b>4 925 506</b>	<b>5 005 652</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	614 115	625 265
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	43 384	38 263
Übrige / <i>Autres</i>	22 323	24 462
<b>Total Motorräder / Total des Motocycles</b>	<b>679 822</b>	<b>687 990</b>
<b>Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur</b>	<b>5 605 328</b>	<b>5 693 642</b>
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	**170 739	*180 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*3 900 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 034	7 363
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	239 805	247 165
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 938	34 605
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 571	22 198
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	53 501	51 915
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 191	16 194
Übrige / <i>Autres</i>	16 770	18 481
<b>Anhänger total / Remorques total</b>	<b>390 810</b>	<b>397 921</b>

\* Schätzungen/*Estimations*

\*\* provisorisch/*provisoir*

## Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2013 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2013

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires						Motor- wagen	Motor- räder	Motor- fahrzeuge	Motor- fahrräder
		1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Voitures de livraison	Last- wagen Camions				
Anzahl / Nombre											
1950	146 998	-	2 028	36	472	965	2 049	188 512	75 975	264 487	-
1960	509 279	-	3 127	55	150	102	5 122	573 780	291 326	865 106	-
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272	1 449	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	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	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	4 814 432	665 870	5 480 302	*160 000
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	4 925 506	679 822	5 605 328	*168 000
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	5 005 625	687 990	5 693 642	*170 800

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

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

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

(4) Bis 1960 Mofas 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 / Estimations

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

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	287 971	266 478	296 597	327 955	334 045	310 154
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 687	1 571	1 936	2 587	2 998	2 950
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	472	509	469	363	470	347
Autocars	1 065	763	718	1 000	853	841
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> <sup>(1)</sup>	24 491	21 415	24 154	28 644	30 427	28 933
Lastwagen / <i>Camions</i> <sup>(2)</sup>	3 598	3 325	2 690	3 273	3 123	2 774
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 617	1 113	883	1 202	897	921
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 745	2 686	2 804	3 238	3 482	3 214
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 393	1 463	1 505	1 679	1 741	1 775
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 783	2 589	2 530	2 803	3 132	2 882
<b>Total Motorwagen</b> <i>Total des voitures automobiles</i>	<b>327 822</b>	<b>301 912</b>	<b>334 286</b>	<b>372 744</b>	<b>381 168</b>	<b>354 791</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	43 779	40 403	38 236	42 933	44 545	42 804
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 127	2 863	3 099	2 308	1 874	1 130
Andere / <i>Autres</i>	1 868	1 651	1 696	2 890	3 386	3 390
<b>Total Motorräder / Total des motocycles</b>	<b>48 774</b>	<b>44 917</b>	<b>43 031</b>	<b>48 131</b>	<b>49 805</b>	<b>47 324</b>
<b>Total Motorfahrzeuge</b> <i>Total des véhicules à moteur</i>	<b>376 596</b>	<b>346 829</b>	<b>377 317</b>	<b>420 875</b>	<b>430 973</b>	<b>402 115</b>

(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*

**Die meistverkauften Automarken**  
***Les marques des voitures de tourisme les plus vendues***

Marke / Marque	2013	2012	in % / en %
Volkswagen	40 925	44 258	-7,5%
Audi	21 254	22 083	-3,8%
BMW	20 303	18 947	+7,2%
Skoda	17 939	19 132	-6,2%
Mercedes	16 737	16 638	+0,6%
Ford	14 840	18 179	-18,4%
Opel	14 192	15 307	-7,3%
Renault	13 508	17 084	-20,9%
Toyota	12 646	13 038	-3,0%
Peugeot	11 785	12 298	-4,2%
Citroën	11 024	11 678	-5,6%
Hyundai	10 241	11 456	-10,6%
Fiat	9 725	10 261	-5,2%
Seat	9 159	8 934	+2,5%
Suzuki	8 364	7 702	+8,6%
Volvo	7 710	8 059	-4,3%
Mazda	7 591	7 152	+6,1%
Subaru	7 563	8 483	-10,8%
Nissan	7 508	9 063	-17,2%
Honda	5 595	5 540	+1%
Dacia	5 171	5 309	-2,6%
Mini	4 726	4 593	+2,9%
Mitsubishi	4 481	4 611	-2,8%
Chevrolet	4 266	3 997	+6,7%
Kia	3 981	4 677	-14,9%
Land-Rover	3 454	3 789	-8,8%
Porsche	2 518	2 310	+9,0%
Jeep	2 097	2 377	-11,8%
Alfa Romeo	1 989	2 818	-29,4%
Smart	1 708	1 888	-9,5%
Jaguar	890	511	+74,2%
Lancia	885	1 092	-19%
Lexus	658	1 022	-35,6%
Ssangyong	462	476	-2,9%
Aston Martin	224	224	0,0%
Maserati	190	161	+18,0%
Infiniti	83	153	-45,8%
Diverse Marken	1 432	2 818	-49,2%

7A

Quelle: auto-schweiz, ASTRA/MOFIS  
 Source: auto-suisse, OFROU/MOFIS

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2013**  
**Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2013**

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / huiles min. carburants:		
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles min.	2 948 087 000	
Mineralölsteuerzuschlag / Surtaxe sur les huiles min.	1 966 803 000	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)		
		4 914 890 000
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / Huiles pour automobiles**	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / Bandages et chambres à air	2 730 612
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / Moteurs pour automobiles et motos	666 765
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / Equipement électrique pour véhicules	1 171 874
8512		3 120
8701.1000.	Traktoren / Tracteurs	10 342
8701.2000.	Sattelschlepper / Tracteurs à sellette	9 443 629
8703.2100–9030	Personenwagen / Voitures automobiles	3 843 785
8702./8704.	Cars, Lastwagen / Autocars, camions	201 815
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / Automobiles spéciales	6 194
8706	Chassis / Châssis	38 716
8707	Karosserien / Carrosseries	20 418 267
8708	Teile für Automobile / Accessoires pour automobiles	2 139 471
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / Motocycles et mopeds	368 097
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / Pièces pour 8711.1000–9000	427 326
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / Autres véhicules non automobiles et remorques	64 835
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / Tableaux pour véhicules	
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées		
		41 534 848
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles***		
		368 687 724
<b>Total</b>		<b>5 325 112 572</b>

\* gerundeter Wert / valeur arrondie

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

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

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



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

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 964.5	2 948.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.6	76.2
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-	-
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 979.1	1 966.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	946.1	843.9
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	452.8	368.7
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-	-
Statistische Gebühr / Droits des statistique								
Sanktionen auf zu hohe CO <sub>2</sub> -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO <sub>2</sub>								3.5
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 181.0	1 115.2
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	352.1	356.0
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	1 517.1
Einnahmen des Bundes, total	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	9 186.9	9 481.5	9 195.5
Recettes totales de la Confédération								
Kantonale Motorfahrzeugsteuern	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 157.0	*2 200.0
Impôts sur les véhicules à moteur	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*345.0	*400.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes								
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	56.1	57.5
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant								
Energieforschungsbeitrag	4.0	4.9	-	-	-	-	-	-
Contribution à la recherche énergétique								
Unfallverhütungsbeitrag	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	20.8	21.8
Contribution à la prévention des accidents								
<b>Total</b>	<b>4 765.9</b>	<b>6 159.1</b>	<b>7 831.9</b>	<b>9 556.7</b>	<b>10 704.0</b>	<b>11 669.3</b>	<b>12 060.4</b>	<b>11 874.8</b>

\* Schätzungen / Estimations

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

	1958-2010	2011	2012	2013
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958-1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretien et renouvellement 1958-1984 / Renouvellement (1958-84) / dès 1997 Routes nationales entretien	61 426.4	1 171	1 213	1 108
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5			
Betriebliche Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	3 809.8	313	329	353
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1		-	-
<b>Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure</b>				
Ausserordentliche Einlagen / Versements (ab 2008 / dès 2008)	2 600.0	850	-	-
Jährliche Einlage / Versement annuel	2 856.0	853	928	1 026
<b>Hauptstrassen / Routes principales</b>				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 492.0	166	168	172
<b>Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques</b>				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 387.8	4	2	2
Huckepack, Autovehrlad. Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	8 119.4	525	443	474
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101.3			
ditto, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 868.3	111	117	123
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	892.8	48	50	41
<b>Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques</b>				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	9 161.2	369	368	367
ditto, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 267.1		-	
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	602.8	8	8	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0		-	
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	798.1	158	160	148
<b>Total Ausgaben / Dépenses totales</b>	<b>107 076.7</b>	<b>4 576</b>	<b>3 784</b>	<b>3 821</b>
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette	106 583.9	3 821	3 803	3 786
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18.8	-	30	
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		(-) 755	(+) 50	(-) 42
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		2 028	2 078	2 036

**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.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</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	3 301.8	3 231 713	2 638.9
2013	1 412 697	1 378.7	*3 219 342	2 902.3	4 891 059	3 798.9

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2013  
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2013*

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

	Benzin Essence	Diesel	Treibstoffe o.Fluggp. Carburants s.kéro.	Flugpetrol Kérosène	Treibstoffe Carburants	Heizöl Huile chauff.	Mineralölpod. Prod. pétroliers	total
	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	
<b>Ø 91-00</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,0</b>	<b>3,6</b>	<b>1,5</b>	<b>-2,6</b>	<b>-0,4</b>	
2001	3,873	1,332	5,205	1,515	6,720	5,469	12,189	7,7
2002	3,795	1,379	5,174	1,346	6,520	4,976	11,496	-5,7
2003	3,776	1,461	5,237	1,236	6,473	4,733	11,206	-2,5
2004	3,708	1,571	5,279	1,165	6,444	4,616	11,060	-1,3
2005	3,595	1,714	5,309	1,182	6,491	4,813	11,304	2,2
2006	3,484	1,854	5,338	1,239	6,577	4,963	11,540	2,1
2007	3,450	1,990	5,440	1,321	6,761	3,628	10,389	-10,0
2008	3,375	2,188	5,563	1,414	6,977	4,160	11,137	7,2
2009	3,283	2,221	5,504	1,360	6,864	4,524	11,388	2,3
2010	3,166	2,308	5,474	1,428	6,902	3,565	10,465	-8,1
<b>Ø 01-10</b>	<b>-2,3</b>	<b>5,9</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,6</b>	
2011	3,044	2,371	5,415	1,518	6,933	3,201	10,134	-3,2
2012	2,937	2,515	5,452	1,556	7,008	3,424	10,431	2,9
2013	2,803	2,626	5,429	1,572	7,001	3,952	10,932	4,8
<b>Ø 11-13</b>	<b>-4,0</b>	<b>4,4</b>	<b>-0,3</b>	<b>3,3</b>	<b>0,5</b>	<b>3,9</b>	<b>1,5</b>	

(\*) = 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				In 1000 / En milliers				Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)						
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Unfälle Accidents	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente
1970	74 709	35 981	1 694		1 666	40 488		6 193							
1975	66 182	29 951	1 243		2 121	45 411		6 321							
1980	67 160	32 326	1 246		2 702	50 339		6 335							
1985	72 030	29 827	908		3 222	55 558		6 485							
1990	79 436	29 243	954		3 777	79 199		6 751							
1995	89 098	28 759	692		4 121	70 909		7 060							
2000	75 351	30 058	592		4 585	83 472		7 204							
2001*	23 896	30 160	544		4 707	84 301		7 256	100	100	100	100	100	100	100
2003	23 840	30 098	546		4 888	84 200		7 364	100	100	100	104	100	101	101
2004	22 891	28 746	510		4 969	83 000		7 415	96	95	94	106	98	102	102
2005	21 706	26 754	409		5 040	83 000		7 459	91	89	89	107	98	103	103
2006	21 491	26 718	371		5 108	83 472		7 509	90	89	88	109	99	103	103
2007	21 911	27 132	384		5 186	81 322		7 593	92	90	90	110	96	105	105
2008	20 736	25 556	357		5 245	7 702		7 702	87	85	85	111	-	106	106
2009	20 506	25 130	349		5 273	7 786		7 786	86	83	83	112	-	107	107
2010	19 609	24 237	327		5 360	7 870		7 870	82	80	80	114	-	108	108
2011	18 990	23 332	320		5 480	7 955		7 955	79	77	77	116	-	110	110
2012	18 148	22 218	339		5 605	8 030		8 030	76	74	74	119	-	111	111
2013	17 473	21 379	269		5 694	8 112		8 112	73	71	71	121	-	112	112

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa  
 \* 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	2012	2013
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	50 599	48 949
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 755	9 093
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 351	3 136
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 432	1 290
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	16 872	19 420
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	53	41
<b>Total</b>	<b>48 104</b>	<b>57 719</b>	<b>84 221</b>	<b>82 062</b>	<b>81 929</b>

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2013
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	29 701
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	16 301
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 313
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	3 921
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 531
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 748
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 139
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	2 105
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	3 187
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 277
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 759
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	20 816

