

# 2014

## Rapport annuel

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Wölflistrasse 5, Postfach 690, 3000 Bern 22

T: 031 329 80 80, 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 80, 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 2014

**2014**

**Rapport annuel**

## Avant-propos

La baisse des dépenses globales pour le réseau des routes nationales s'explique principalement par la réduction du programme de construction ces dernières années ainsi que par les recours et plaintes qui ont retardé des projets prêts à être réalisés. La dernière génération des élus politiques est responsable des négligences énormes commises dans la construction routière, car elle a systématiquement ignoré ou minimisé les problèmes graves que pose le nombre croissant de bouchons sur les routes. Aujourd'hui, nous supportons les conséquences de ces manquements avec un trafic qui s'effondre tous les jours sur le réseau routier. Et cette situation va durer, car il faut en règle générale compter au moins dix ans entre la planification et le début des travaux de construction.

Sur certains tronçons des routes nationales, la circulation s'effondre tous les jours pendant plusieurs heures. En 2012 déjà, on a enregistré des embouteillages 346 jours sur le contournement nord de Zurich (Zurich-Winterthur). Le tunnel de Gubrist, la zone de Baregg, la section Berne-Kriegstetten ainsi que les contournements de Lausanne et Genève sont également touchés. Il y a dix ans déjà que les travaux d'élargissement auraient dû commencer sur ces tronçons. Il n'est guère utile de rappeler l'«étude Bernath» de 1994 intitulée «Limites de capacité du réseau suisse des routes nationales» qui, il y a 20 ans déjà, mettait en garde contre un effondrement de circulation sur des parties essentielles de notre réseau des routes nationales. La votation populaire fédérale du 8 février 2004 sur le contreprojet à l'initiative populaire «Avanti – pour les autoroutes sûres et performantes» a donné une légitimité politique aux réticences du Conseil fédéral et du parlement à doter la Suisse d'une infrastructure routière efficace. Cette réserve doit aujourd'hui céder la place à une attitude offensive avec pour objectif l'élimination des bouchons sur les routes.

**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 69<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 2014 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>Objectif et membres</b> .....	<b>12</b>
Assemblée générale .....	12
Comité central .....	14
Conseil de direction .....	16
Organe de contrôle.....	18
Secrétariat général.....	18
<b>ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER</b> .....	<b>26</b>
<b>Le trafic routier suisse</b> .....	<b>26</b>
Structure et développement .....	26
Trafic de personnes.....	28
Demande dans le trafic de personnes .....	28
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière).....	29
Trafic de marchandises.....	29
Demande dans le trafic de marchandises .....	29
Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface.....	31
Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses.....	32
Développement du parc de véhicules.....	34
Sécurité routière .....	35
Statistique des accidents.....	35
Etudes .....	36
Droit de la circulation routière .....	36
Nouvelles dispositions légales .....	36
Exécution de la loi .....	38
Mesures administratives.....	38
<b>Politique des transports</b> .....	<b>40</b>
Union européenne (UE) .....	40
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.....	40
Construction routière .....	41
Bouchons sur le réseau des routes nationales .....	41
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins.....	42
Transports publics.....	44
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire .....	44
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA).....	46
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV).....	47
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) .....	47
Disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base .....	47
Trafic d'agglomération.....	48
<b>Politique énergétique et environnementale</b> .....	<b>50</b>
Energie .....	50

Stratégie énergétique 2050 .....	50
Consommation d'énergie.....	51
Mesures d'économie d'énergie .....	52
Environnement .....	53
Immissions de polluants atmosphériques .....	53
Changement climatique.....	53
Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> .....	55
Lutte contre le bruit.....	57
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.....	57
<b>Commerce et industrie.....</b>	<b>59</b>
Véhicules .....	59
Production et ventes mondiales .....	59
Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse.....	59
Droit de la concurrence dans la branche automobile.....	61
Carburants .....	61
Vente de produits pétroliers en Suisse .....	61
Carburants et énergies de propulsion alternatives.....	62
Transport routiers .....	63
Tourisme.....	63
Tourisme international .....	63
Tourisme en Suisse.....	63
Habitudes de voyage de la population suisse .....	64
<b>Finances.....</b>	<b>66</b>
Politique financière .....	66
Finances fédérales.....	66
Financement des infrastructures routières.....	66
Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) .....	67
Initiative populaire «pour un financement équitable des transports (initiative vache à lait)».....	69
Redevances d'utilisation des routes.....	70
Compte routier .....	71
Compte d'infrastructure du trafic routier .....	71
Coûts externes .....	72
Couverture du coût global des transports.....	73
Prestations fiscales.....	73
Imposition des carburants.....	75
<b>Construction et financement des routes.....</b>	<b>77</b>
Routes nationales .....	77
Tronçons projetés et en construction .....	77
Tunnel routier du St-Gothard.....	80
Tronçons achevés.....	81
Financement des routes nationales .....	82
Fonds d'infrastructure routier .....	82
<b>Relations internationales.....</b>	<b>83</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>83</b>
<b>Statistiques .....</b>	<b>84</b>

## Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADMAS	Registre central des mesures administratives en matière de circulation routière
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AG	Abonnement général
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
ASFINAG	Société anonyme de financement des autoroutes et routes rapides
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
ATT	Accord sur les transports terrestres; Accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.740.72)
BAU	Conversion de la bande d'arrêt d'urgence
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
CAPS	Conférence des autorités de poursuite pénale de suisse
CE	Communauté européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux
CFHA	Commission fédérale de l'hygiène de l'air
cm <sup>3</sup>	Centimètre cube
CO / CO <sub>2</sub>	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
COMCO	Commission de la concurrence

COV	Composés organiques volatiles
CZ	République tchèque
D	Allemagne
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
Empa	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
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'agglomération
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
GPS	Parti écologiste suisse
GR	Canton des Grisons
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRF	Fédération routière internationale
ISE	Industrie suisse d'enrobés
JU	Canton de Jura
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)
LEE	Litre équivalent essence



LGV	Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse
LTRA	Loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine (RS 725.14)
LU	Canton de Lucerne
LVA	Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière (LVA; FF 2013 page 2527)
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
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
O <sub>3</sub>	Ozone
OACP	Ordonnance réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route (Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs du 15 juin 2015; RS 741.521)
OEné	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
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (RS81.318.142.1)
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
PLR	Parti libéral-radical
PM10	Poussières fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.
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)

SO <sub>2</sub>	Dioxyde de soufre
SSE	Société suisse des entrepreneurs
SSM	Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants
STEP	Programme de développement stratégique
SZ	Canton de Schwyz
t	Tonne
TCNA	Trafic combiné non accompagné
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton de Tessin
Tkm	Tonnes-kilomètres
TMI	Transport motorisé individuel
TP	Transports publics
TRG	Tunnel routier du St-Gothard
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée ; Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (Loi sur la TVA ; SR 641.20)
UDC	Union démocratique du centre
UE	Union européenne
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (Organisation mondiale du tourisme)
UP	Union pétrolière
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UPSC	Union professionnelle suisse de la caravane, Caravaning-Suisse
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
USIC	Union suisse des carrossiers
VD	Canton de Vaud
VDA	Fédération des constructeurs automobiles (Allemagne)
VFGI	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues; motosuisse
VS	Canton de Valais
VSIG	(anciennement:) Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (aujourd'hui:) Commerce suisse
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich

# Organisation et administration

## Objectif et membres

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

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

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

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

Durant l'exercice écoulé, l'association Vente Suisse (Association professionnelle des représentants de commerce, agents et entreprises ayant un service de vente qualifié) a adhéré à l'association faîtière **routesuisse** alors que l'association Commerce Suisse l'a quittée. **routesuisse** compte donc toujours 28 associations nationales et deux associations faîtières cantonales 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
Association des représentants de commerce, agents et entreprises ayant un service de vente qualifié – Vente Suisse	Unterentfelden
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour
Les Routiers Suisses	Echandens
VSIG Commerce Suisse (jusqu'en fin 2014)	Bâle

## **Économie automobile**

### *Industrie, artisanat et commerce*

auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles	Berne
Association suisse du pneu	Berne
Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)	Zurich
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur ESA	Berthoud
ParkingSwiss	Berne
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**

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

## **Ligues routières cantonales**

Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

## **Divers**

Association suisse des moniteurs moto-école	Berthoud
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 69<sup>e</sup> assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 18 juin 2014 à Berne. Elle a réuni 23 délégués qui représentaient 1065 sur le total de 1139 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, le président a fait comprendre que le projet de Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES Routes nationales) ne suffisaient pas, dans leur forme actuelle, à empêcher le chaos sur les routes suisses. **routesuisse** a donc formulé 13 exigences concernant FORTA et PRODES Routes nationales afin que ces projets soient perfectionnés dans le sens voulu par les associations routières. Une résolution a été soumise pour approbation à l'assemblée générale de ce jour pour soutenir ces revendications.

Selon Niklaus Zürcher, un examen attentif et complet du projet FORTA débouche forcément sur la conclusion suivante: d'une part, le trafic routier continue d'être considéré comme la vache à lait de la nation et il sera même encore plus fortement mis à contribution par une augmentation de la surtaxe sur les carburants; d'autre part, on lui refuse une infrastructure à la hauteur de son énorme importance économique. Le projet FORTA dans sa forme actuelle est condamné à l'échec si on ne lui apporte pas des corrections fondamentales, a relevé en substance le président de **routesuisse**.

Il est «midi moins cinq» en ce qui concerne la situation sur les routes nationales, a poursuivi Niklaus Zürcher. Pour empêcher un chaos sur les routes suisses, il faut accélérer la procédure de correction des tronçons où des bouchons se produisent de manière chronique. Cette accélération doit porter aussi bien sur les travaux que sur les procédures juridiques. Il faut aussi éliminer les éventuels obstacles administratifs. Selon le président de **routesuisse**, il faut mettre en place le plus rapidement possible un PRODES Routes nationales complet qui prévoit l'achèvement du réseau des routes nationales, les compléments nécessaires à ce réseau ainsi qu'une planification financière réaliste avec des étapes clairement définies. Les éventuels moyens financiers supplémentaires exigés par ce programme doivent être réunies moyennant les mesures proposées par l'«initiative vache à lait». «La hausse de la surtaxe sur les carburants est refusée, car jugée inutile», a noté sans ambages Niklaus Zürcher. De surcroît, cette initiative est étroitement liée au projet FORTA si bien que les deux textes doivent être examinés en même temps, FORTA devant servir de contreprojet direct à l'initiative.

Niklaus Zürcher a accordé une attention particulière au trafic d'agglomération. Par le biais du projet FORTA, 380 millions de francs par an seraient engagés entre 2017 et 2030 dans le trafic d'agglomération et 320 millions de francs par an entre 2031 et 2040. Si on se base sur les expériences faites jusqu'ici et faute de corrections apportées à ce programme, au moins 80% de cet argent réuni par les usagers de la route seraient affectés aux transports publics et, plus particulièrement, au trafic ferroviaire, ce qui représente pour toute la

période de 2017 – 2040 un montant annuel moyen de 280 millions de francs par an. Le président de **routesuisse** exige donc que les projets des transports publics soient financés par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et non pas via FORTA.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2013, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2013 et le budget 2015. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 49'990 francs.

Conséquence des mutations annoncées dans les organes, l'assemblée générale a procédé à trois élections complémentaires au Comité central pour la période de fonction 2012 à 2015:

- Fédération suisse du tourisme FST: Barbara Gisi (à la place de Mila Trombitas, membre du Comité central depuis 2007)
- auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles: François Launaz (à la place de Max Nötzli, vice-président depuis 2009 et membre du Comité central et du Conseil de direction depuis 2008)
- ParkingSwiss: Alain Deschenaux (à la place de Heinz Burkhardt, membre du Comité central depuis 2011)

Il a été pris acte de la démission de Michael Gehrken, représentant de l'Association suisse des transports routiers ASTAG (vice-président depuis 2008 et membre du Comité central et du Conseil de direction depuis 2006).

L'assemblée générale a approuvé une résolution exigeant l'élimination rapide des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et le financement de ces travaux. Voici les exigences de cette résolution:

- le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales doit absolument être accéléré (cette revendication concerne les modules 1 et 2 selon le deuxième message programmatique prévoyant des aménagements dans les régions de Genève-Aéroport, Crissier, Wankdorf-Schönbühl, Luterbach-Härkingen-Wiggertal, contournement nord de Zurich, Winterthour, Bâle).
- le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (ARN) de l'année 2012 doit être intégré dans le projet FORTA. Il faut en particulier réaliser rapidement les compléments au réseau «autoroute du Glatttal» et «contournement de Morges».
- les mesures prévues dans le module 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement doivent être rapidement entreprises et réalisées sur la base d'un agenda ambitieux (cela concerne les tronçons suivants: lac Léman, Villars-Cossonay, Schönbühl-Kirchberg, Wankdorf-Muri, Aarau-Est-Birrfeld, Wettingen-Dietikon, contournement ouest de Zurich, Liestal, Lucerne, Schaffhouse et Lugano-Mendrisio). Il est hors de question que ces projets soient reportés à plus tard.
- la planification des projets reportés dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement (module 4) doit être entreprise immédiatement. Il faudra y ajouter des projets supplémentaires concernant

des tronçons où s'annoncent d'ores et déjà des problèmes parce que les capacités routières ne répondent plus aux exigences actuelles et futures.

- la Confédération doit prendre les mesures nécessaires dans le cadre du programme de développement stratégique «Routes nationales» pour empêcher une nouvelle accumulation et, partant, un engorgement des projets et investissements.
- 1 à 1,2 milliard de francs supplémentaires doivent être investis chaque année dans l'infrastructure routière via le fonds FORTA.
- la Confédération ne prélève pas d'impôts en réserve.
- le produit de l'impôt automobile doit être affecté à 100% – et non seulement à raison de deux tiers – à l'entretien et à l'aménagement des routes.
- les moyens financiers nécessaires à un rapide aménagement du réseau des routes nationales doivent être réunis par une nouvelle distribution de l'impôt de base sur les huiles minérales conformément à l'initiative populaire «vache à lait». Les impôts et redevances ne doivent pas être adaptés automatiquement au renchérissement.
- les dépenses pour les projets du trafic d'agglomération doivent être limitées à 200 millions de francs par an.
- les projets du trafic d'agglomération ne peuvent être cofinancés que s'ils accroissent la capacité routière.
- les gares et projets de chemin de fer RER ne doivent pas être financés via FORTA, mais par le biais du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).
- il faut engager chaque année 100 millions de francs supplémentaires dans le cadre de FORTA pour les routes des régions de montagne et hors agglomération (routes de contournement ou de délestage de centres régionaux).

Klaus Schierhackl, président du comité de direction ASFINAG (société de financement des autoroutes et routes rapides d'Autriche) a présenté à l'issue de l'assemblée un exposé sur le thème «Organisation institutionnelle privée des routes nationales à l'exemple autrichien: ASFINAG – un partenaire fiable et au service de la clientèle pour l'exploitation des autoroutes».

### **Comité central**

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 6 mai et le 4 novembre 2014. A côté des affaires statutaires, il a débattu notamment des derniers objets de votation en politique des finances et politique des transports, soit

- les projets actuels de financement des modes de transports, notamment la création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Programme de développement stratégique Routes nationales (PRODES Routes nationales) et le comblement du découvert financier dans le secteur routier;



- l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»);
- la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) contre laquelle un référendum a été lancé.

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, jusqu'en juin 2014)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président, jusqu'en mai 2014)	auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles
François Launaz (dès mai 2014)	
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS
Heinz Burkhardt (jusqu'en mai 2014)	ParkingSwiss
Alain Descheneaux (dès mai 2014)	
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Markus Bütler (jusqu'en déc. 2014)	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Philippe Kempf (dès jan. 2015)	VSIG Commerce Suisse
Kaspar Engeli (jusqu'en déc. 2014)	
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Fédération suisse du tourisme FST
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	Union Suisse des Carrossiers USIC
Martin A. Senn	Société suisse des entrepreneurs (SSE)
Willi von Atzigen (jusqu'en oct. 2014)	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

## Conseil de direction

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

- *projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard*: durant les débats des Chambres fédérales, **routesuisse** a apporté son soutien total au projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard proposé par le Conseil fédéral. Cette variante comprend l'aménagement d'un deuxième tube (servant de tunnel de réfection, mais n'augmentant pas la capacité totale). La loi sur le transit routier dans la région alpine devra être modifiée dans ce sens. Les principaux arguments en faveur d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard sont l'amélioration de la sécurité routière et la garantie d'une liaison routière fiable vers le canton du Tessin. **routesuisse** combat le référendum lancé contre ce projet par les milieux de la protection de l'environnement et des Alpes qui ont commencé la récolte des signatures vers la fin de 2014.
- *«initiative vache à lait»*: le Conseil fédéral a approuvé le 19 novembre 2014 le message adressé aux Chambres fédérales concernant l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»). Le gouvernement rejette ce projet et renonce à lui opposer un contreprojet direct ou indirect.

Lancée par auto-suisse, cette initiative exige l'affectation complète des taxes et redevances routières, notamment des impôts sur les huiles minérales, au financement fédéral des routes. L'«initiative vache à lait» est soutenue par toutes les associations routières. Le travail de lobbying de **routesuisse** durant l'exercice écoulé visait en premier lieu à rapprocher les débats sur l'«initiative vache à lait» et sur le projet FORTA, voire à obtenir un examen simultané des deux projets. L'initiative vise également à garantir un financement suffisant des investissements futurs dans les routes nationales et le trafic d'agglomération. De l'avis des associations routières, ce financement suffisant ne doit cependant pas passer par une augmentation des impôts, mais par un changement d'affectation des taxes et redevances actuelles dans le sens voulu par l'«initiative vache à lait». En revanche, si le Parlement laisse courir seule l'«initiative vache à lait», donc s'il refuse de l'examiner en même temps que le projet FORTA, les associations routières soutiendront à 100% l'initiative jusqu'à la votation populaire.

- *projet de création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), comblement du découvert financier dans le secteur routier et Programme de développement stratégique Routes nationales (PRODES Routes nationales)*: la future conception du financement

routier sans augmentation des impôts ainsi que la réalisation d'un programme d'élimination systématique et ciblée des goulets d'étranglement sur les routes nationales ont occupé les organes de **routesuisse** durant tout l'exercice écoulé. Le Conseil fédéral avait ouvert au printemps la procédure de consultation et vers le milieu du mois de décembre il avait fixé les principales lignes de force du projet à l'intention du département des transports, responsable de cette réforme. Les opinions au sein de **routesuisse** se sont faites et consolidées au fil des deux workshops des 30 mai et 25 août 2014 ainsi que d'une conférence des présidents des organisations membres qui a eu lieu le 20 octobre 2014. En plus du travail de relations publiques courant, **routesuisse** a publié en avril une newsletter sous le titre «Non à la hausse des impôts – Oui à un fonds et à un programme d'aménagement réaliste» et tenu une conférence de presse à l'occasion de son assemblée générale du mois de juin. Le 7 juillet 2014, la responsable du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la conseillère fédérale Doris Leuthard, a invité les associations routières et l'économie automobile à un échange d'opinions sur le futur projet FORTA. Le message du Conseil fédéral concernant le projet FORTA était toujours attendu à la fin de l'exercice écoulé.

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; jusqu'en juin 2014)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président; jusqu'en mai 2014)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles
François Launaz (dès mai 2014)	
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS

Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Rolf Hartl	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 2014 ont été vérifiés le 20 mars 2015 par les deux réviseurs Reto Jaussi et Alfred Zollinger. Ils proposent à l'assemblée générale d'approuver le compte et de donner décharge.

## 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:

- Environ 92 milliards de chiffre d'affaires – Vademecum 2014 – chiffres clés de l'économie automobile et du trafic routier (communiqué de presse du 4 février)
- Le tour de la route est venu – le fonds d'infrastructure ferroviaire doit être suivi par un fonds d'infrastructure routière (communiqué de presse du 9 février)
- Non aux hausses d'impôts – oui au fonds de financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (communiqué de presse du 26 février)
- 1,8 milliard de francs pour le rail – impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2013: près de 9,2 milliards de francs (communiqué de presse du 4 avril)
- Il est midi moins cinq! – 69<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire du 18 juin 2014 à Berne (Info et conférence de presse du 18 juin)
- Actualiser aussi les bénéficiaires – mise à jour desdits coûts externes par l'ARE (communiqué de presse du 30 juin)

- «Vaches à lait» de la nation, les usagers de la route versent 9,4 milliards de francs à la Confédération – impôts routiers et automobiles de la Confédération budgétisés et estimés pour l'année 2015 (communiqué de presse du 2 septembre)
- La route paie bien assez! – chiffres clés du message FORTA: le Conseil fédéral veut augmenter les impôts sur les carburants (communiqué de presse du 19 septembre)
- Gain de sécurité significatif – l'Assemblée fédérale approuve la réfection totale du tunnel routier du St-Gothard (communiqué de presse du 26 septembre)

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

- *conventions multilatérales selon ADR (février):* l'accord international relatif au transport de marchandises dangereuses par la route (ADR) prévoit explicitement des conventions multilatérales. L'OFROU a publié six conventions de ce type qui devraient entrer en vigueur début 2015. Elles concernent la désignation de paquets de bouteilles, le transport de bouteilles, les emballages usagés, etc. – La réponse de **routesuisse** repose sur la prise de position de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) qui s'est déclarée d'accord avec les conventions proposées.
- *ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (ordonnance sur le CO<sub>2</sub>) (mars):* la loi révisée sur le CO<sub>2</sub>, qui est la base légale de la politique climatique suisse depuis 2012, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Mise en vigueur en même temps, l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (ordonnance sur le CO<sub>2</sub>) concrétise les différents instruments de la loi. Le projet de modification de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> précise l'application de quelques instruments de protection du climat, clarifie divers aspects et intègre des nouvelles connaissances pratiques. La mise à jour du logiciel utilisé par le registre national du commerce de certificats d'émission autorise de surcroît des fonctions supplémentaires. Par exemple, il est désormais possible de gérer les attestations des réductions d'émission au niveau national dans le registre national du commerce de certificats d'émission.

Partant des prises de position de ses associations membres, **routesuisse** a approuvé en principe la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>. Pour les questions de détail, **routesuisse** a repris les commentaires et exigences de ses membres.

- *projet concernant la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le comblement du découvert financier et le Programme de développement stratégique Routes nationales (PRODES Routes nationales) (juin):* **routesuisse** a rejeté le projet du Conseil fédéral concernant le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et exigé des corrections fondamentales. Ce projet doit en particulier tenir compte du principe de causalité, essentiel en politique des transports, ainsi que de l'affectation prioritaire du produit des taxes et redevances routières. Il doit aussi apporter des avantages clairs et nets au trafic routier.

Dans la perspective du développement de l'infrastructure des routes nationales et de son financement, **routesuisse** a déposé les exigences concrètes suivantes:

- la Confédération doit prendre dans le cadre du Programme de développement stratégique (PRODES) pour les routes nationales les mesures nécessaires afin d'empêcher un nouvel engorgement de la planification et des investissements. Concrètement, il faut
  - o accélérer dans les plus brefs délais la suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales;
  - o intégrer l'arrêté sur le réseau de 2012 dans le projet FORTA et surtout réaliser rapidement les compléments au réseau «autoroute du Glattal» et «contournement de Morges»;
  - o prendre les mesures visant à appliquer le module 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement et adopter un agenda ambitieux à cet effet;
  - o déclencher immédiatement la planification des projets reportés d'élimination des goulets d'étranglement (selon module 4) et y ajouter des projets supplémentaires concernant les tronçons des routes nationales où des problèmes commencent à se dessiner et où la capacité est manifestement insuffisante;
  - o investir 1 à 1,2 milliard de francs supplémentaires dans l'infrastructure via le projet FORTA.
- **routesuisse** exige que les principes suivants soient respectés pour le financement routier et la conception du projet FORTA:
  - o la Confédération ne prélève pas d'impôts en réserve.
  - o l'impôt automobile doit être affecté à 100% à la route – et non pas seulement à raison de deux tiers.
  - o les moyens financiers nécessaires à un aménagement rapide doivent être prélevés dans le produit des impôts sur les huiles minérales et redistribués conformément aux exigences de l'initiative «vache à lait». Les impôts et redevances ne doivent pas être adaptés automatiquement au renchérissement.
  - o les projets du trafic d'agglomération doivent être limités à 200 millions de francs par an.
  - o la route ne participe au financement des projets du trafic d'agglomération que dans la mesure où ceux-ci accroissent effectivement la capacité routière.
  - o les gares et projets RER ne peuvent pas être financés par FORTA; le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est prévu à cet effet.
  - o chaque année il faut réserver 100 millions de francs supplémentaires dans le cadre de FORTA pour les routes principales dans les régions de montagne et hors des agglomérations (routes de contournement ou de délestage de centres régionaux).

- *nouvelle réglementation des intervalles entre les expertises périodiques obligatoires; élargissement des critères concernant l'attribution de permis de circulation collectifs (juillet)*: le but des expertises périodiques obligatoires est de garantir que les véhicules immatriculés en Suisse restent en bon état technique. La qualité des véhicules s'étant sensiblement améliorée depuis la fixation des intervalles actuels entre les expertises obligatoires, la Confédération entend tenir compte de ce développement et adapter ces intervalles pour certains types de véhicules. (Le délai pour la première expertise de voitures de tourisme et de motos sera porté de quatre à six ans.) La Confédération propose en outre d'élargir les critères d'attribution pour les plaques de garage. (Le commerce automobile exige aujourd'hui moins de personnel pour le même chiffre d'affaires, voire pour des chiffres d'affaires supérieurs. Les nouvelles dispositions comprennent donc le critère du chiffre d'affaires afin qu'une exploitation puisse obtenir des plaques supplémentaires même si elle n'augmente pas son effectif de personnel).

Les opinions divergent parmi les organisations membres de **routesuisse** concernant l'adaptation des intervalles entre les expertises périodiques obligatoires. Alors que le Touring Club Suisse (TCS), notamment, approuve la nouvelle réglementation en arguant principalement des prestations de garantie et de service gratuit étendues des constructeurs automobiles ainsi que du faible nombre d'accidents dus à des défauts techniques, l'Union des professionnels suisse de l'automobile (UPSA) rejette catégoriquement cette réforme et exige que le statu quo soit maintenu. Quant à l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), elle approuve les efforts visant à optimiser les conditions-cadres pour le trafic routier et les transports routiers en réduisant les dépenses en temps et en argent pour les usagers de la route, les entreprises de transport et les détenteurs de véhicules. Elle demande au nom de l'égalité de traitement de toutes les catégories de véhicules routiers que l'on renonce à l'expertise annuelle obligatoire pour les véhicules à moteur lourds durant les premières années après leur mise en circulation. – Compte tenu de ces divergences d'opinion parmi les organisations membres, **routesuisse** a renoncé à une prise de position indépendante concernant la durée des intervalles entre les expertises périodiques obligatoires.

Une situation semblable s'est présentée dans la question des plaques de garage. Le TCS était d'accord avec la nouvelle réglementation à condition que les acheteurs intéressés ne bénéficient pas régulièrement, durant une période prolongée, voire contre paiement une voiture munie de plaques de garage pour faire des essais. L'UPSA s'opposait à cette réforme craignant qu'elle n'ouvre la voie à de nouveaux abus dans l'utilisation de permis de circulation collectifs ou de plaques de garage. – Là encore, **routesuisse** a renoncé à formuler sa propre prise de position.

- *révision partielle de la loi sur la taxe sur la valeur ajoutée (septembre)*: l'essentiel de cette réforme concerne l'assujettissement à l'impôt, en particulier des entreprises étrangères et organisations d'intérêt public, l'imposition des collectivités publiques, la déduction d'impôts préalables fictifs et les délais de prescription absolus. **routesuisse** a déposé une prise de position concernant ces trois points:

Suppression de l'exemption fiscale accordée jusque là aux parkings à usage public (art. 21 al. 2 ch. c LTVA): cette mesure a notamment pour conséquence

que les parkings payants de l'espace routier public seront désormais soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Il en résultera sans doute une égalité de traitement fiscale par rapport à la location de places de parc dans des parkings couverts et aux parkings des centres commerciaux, des bâtiments administratifs, écoles, hôpitaux, etc. Cependant, cette mesure entraînera une charge supplémentaire pour les communes qui transféreront ces coûts sur les usagers, d'où une augmentation malvenue des frais de parage. En outre, la Confédération imposera pour la première fois le produit de l'utilisation des infrastructures de transport à usage public, ce qui n'est pas acceptable, notamment si cette pratique devait par la suite être étendue aux redevances d'utilisation des routes et autres infrastructures de transport.

Réintroduction de l'imposition des marges sur les pièces de collection, objets d'art et antiquités (art. 23a LTVA): cette mesure concerne également les véhicules immatriculés comme voitures de collection. En contrepartie, la déduction d'impôts préalables fictifs sur le commerce des voitures d'occasion sera maintenue. – **routesuisse** estime que la réintroduction de l'imposition des marges sur les véhicules anciens n'a aucun sens pour des raisons pratiques évidentes. Cette distinction provoque une discrimination injustifiée et incompréhensible de certains véhicules. Elle impose en outre des charges administratives et procédures multiples aux entreprises qui font le commerce de voitures d'occasion et d'automobiles de collection.

Délai de prescription absolu: ce délai a été ramené de cinq à dix ans lors de la révision totale de la loi sur la TVA en 2010 pour accroître la sécurité du droit au profit des contribuables. Or, le Conseil fédéral souhaite à nouveau prolonger le délai de prescription absolu en le portant même à 15 ans. Il estime que le délai actuel est trop court pour être correctement appliqué. – **routesuisse** s'oppose à cette prolongation du délai de prescription. Le problème ne réside pas dans la durée de ce délai, mais dans la lenteur de l'administration fiscale qui n'exploite pas toutes les possibilités d'accélérer les procédures.

- *révision des dispositions légales sur le transport de marchandises dangereuses (octobre)*: l'accord international relatif au transport de marchandises dangereuses par la route (ADR) est adapté tous les deux ans dans une mesure relativement importante. Les dernières modifications proposées entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et devront être appliquées obligatoirement à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2015, sauf si au moins cinq partenaires contractuels s'y opposent. Cette modification de l'ARD impose la révision de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par la route (SDR). – La réponse à la procédure de consultation a été formulée en étroite collaboration avec l'Association suisse des transports routiers (ASTAG).
- *application de l'ordonnance UE 165/2014, 1<sup>re</sup> étape, modification de l'OTR1 (novembre)*: cette nouvelle révision de l'OTR1 a été déclenchée par la publication dans la feuille officielle de l'UE de l'ordonnance UE no 165/2014 qui, entre autres modifications, simplifie les prescriptions sur le tachygraphe, apporte quelques innovations ponctuelles et modifie le champ d'application de l'ordonnance (CE) no 651/2006. Désormais, les véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale admise de plus de 7,5 tonnes servant au transport de matériel, équipements ou machines, dont le ou les conducteurs ont besoin pour l'exercice de leur profession, qui



ne sont utilisés que dans un rayon de 100 km du domicile de l'entreprise et dont la conduite ne représente pas l'activité principale du conducteur, sont exclus du champ d'application de l'ordonnance CE no 651/2006. En outre, les conducteurs sont dégagés de l'obligation d'enregistrer dans le tachygraphe numérique le symbole du pays dans lequel ils commencent leur horaire de travail quotidien et celui dans lequel ils terminent leur horaire de travail si le tachygraphe relié à un système de positionnement par satellite enregistre automatiquement ces données.

Dans sa prise de position, **routesuisse** relève que la définition de la conduite du véhicule – concernant l'activité principale du conducteur – offre une marge d'interprétation relativement large, si bien que les personnes concernées ne sont pas toujours certaines d'agir correctement. **routesuisse** propose donc que le nouvel état de fait définissant l'exception reprenne la formulation de l'art. 3 de l'ordonnance sur l'admission des chauffeurs professionnels (OACP) («...à condition que la conduite du véhicule absorbe au maximum la moitié du temps de travail en moyenne hebdomadaire»).

- *application de la motion 12.3979 «Facilités pour les engins d'aide à mobilité électrique» (novembre)*: cette motion charge le Conseil fédéral d'accorder certaines facilités aux utilisateurs de véhicules de ce type. Deux nouvelles sous-catégories de petites motos ont ainsi été créées pour les véhicules concernés (trottinettes utilisées debout type Segway™ et rickshaw, par ex., taxis rickshaws avec moteur électrique auxiliaire) et assorties des facilités demandées. Ces dernières concernent notamment le permis de conduire ainsi que la mise sur pied d'égalité (dans une large mesure) avec les motos légères en termes de règles de la circulation routière. De plus, les expertises périodiques obligatoires ont été supprimées (sauf pour le transport professionnel de personnes). – **routesuisse** a approuvé ces modifications apportées à la catégorisation des véhicules. Elle n'a en revanche pas pris position dans des questions suscitant des réactions divergentes parmi ses membres (par exemple, l'autorisation d'utiliser les trottoirs avec des fauteuils roulants électriques).
- *modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales (novembre)*: cette réforme vise, d'une part, à exempter partiellement de l'impôt les véhicules d'entretien de pistes et, d'autre part, à déléguer certaines compétences au Conseil fédéral. La motion Baumann approuvée par le Parlement charge le Conseil fédéral de proposer une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Les carburants destinés aux véhicules d'entretien de pistes seront ainsi exemptés de l'impôt dans la mesure où le produit de cet impôt est destiné aux dépenses liées au trafic routier. Sur le fond, cette nouvelle pratique reprend la procédure actuelle de rétrocession des impôts grevant les huiles minérales. Sont considérés comme véhicules exemptés, les véhicules à chenilles pour l'entretien des pistes, les motoluges et les quads. Les utilisations exemptées d'impôts sont la préparation de pistes de ski, de fond et de luge, de chemins de randonnées, le transport de matériel pour l'entretien et la sécurisation des pistes ainsi que de matériel de sauvetage de sportifs accidentés. – **routesuisse** a renoncé à déposer une prise de position concernant l'exemption fiscale des véhicules de piste.

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.

Durant l'exercice écoulé, le service de documentation de **routesuisse** a passé à un mode de travail basé sur internet. Il est désormais possible d'accéder via internet à la banque de données du service de documentation. Les clés de recherche ont été affinées et le pilotage des utilisateurs a été perfectionné. Les clients pourront accéder directement aux documents, ce qui facilite la recherche et l'obtention de références littéraires sans l'aide du personnel de **routesuisse**.

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 360% de postes.

Hans Koller	secrétaire général
Peter Kneubühler	secrétaire général adjoint / chargé de l'information
Senta Bindschädler	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.

# 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 1,7% en 2013 par rapport à l'année précédente pour atteindre 26,39 milliards de véhicules-kilomètres (vkm). Cette augmentation est certes supérieure à la croissance enregistrée en 2012 (+0,3%), mais elle est nettement inférieure aux taux de croissance des années précédentes: entre 2009 et 2011, le trafic a progressé en moyenne annuelle de 3,4%. Le kilométrage du trafic lourd de marchandises est resté stable en 2013 (-0,1%) alors qu'entre 2009 et 2011 il avait connu une augmentation d'environ 2,3% en moyenne par an.

Le réseau des routes nationales a absorbé environ 43% du kilométrage total du trafic motorisé (chiffres de 2012). Cette proportion était même de 68% pour le trafic lourd de marchandises. Ces chiffres publiés par l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence l'importance du réseau des routes nationales alors que celui-ci ne représente que 2,5% du réseau routier global de la Suisse.

Comme ces dernières années, les routes nationales les plus chargées en 2013 étaient l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Winterthour ainsi que l'A2 dans la région de Bâle. Un fort trafic régnait aussi sur l'A1 entre Lausanne et Yverdon et entre Winterthour et St-Gall, sur l'A2 entre les embranchements d'Augst (BL) et du 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 était suivi par Muttenz sur l'A2 et Neuenhof sur l'A1.

Alors que le kilométrage global sur l'ensemble du réseau routier a progressé d'environ 23% depuis 1990, il a plus que doublé (+113%) sur les routes nationales pendant la même période. Sur le réseau routier restant (réseau routier global moins les routes nationales), le kilométrage global baissé de 5%. Durant les vingt ans écoulés, les routes nationales ont donc non seulement absorbé la totalité du trafic individuel motorisé supplémentaire, mais elles ont de surcroît déchargé le réseau routier restant.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), neuf personnes exerçant une activité lucrative sur 10, soit environ 3,7 millions de personnes en chiffre absolu, étaient des pendulaires en 2012, donc quittaient leur domicile pour se rendre à leur travail. 70% d'entre elles travaillent en dehors de leur commune d'habitation. Les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail ne

cessent de s'allonger: en 2012, le trajet simple moyen était de 14 kilomètres contre un peu moins de 13 km en 2000. La distance moyenne parcourue par les habitants des communes rurales est d'environ un tiers supérieure à celle effectuée par les citadins. En 2012, les pendulaires consacraient environ 30 minutes de leur temps à leurs déplacements professionnels.

Même si le chemin de fer jouit d'un succès croissant, la voiture de tourisme était en 2012 également le moyen de déplacement préféré des pendulaires avec une part de 53%. En d'autres termes, plus d'un pendulaire sur deux prenait le volant pour se rendre à son travail. La part du chemin de fer est de 16%. La proportion de pendulaires préférant les transports publics routiers (trams, bus) pour rejoindre leur place de travail a légèrement baissé depuis 1990 pour se fixer à 14%. 9% des déplacements vers le lieu de travail ont été effectués à pied, 6% à bicyclette. Ces proportions n'ont guère changé depuis plusieurs années.

### *Places de parc*

Selon l'Académie de la mobilité, plateforme scientifique interdisciplinaire sur le thème des transports domiciliée à Berne, aucun pays d'Europe n'offre aussi peu de places de parc publiques que la Suisse. Pour 1000 voitures de tourisme, on ne compte que 84 places de stationnement gérées contre 86 en France et 89 en Italie. La Grèce prend la première place avec 283 places de parc.

La situation particulière de la Suisse s'explique notamment par le grand nombre de places de stationnement privées à domicile ou sur le lieu de travail. En revanche, les personnes qui n'ont pas accès à un parking privé doivent consacrer beaucoup de temps et d'énergie à la recherche d'une place publique. Ce trafic de recherche représente plus d'un tiers du trafic automobile total dans les centres urbains.

## Trafic de personnes

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

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres de 2013 en millions):</i>		
Chemins de fer . . . . .	476,8	19 447,0
Trafic urbain à courte distance . . . . .		
– Trams . . . . .	518,7	1 120,0
– Trolleybus . . . . .	255,4	515,7
– Bus . . . . .	714,7	2 616,3
Total transports publics . . . . .	1 965,6	23 699,0

(Source: OFS T 11.7.1)

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Trafic privé (chiffres de 2013 en millions):</i>		
Voitures de tourisme . . . . .	6 067	88 255
Motocycles . . . . .	268	2 425
Cyclomoteurs . . . . .	40	141
Cars . . . . .	31	2 643
Total trafic privé . . . . .	6 406	93 464

(Source: OFS T 11.4.1.2)

Au total, quelque 125 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués sur les routes et rails suisses en 2013. 78% sont revenus à la route (trafic motorisé individuel et transports publics), environ 16% au rail et 6% à la mobilité douce. Les transports publics sur le rail et la route détiennent une part de 19% à ce marché.

Entre 1980 et 2013, les prestations de transport du trafic motorisé individuel ont augmenté de 39% pour atteindre 93,5 milliards de personnes-kilomètres.

Les prestations des transports publics ont atteint 23,7 milliards de personnes-kilomètres en 2013, dont 19,4 milliards de personnes-kilomètres sur le rail et 4,3 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 3,4% alors que la hausse annuelle du trafic routier était de 1,3% en moyenne annuelle. La

croissance des transports publics ralentit cependant. Dans la moyenne des cinq dernières années (de 2009 à 2013), elle n'était plus que de 1,8% par an alors que le trafic routier motorisé a également 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	2012	2013
<b>Personnes transportées (TMI)</b>	<b>5 205</b>	<b>5 990</b>	<b>5 585</b>	<b>6 056</b>	<b>6 283</b>	<b>6 406</b>
Voitures de tourisme	4 913	5 691	5 335	5 735	5 948	6 067
Motos	159	195	188	254	265	268
Cyclomoteurs	106	80	36	38	39	40
Cars	27	25	26	29	31	31
<b>Personnes-kilomètres</b>						
<b>Total TMI</b>	<b>73 779</b>	<b>79 142</b>	<b>82 015</b>	<b>88 702</b>	<b>91 811</b>	<b>93 464</b>
Voitures de tourisme	69 586	74 984	77 844	83 775	86 651	88 255
Motos	1 512	1 834	1 804	2 296	2 397	2 425
Cyclomoteurs	354	237	132	132	138	141
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 625	2 643
<b>Total mobilité douce</b>	<b>5 936</b>	<b>6 502</b>	<b>7 211</b>	<b>7 582</b>	<b>7 734</b>	<b>7 810</b>
Bicyclettes	2 217	2 314	1 957	2 116	2 154	2 173
Trafic piétonnier	3 719	4 188	5 254	5 466	5 580	5 637

(Source: OFS T 11.4.1.2)

## 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 2013 de 50% sur la route et de 40% sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 17% durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2013 des prestations de transport correspondant à 27,4 milliards de tonnes-kilomètres (2012: 26,8; +2,3%).

29

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2013 quelque 6,1 milliards de kilomètres (2012: 6,0) sur les routes suisses. 63% de ces déplacements sont revenus aux véhicules légers (fourgonnettes et semi-remorques jusqu'à 3,5 t de poids total) et 37% aux véhicules lourds (camions et semi-remorques de plus de 3,5t). Les prestations de transport sur la route ont globalement atteint 17,1 milliards de tonnes-kilomètres (2012: 17,1).

10,3 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées sur le rail (2012: 9,7)). Le chemin de fer a donc regagné pour la première fois depuis 2008 des parts de marché sur 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 (2013) à 15,2% du tonnage transporté (65,0 millions de t) à 37,5% des prestations de transport en tonnes-kilomètres (10'280 millions de tkm).

Sur la route, en revanche, le tonnage transporté a augmenté en moyenne de 1,1% par an depuis 2000 (chiffres jusqu'en 2013; cf. tableau 2 A dans l'annexe: *Demande dans le transport de marchandises*). En l'espace de 13 ans, la quantité de marchandises transportées par le trafic utilitaire routier s'est accrue de 15% pour atteindre 364 millions de tonnes, si bien que la part de la route à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 84,8%. Exprimée en tonnes-kilomètres, la part de la route aux transports de marchandises est de 62,5% (17'140 millions de tkm).

Hormis la réduction de nombre de courses à vide (27% du kilométrage des véhicules lourds suisses de transport de marchandises), 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 2013) 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 se sont accrues de 11%. Les véhicules semi-remorques assurent aujourd'hui 53% des prestations de transport sur les routes suisses (2000: 34%), les trains routiers 42% (2000: 60%) et les utilitaires légers 6% (2000: 6%).

30

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 2013 alors que celles des camions, semi-remorques lourds et tracteurs à sellette suisses n'ont progressé que de 12% 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 – intérieur, import et export – le trafic routier occupe une position dominante en détenant à chaque fois environ trois quarts des prestations de transport. Dans le trafic de transit alpin, cependant, les transports ferroviaires l'emportent avec une quote-part d'un peu plus de 60%. Le rail offre des avantages surtout sur les longues distances, comme dans le trafic de transit.

### *Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface*

Des efforts sont actuellement déployés pour stopper la tendance persistante à la baisse des transports ferroviaires de marchandises et pour encourager ce type de transport en surface. Le Conseil fédéral a soumis à cet effet aux Chambres fédérales une révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Selon les nouvelles dispositions, la Confédération participera avec une contribution de 50 à 60 millions de francs par an aux investissements dans les voies ferroviaires de raccordement et terminaux pour les transports combinés. Le premier crédit-cadre pour les années 2016 à 2019 se monte à 210 millions de francs. En revanche, les contributions à l'exploitation seront réduites. La Confédération pourra continuer d'en verser à condition qu'il s'agisse d'aides au démarrage d'une durée limitée ou que les cantons s'engagent financièrement pour ce mode de transport.

Contrairement à ce qu'il fait pour les transports transalpins, le Conseil fédéral ne formule pas d'objectif de transfert de la route au rail pour le trafic intérieur et d'exportation. Le transport ferroviaire de marchandises doit en principe couvrir les coûts qu'il occasionne. Les Chemins de fer fédéraux (CFF) seront en outre dégagés de leur obligation légale d'offrir le transport de marchandises comme tâche clé. Enfin, l'interdiction faite aux poids lourds de rouler la nuit et le dimanche est maintenue.

Le parlement commencera l'examen de la loi sur le transport de marchandises au printemps 2015.

Le Conseil fédéral a facilité les transports routiers de marchandises en assouplissant les règles imposées au transport de produit dangereux dans les tunnels. Les restrictions concernant sept tunnels des routes nationales (Seelisberg A2, Costoni di Fieud A2, Kerenzlerberg A3, Via Mala, Rofla et Bärenburg 13, Rongellen II) ont été levées. Cependant, le transport de marchandises dangereuses a été restreint dans deux tunnels du réseau routier cantonal (Vedeggio-Cassarate TI et giratoire de la gare de Frauenfeld TG). Au St-Gothard et sur les autres axes de transit alpin, les marchandises dangereuses doivent toujours être obligatoirement acheminées par le rail. De l'avis du Conseil fédéral, cette réglementation permet d'éviter des risques trop élevés et des transferts du rail à la route. La restriction au St-Gothard sera même maintenue en cas de construction d'un deuxième tunnel. Les modifications correspondantes des ordonnances entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## *Trafic de marchandises transalpin*

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, 26,0 millions de tonnes (2013: 25,2 millions de t) ont été acheminées par le rail en 2014, soit deux fois de plus que par la route (12,7 millions de tonnes; 2013: 12,8 millions de t). Globalement, 38,7 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé (2013: 38,0 millions de t). La hausse par rapport à l'exercice précédent est de 2,0%, le rail affichant une croissance de 3,5% et la route une baisse de 1,0%. La répartition modale est de 67:33 pour-cent en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000, le tonnage passant par le rail s'accroît de 2,0% en moyenne par an alors que ce taux est de 2,8% sur la route (cf. tableau 3 A 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 43% (jusqu'en 2014) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 26%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 2,6 points-% depuis 2000 pour s'établir à 67%. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 2,6 points-% pour atteindre 33%.

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*

Environ 1,033 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses en 2014, soit 1,6% ou 16'000 trajets de moins que l'année précédente. Il faut remonter vingt en en arrière pour retrouver un nombre de trajets transalpins aussi faible. Au total, le nombre de trajets était inférieur de 19,9% à celui de l'année-référence 2000 et dépassait de 383 000 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.

Les immissions de NO<sub>x</sub> le long de l'A2 et de l'A13 ont, d'une manière générale, diminué entre 2003 et 2014 alors que celles de NO<sub>2</sub> ont baissé plus légèrement. Les valeurs d'immissions pour le NO<sub>2</sub> sont encore nettement dépassées au Tessin et dans la région de Bâle alors qu'elles ont été respectées sur l'A13 qui connaît un trafic moindre.

Pour la première fois depuis le début des mesures, la valeur limite pour les particules fines PM10 a été respectée en 2014 à toutes les stations de mesure. La teneur de l'air en suie diminue certes en principe, mais l'administration fédérale exige qu'elle baisse encore plus et tombe à un niveau acceptable pour des raisons de santé.

Dans son message du 29 novembre 2013, le Conseil fédéral propose de prolonger de 2018 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. Conformément à la proposition du Conseil fédéral, les deux chambres du parlement fédéral ont augmenté les indemnités d'exploitation pour le trafic combiné en les portant à 1,675 milliard de francs. La durée de ce crédit a en outre été prolongée.

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.

Vingt ans après l'acceptation de l'initiative sur les Alpes, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a présenté un programme en trois points corrigeant la politique actuelle de protection des Alpes sous la devise «Protection des Alpes au lieu de protection du rail». Premièrement, le nombre maximal de 650'000 trajets de poids lourds devrait être porté à un million; deuxièmement,

l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union euro-péenne (UE) doit être renégocié; troisièmement, enfin, l'ASTAG réclame le rapide achèvement des voies d'accès aux tunnels de base des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). Les engagements contractuels pris à ce propos par les pays voisins, soit l'Allemagne et l'Italie, devraient être ancrés dans le nouvel accord sur les transports terrestres. Le fait est que durant les vingt ans écoulés le trafic de camions en Suisse a connu sa plus forte croissance dans le transit nord-sud. Des investissements ciblés dans l'infrastructure ferroviaire et des installations de transbordement comportent non seulement le plus faible risque de conflit avec l'UE, mais ils sont de surcroît plus utiles à long terme qu'une politique consistant à subventionner le rail et à entraver les transports routiers de marchandises.

## **Développement du parc automobile**

Selon les données de l'OFS, le parc automobile suisse a globalement progressé durant l'exercice écoulé de 1,6% ou de 90'442 véhicules en valeur absolue pour atteindre 5.78 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 1,5% ou de 63'605 en valeur absolue en 2014 pour atteindre près de 4,38 millions d'unités. Le nombre de motos a augmenté de 1,6% pour s'établir à 699'219 alors que le parc de véhicules de transport de marchandises a progressé de 2,9% et compte désormais 382'281 unités.

Observé depuis le changement de millénaire, le boom du moteur diesel chez les voitures de tourisme s'est poursuivi en 2014. Le nombre de voitures de tourisme diesel a franchi en 2013 le seuil du million pour atteindre 1'123'676 unités, soit 8,5% de plus qu'en 2013. Les modèles diesel représentent aujourd'hui 25,6% du parc suisse de voitures de tourisme. Leur part n'était que de 4% en 2000. Depuis janvier 2012, toutes les voitures diesel neuves immatriculées en Suisse doivent répondre à la norme Euro 5. En 2014, plus des deux tiers (66,9%) d'entre elles étaient équipées d'un filtre à particules. Cette proportion était de 48,2% en 2010.

L'effectif des voitures à propulsion hybride (41'158 véhicules) a également connu une forte progression en 2014, tout comme celui des voitures purement électriques (4439 unités). Dans ces catégories, les taux de croissance – 18,0 et 65% dans le même ordre – ont même nettement dépassé la progression des voitures diesel. Il faut cependant se rappeler que ce développement a lieu à un très bas niveau: en 2014, seule une voiture de tourisme sur 107 était équipée d'une propulsion hybride et une sur 987 était de type purement électrique.

A côté des voitures de tourisme, les autres groupes de véhicules routiers ont également connu une augmentation de leur effectif en 2014. Le nombre de motos immatriculées en Suisse a progressé de 1,6% par rapport à l'an dernier pour atteindre 699'219 unités et celui des véhicules de transport de marchandises s'est accru de 2,9% pour se fixer à 382'281. Cette dernière croissance s'explique toutefois principalement par l'augmentation du nombre de véhicules de livraison (de 318'622 à 329'206 unités; +3,3%), alors que le parc de camions et de semi-remorques (de 52'647 à 52'978; +0,6%) n'a que légèrement progressé.

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

	2000	2005	2010	2013
<i>Suisse</i>	492	515	517	537
Bassin lémanique	528	536	518	535
Plateau suisse	476	505	514	535
Nord-Ouest de la Suisse	474	500	508	526
Zurich	483	504	484	498
Suisse orientale	469	502	531	561
Suisse centrale	486	517	539	563
Tessin	592	600	609	630

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

En 2014 on comptait en Suisse 539 voitures de tourisme pour 1000 habitants contre 537 en 2013, cette proportion variant cependant fortement d'une région à 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 (2012: 621) était davantage motorisée que la Suisse, tandis que la densité des voitures de tourisme était égale ou plus faible en Autriche (2011: 536), en Allemagne (2012: 530) et en France (2012: 496).

Demandée par l'Office fédéral de l'énergie, une étude intitulée «La propagation des vélos électriques en Suisse et ses effets» est arrivée à la conclusion qu'un peu plus de 230'000 bicyclettes électriques circulaient en Suisse. Pour 80% des propriétaires d'un vélo électrique, celui-ci représente le premier ou le deuxième moyen de déplacement dans l'ordre de l'importance pour la mobilité quotidienne. Ces personnes effectuent en moyenne 2600 km par an.

Le kilométrage global des vélos électriques en Suisse atteignait 595 millions de kilomètres en 2013, dont environ 94 millions de km représentaient un trafic nouveau. Les quelque 500 millions de kilomètres restants remplaçaient des trajets avec d'autres moyens de déplacement (voiture: 223 millions de km; transports publics: 131 millions de km; vélo classique: 94 millions de km; deux-roues motorisés et trafic piétonnier: 53 millions de km).

## **Sécurité routière**

### *Statistique des accidents*

35

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 243 personnes ont été tuées dans des accidents sur les routes suisses en 2014, soit 26 de moins que l'année précédente (-10%). 4043 personnes ont été grièvement blessées (-86; -2%). 17'478 accidentés ont été légèrement blessés (+1,3%). Au total, 17'803 accidents faisant des dommages corporels ont été enregistrés. La tendance positive de ces dernières années s'est donc poursuivie en 2014.

Le nombre de motards tués dans des accidents a baissé de 2 pour tomber à 53 (-2% par rapport à l'année précédente). 1199 motards ont été blessés (+2%).

29 cyclistes ont été tués dans un accident en 2014, soit 12 de plus que l'année précédente alors que le nombre de blessés grièvement atteints a augmenté de 13%. Dans la catégorie des vélos électriques, le développement négatif observé depuis plusieurs années s'est poursuivi en 2014: 145 usagers de bicyclettes électriques ont été grièvement blessés, soit 31 de plus qu'en 2013.

43 piétons ont été tués en 2014 sur la route, le nombre le plus bas enregistré depuis plusieurs années. Par rapport à la moyenne de ces cinq dernières années, ce chiffre est en baisse de 39%.

Jamais encore Viasuisse, la centrale de compétence nationale pour les informations routières, n'a reçu un si grand nombre d'annonces de dangers qu'en 2014. Elle a enregistré 126 conducteurs engagés à contresens sur l'autoroute, chiffre en hausse de 17% par rapport à 2013. Le nombre de cyclistes se retrouvant par erreur sur l'autoroute a également progressé. Enfin, la centrale a enregistré presque deux fois plus d'annonces de personnes engagées sur la chaussée autoroutière que l'année précédente, soit 271 contre 143 en 2013.

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

### *Etudes*

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), la limite du taux d'alcoolémie de 0,5 pour-mille introduite en 2005 a eu des effets positifs sur la sécurité routière. Le nombre d'accidents graves dus probablement à l'influence de l'alcool est tombé en 2014 de 750 à 500. Quant au nombre de retraits du permis de conduire pour conduite en état d'ébriété, il est aujourd'hui inférieur d'un quart au chiffre de 2001. La proportion de résultats positifs d'alcotest (plus de 0,5 pour-mille) a nettement reculé, soit de 12% en 2005 à 8% cinq ans plus tard.

Une étude demandée par la Confédération met fin au mythe du danger des véhicules tout-terrain. En fait, ces derniers sont moins souvent impliqués dans des accidents que les voitures de tourisme de catégorie moyenne. Mais ce n'est pas tout: ils provoquent aussi des blessures moins graves que les autres catégories automobiles. En comparaison, les bicyclettes électriques et les trams sont beaucoup plus dangereux. Compte tenu du kilométrage effectué, ces moyens de déplacement sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres.

## **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:

Depuis le début de l'exercice écoulé, plusieurs mesures ont été prises dans le but d'accroître la sécurité routière. Elles sont directement liées au programme

fédéral de sécurité routière «Via sicura». A côté de l'obligation d'enclencher les feux des véhicules à moteur même de jour, une interdiction de fait de consommer de l'alcool a été imposée à certains groupes de personnes, soit les chauffeurs professionnels, les nouveaux conducteurs, les élèves-conducteurs et moniteurs de conduite ainsi que les personnes accompagnant un élève-conducteur. Un taux d'alcoolémie maximal de 0,1 pour-mille a été fixé pour ces personnes. Depuis janvier 2014, le propriétaire du véhicule est responsable des amendes d'ordre lorsque l'auteur de l'infraction ne peut pas être identifié. Enfin, les assurés doivent établir sur demande à l'intention de l'assureur une attestation d'absence de sinistre ou de déroulement du sinistre s'ils changent d'assurance responsabilité civile pour véhicules à moteur.

Depuis 1<sup>er</sup> juillet 2014, les conducteurs pris en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie de 1,6 pour-mille ou davantage doivent être obligatoirement soumis à un examen de l'aptitude à conduire.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les assurances en responsabilité civile pour véhicules à moteur doivent obligatoirement se retourner contre les personnes ayant provoqué un accident sous l'effet de l'alcool, lorsqu'elles étaient incapables de conduire pour une autre raison ou lorsqu'elles ont commis un délit de chauffard.

D'autres mesures «Via sicura» sont encore attendues, soit la garantie de qualité pour la détermination de l'aptitude à conduire, l'actualisation des exigences médicales minimales, la formation complémentaire obligatoire des conducteurs fautifs, l'installation de dispositifs d'enregistrement des données et d'appareils empêchant le démarrage en cas d'ébriété du conducteur et l'introduction de tests d'alcoolémie sur l'haleine assez fiables pour servir de preuve.

Le Conseil fédéral a approuvé le 24 juin 2014 une révision de l'ordonnance sur l'énergie (OEn) qui prévoit notamment une déclaration obligatoire pour les pneus, ladite étiquette-énergie pour pneus. Cette nouvelle prescription entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Toutes les voitures de tourisme neuves mises en circulation en Suisse doivent être équipées de série depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2014 d'un système automatique de surveillance de la pression des pneus. La pression des pneus est en effet déterminante pour la sécurité routière, le comportement du véhicule et la consommation de carburant.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, les conductrices et conducteurs de poids lourds doivent présenter lors d'un contrôle de police non seulement le permis de conduire, mais aussi le certificat d'aptitude professionnelle. Cette réglementation est déjà en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013 pour les conductrices et conducteurs de bus et de cars. Les chauffeurs qui ont demandé un permis d'élève-conducteur après le 1<sup>er</sup> septembre 2009 doivent passer un examen en trois parties (écrit, oral, pratique). Toutes les conductrices et tous les conducteurs professionnels doivent suivre des cours obligatoires de formation continue (cinq jours en cinq ans) pour recevoir et renouveler leur certificat d'aptitude. Ils risquent en Suisse une amende pouvant aller jusqu'à 10'000 francs si, après le 1<sup>er</sup> septembre 2014, ils ne peuvent pas présenter un certificat d'aptitude valable lors d'un contrôle de police.

Le Conseil des Etats a refusé de supprimer les cours de formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs. Il a rejeté sans opposition une motion du groupe parlementaire PLR que le Conseil national avait soutenue. L'objet est

donc classé. L'Association suisse des monitrices et moniteurs de conduite (ASMC) a tout particulièrement approuvé le refus de la motion visant à supprimer les cours de formation complémentaire. Parallèlement, l'ASMC a plaidé en faveur d'une optimisation aussi bien des cours de formation complémentaire que de la première phase de formation des nouveaux conducteurs.

### *Initiatives populaires*

Les trois initiatives populaires lancées en mai 2013 par le Parti des automobilistes ont échoué faute d'avoir obtenu le nombre requis de signatures. Il s'agissait de l'initiative populaire fédérale «Oui à des limitations de vitesse raisonnables» qui exigeaient de porter la vitesse maximale sur les autoroutes de 120 à 130 km/h et hors des localités de 80 à 100 km/h, l'initiative populaire «Oui à la circulation, non aux bouchons» qui demandait l'aménagement des autoroutes et l'initiative populaire «Réserver à la route les fonds alimentés par la route» qui visait à garantir le financement de l'aménagement des routes.

La récolte de signatures en faveur de l'initiative populaire fédérale «Pour une vitesse maximale de 140 km/h sur les autoroutes» a commencé en mai 2014. Elle a été lancée par Marco Schläpfer qui avait placé fin janvier sur Facebook une initiative virtuelle ayant le même objectif.

### **Mesures administratives**

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 77'759 personnes ont dû déposer leur permis de conduire en 2014, soit 2060 de plus (+2,7%) que l'année précédente. A ce chiffre s'ajoutent 3261 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 augmenté l'an passé de 0,9% pour atteindre 29'971 cas. Un record absolu avait été enregistré en 2010 dans ce domaine avec 35'427 retraits. Comme ces dernières années, les mesures ordonnées contre des conductrices et conducteurs sous l'influence de l'alcool ont continué de baisser durant l'exercice écoulé: le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a diminué de 3,2% (15'781 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont augmenté de 2,8% pour atteindre 6287.

Le nombre de retraits de permis pour utilisation interdite au volant de téléphones mobiles, appareils de navigation ou installations multimédias a progressé. 10'589 personnes ont dû déposer leur permis pour ce motif l'an passé, soit 3,7% de plus qu'en 2013. Le nombre d'avertissements pour ce type d'infraction a augmenté de 6,8%.

Près de 60% des retraits du permis de conduire prononcés en 2014 étaient temporaires, soit d'un à trois mois. 24,8% des permis ont été retirés pour une durée indéterminée, proportion en hausse de 7,5% (la progression avait été 15,1% entre 2013 et 2014).

Le système à cascade introduit en 2005 (prolongation échelonnée de la durée du retrait pour les récidivistes jusqu'au retrait pour une durée indéterminée)



reste efficace. Alors que le nombre de retraits pour les délinquants primaires n'a que faiblement augmenté, il est en nette hausse pour les récidivistes contre lesquels l'autorité prononce de plus en plus souvent des retraits du permis de conduire pour une durée indéterminée.

Le permis de conduire à l'essai introduit en 2005 a été moins souvent annulé en 2014 que l'année précédente: 1652 permis de ce type ont été retirés en 2014 contre 1711 en 2013 (moins 3,4%). Une annulation est prononcée si la nouvelle conductrice ou le nouveau conducteur a dû déposer deux fois son permis de conduire à la suite d'une contravention mettant en danger les autres usagers de la route.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014, les conductrices et conducteurs pris avec 1,6 pour-mille d'alcool dans le sang ou plus doivent se soumettre à un examen de leur aptitude à conduire. L'efficacité de cette nouvelle réglementation ne peut pas encore être jugée, car la majorité des cas concernés étaient encore pendants à la fin de l'exercice pris en considération. Le nombre de retraits du permis de conduire pour ébriété au volant a baissé de 7% pour tomber à 1958.

Durant l'exercice écoulé, 4515 (2013: 4505) examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle à conduire sûrement. Ce chiffre est resté approximativement stable par rapport à l'exercice précédent.

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2014.)

Le taux de succès aux examens théoriques pour voitures de tourisme et motos a passé de 68% en 2013 à 69% l'an dernier alors que le nombre d'examens théoriques de base organisés a légèrement augmenté pour se fixer à 139 741 (année précédente: 136 459; +2,4%). 138 664 personnes (139'381 en 2013; -0,5%) se sont annoncées à l'examen pratique catégorie B. Pour la réussite des examens pratiques, 1,48 tentative était nécessaire en moyenne. C'est dire qu'un tiers environ des candidates et des candidats n'étaient pas prêts lorsqu'ils se présentaient à l'examen pratique.

Le conducteur d'un véhicule à moteur roulant sur les routes suisses subit – statistiquement parlant – un contrôle de vitesse tous les 64 km. C'est ce que révèle une analyse des contrôles de police effectuée par l'Office fédéral de la statistique en collaboration avec le bpa. Près d'un milliard de véhicules sont pris chaque année dans un contrôle de vitesse; 4,34 millions dépassent la vitesse maximale prescrite et 100'000 conducteurs sont dénoncés. Les dénonciations suivent des dépassements importants de la vitesse limite et donnent lieu en règle générale à un avertissement, au retrait du permis de conduire et/ou à une condamnation pénale.

La police dispose de près de 800 appareils de mesure pour contrôler la vitesse des véhicules. 98% des contrôles sont effectués par des systèmes automatiques disposés au bord de la route ou sur les feux de signalisation. Dans 2% des cas, la police est sur place. Près d'un tiers des dépassements de la vitesse limite sont enregistrés par des systèmes de contrôle avec présence policière qui procèdent à près de 40% des dénonciations pour excès de vitesse.

Un peu moins deux tiers des contrôles ont eu lieu en 2013 à l'intérieur des localités (soit un contrôle tous les 31 km), un tiers sur les autoroutes (1 contrôle tous les 71 km). Juste 4% des contrôles ont été effectués sur les routes en dehors des localités (un contrôle tous les 553 km).

# 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 à 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. Un autre mini-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 2014 a augmenté de 4,6% par rapport à l'année précédente. Au total, 21 509 heures d'attente dans des embouteillages ont été recensées. Ce chiffre ne cesse de progresser fortement depuis 2009, mais la croissance notée en 2013 est tout de même sensiblement inférieure à celles de 2010 (+34%) et 2011 (+20%). En 2013, le nombre d'heures d'attente dans les embouteillages avait atteint 20 596, soit une hausse de 3,4% par rapport à l'année précédente. 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 était en 2014 la surcharge de trafic. 85% (18 395 h; +7% par rapport à 2013) des heures d'attente enregistrées 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 2013 (-32,0%).

Les autoroutes touchent à la limite de leur capacité sur plusieurs tronçons. La situation est particulièrement grave sur le contournement nord de Zurich (Winterthour) ainsi que sur les tronçons conduisant aux tunnels du Gubrist et de Baregg où les bouchons sont quasiment quotidiens aux heures de pointe (345 jours par an). Au seul tunnel du Gubrist, les heures d'attente dans les bouchons dus à la surcharge de trafic ont progressé de 6,3% (+288 heures; chiffres de 2013).

Très touchés également, la section Berne-Kriegstetten (des bouchons 249 jours par an), le contournement de Lausanne (252 jours) et celui de Genève (270 jours). A l'entrée sud du tunnel du St-Gothard, il y a eu des bouchons durant 179 jours en 2013, à l'entrée nord durant 149 jours.

Le coût économique des embouteillages sur les routes a été réévalué dans le cadre d'une nouvelle étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). On apprend ainsi que les heures d'attente dans les bouchons sur les autoroutes représentaient une perte de 430 millions de francs en 2008, de 529 millions en 2009 et de 793 millions en 2010.

Selon une étude demandée par auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles, la consommation de carburant augmente en moyenne de 25 à 30% dans les bouchons. L'augmentation effective de la consommation dépend de la longueur du bouchon et de la vitesse moyenne de la colonne de voitures. Dans le pire des cas, soit avec une hausse de 45% de la consommation, un seul bouchon – long de six kilomètres sur deux pistes – peut donc provoquer des coûts de carburant supplémentaires pour environ 2400 francs et augmenter les émissions de CO<sub>2</sub> de plus de trois tonnes.

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):

- utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur environ 125 km – la section de l'A1 le long du lac Léman entre Morges et Ecublens a fait l'objet d'un essai-pilote avec ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation. Les expériences faites jusqu'ici étaient positives. Le trafic est plus fluide et il y a moins de bouchons lorsque la bande d'arrêt d'urgence est ouverte. Le taux d'accident a baissé de 15% d'une manière générale et même jusqu'à 80% au niveau local. Les émissions polluantes à proximité immédiate de l'autoroute ont baissé d'environ 20%. Compte tenu des expériences positives faites avec le projet-pilote Morges-Ecublens, l'OFROU a défini de nouveaux tronçons où la bande d'arrêt d'urgence peut être ouverte temporairement à la circulation. Le premier tronçon équipé à cet effet est l'A6 entre Berne-Wankdorf et Muri.
- 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 a été imposé et signalisé progressivement 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) – durant les trois à quatre années à venir, la longueur totale des tronçons autoroutiers à vitesse limitée sera portée de 170 km actuellement à 450 km (plus 280 km). Cela signifie qu'il n'y aura plus de limitation de vitesse fixe sur environ un tiers du réseau total des routes nationales à quatre et six pistes. Lorsque la densité du trafic augmente, la signalisation de la vitesse commandée électroniquement réduit la vitesse maximale de 120 km/h normalement à 100 ou à 80 km/h. La Confédération en espère une meilleure exploitation de la capacité routière.
- 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*

42

Dans son deuxième message programmatique du 26 février 2014 concernant l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral propose au parlement d'investir environ un milliard de francs dans ce projet. De plus, le gouvernement indique quels aménagements

peuvent être réalisés avec les quelque trois milliards de francs qui restent des 5,5 milliards prévus dans le fonds d'infrastructure pour la correction des tronçons problématiques. Il constate cependant en conclusion que la problématique des bouchons s'aggravera nonobstant ces investissements et améliorations; faute de mesures supplémentaires, environ 400 km de routes nationales seront régulièrement surchargés d'ici à 2030. Le Conseil fédéral envisage donc de transférer tous les projets d'élargissement dans un programme de développement stratégique (PRODES) «Routes nationales» qui accompagnera la création d'un nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA; cf. ci-dessous).

Le deuxième message programmatique sur l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales prolonge le premier et demande la libération de 1035 millions de francs prélevés sur le fonds d'infrastructure. Le Parlement fédéral avait approuvé en 2009 déjà un crédit de 1,4 milliard de francs pour corriger les tronçons routiers les plus problématiques. Les moyens financiers nécessaires ont été accordés à trois autres projets, soit les tronçons entre Genève Aéroport et le Vengeron, entre Luterbach et Härkingen ainsi qu'entre Andelfingen et Winterthour. 40 millions de francs supplémentaires financeront des mesures dans la région de Crissier.

Le Conseil national a approuvé le projet durant la session de juin, le Conseil des Etats en a fait autant pendant la session d'automne.

De gros efforts et d'importants moyens financiers seront nécessaires pour sauvegarder à long terme la fonctionnalité du réseau des routes nationales. Le risque élevé de bouchon sur les tronçons les plus importants affecte gravement la fiabilité et la prévisibilité de la mobilité routière. Un chaos routier menace faute de rapides mesures de correction. Selon le rapport du Conseil fédéral intitulé «Avenir des infrastructures nationales en Suisse» du 17 septembre 2010, le coût global des aménagements du réseau des routes nationales demandées par les cantons pour les années 2010 à 2030 s'élève à 67 milliards de francs (sans la TVA et le renchérissement). Or, l'autorité politique n'est pas prête à mettre à disposition des crédits annuels suffisants pour réaliser cet aménagement du réseau des routes nationales et les projets concernés n'existent même pas «sur le papier».

La première exigence consiste donc à accélérer dans les plus brefs délais l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. routesuisse demande que les travaux avancent plus rapidement et que le Conseil fédéral impose un agenda plus ambitieux à l'assainissement complet des tronçons problématiques du réseau autoroutier (cf. à ce sujet les explications données à l'assemblée générale de la FRS du 18 juin 2014 ainsi que la résolution citée ci-dessus).

Il est notamment 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. C'est dire aussi que le projet du Conseil fédéral d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le comblement du découvert financier prévisible et le «programme de développement stratégique Routes nationales» (PRODES) a suscité un vif intérêt auprès des associations routière lors de sa mise en consultation en 2014 (cf. chapitre Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA ci-dessous).

## 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).

**Hausses des tarifs des transports publics:** les tarifs des transports publics (TP) ont été augmentés en moyenne de 2,3% le 14 décembre 2014. Les abonnements demi-tarif et la carte 9 heures qui l'accompagne n'ont pas changé de prix.

La publication de protection des consommateurs «Saldo» a critiqué le fait que, selon ses propres calculs, le coût annuel d'une petite voiture était désormais à peine plus élevé que celui d'un abonnement général (AG) de première classe. Le prix au kilomètre de l'AG serait de 39 centimes, celui d'une petite voiture de 44 centimes. Selon «Saldo», cette différence s'amenuisera avec l'entrée en vigueur du projet FAIF approuvé par le peuple et les cantons, car les coûts supplémentaires de FAIF seront en partie répercutés sur les usagers des chemins de fer.

**Bilan des performances des CFF:** dans son évaluation du compte 2013 des CFF, le Conseil fédéral a qualifié d'insuffisant le bilan des performances de cette entreprise. Les CFF n'ont que partiellement répondu aux attentes. Ce qui inquiète le plus le Conseil fédéral, c'est le développement des finances: la dette exigeant des intérêts est aujourd'hui égale à dix-neuf fois le résultat annuel. Pour limiter l'endettement ces CFF, il ne faudrait pas dépasser le facteur douze. – Malgré un nombre record de passagers, les CFF ont présenté un mauvais résultat pour 2014 et la dette de l'entreprise a fortement augmenté.

**Entretien du réseau:** l'entretien du réseau des CFF entre 2014 et 2016 coûtera chaque année 150 millions de francs de plus. L'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF se sont mis d'accord sur une solution de financement: en 2014 et 2015, les CFF supportent eux-mêmes les coûts supplémentaires en réduisant leurs charges et leur bénéfice. Pour l'année 2016, l'OFT prévoit de compléter les mesures des CFF en soumettant au Conseil fédéral et au parlement une augmentation du cadre de paiement pour la convention de prestations en cours. Il s'agirait de 100 à 130 millions de plus au maximum, montant qui serait financé par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) disponible à partir de 2016.

**Plan sectoriel Transports:** le Conseil fédéral a complété et adapté le 30 avril 2014 le plan sectoriel Transports (infrastructures ferroviaires). Concrètement, il s'agissait de transférer dans la partie conceptuelle du plan sectoriel la perspective à long terme du chemin de fer telle que le Conseil fédéral l'avait présentée dans son message FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) en 2012. Il s'agit de l'état et du développement du système de transport ferroviaire, des principes de l'aménagement du territoire, de l'amélioration de la fonctionnalité du réseau ferroviaire national ainsi que de l'organisation spatiale des projets effectifs. Les fiches d'objet ont en outre été complétées par les données spatiales réelles des projets relevant du plan sectoriel et inscrites dans le programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire.

**Assainissement des passages à niveau dangereux:** le mandat d'assainissement des passages à niveau dangereux existe depuis les années nonante, si bien qu'à la fin 2014 il ne devrait plus y avoir en Suisse de passages à niveau non assurés. Les compagnies ferroviaires ont cependant négligé durant de nombreuses années de procéder aux travaux nécessaires. Fin 2013, l'Office fédéral des transports (OFT) dénombrait encore 1200 passages à niveau exigeant une réfection. Le Conseil fédéral a donc décidé de prolonger le délai: les compagnies ferroviaires ne devront certes pas assainir tous leurs passages à niveau jusqu'à la fin 2014, mais elles devront soumettre au moins aux autorités compétentes une demande complète de réfection ou de suppression des passages concernés. L'objectif initial, à savoir la correction de tous les passages à niveau non surveillés, n'est pas modifié. Le Conseil fédéral a mis en vigueur les prescriptions adaptées le 1<sup>er</sup> novembre 2014.

A la fin 2014, environ 4200 du total de 4662 passages à niveau que compte la Suisse, donc 90 %, répondaient aux exigences légales. Les passages non conformes devront être assainis par les compagnies ferroviaires en l'espace d'un an suivant l'autorisation officielle des projets de réfection.

## *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. Fin octobre, la dernière traverse, ladite «traverse en or», a été posée. Le plus long tunnel ferroviaire du monde avec une longueur totale de 57 km peut maintenant être franchi par des locomotives diesel. L'exploitation test de l'ensemble du tunnel de base devrait commencer en automne 2015. L'ouverture est prévue pour juin 2016.

Environ 85% des forages du **tunnel de base du Ceneri** long de 39,78 km étaient terminés fin décembre 2014. Le Tribunal administratif fédéral a accepté en mars 2014 deux recours qui visaient l'adjudication des aménagements techniques de cet ouvrage. La délégation de surveillance NLFA des Chambres fédérales s'est montrée très inquiète devant le risque de retard et d'augmentation des coûts provoqué par la nouvelle mise au concours des travaux.

La loi réglant la construction et le financement d'un corridor haut de 4 mètres sur la ligne ferroviaire de base du St-Gothard est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2014. Le parlement fédéral a ouvert un crédit de près d'un milliard de francs pour ce projet. L'objectif est de permettre le transport de tracteurs à sellette entre Bâle et la frontière italienne à partir de 2020. Environ 150 tunnels doivent être adaptés à cet effet. La principale intervention individuelle consiste en la construction d'un nouveau tunnel parallèle à celui du Bözberg. En outre, la Suisse versera à la société Rete Ferroviaria, qui exploite le réseau ferroviaire italien, un montant de 120 millions d'euros pour l'aménagement de la ligne de Luino en Italie.

**Coûts:** le 22 octobre 2014 le Conseil fédéral a décidé d'augmenter d'environ 532 millions de francs le crédit d'engagement NLFA sur l'axe du St-Gothard. Ce montant couvre le renchérissement et la TVA. Les coûts réels du projet ne changent pas. Ils se montent selon les derniers chiffres disponibles fin 2014 à environ 18,2 milliards de francs (niveau du prix de 1998 sans le renchérissement, la TVA et les intérêts intercalaires). Le crédit global réel de 19,1 milliards de francs que le parlement a ouvert le 16 septembre 2008 ne sera donc pas complètement épuisé.

Compte tenu du renchérissement, de la TVA et des intérêts intercalaires, le coût global des NLFA se situe entre 23 et 23,5 milliards de francs alors qu'en 1998 il avait été estimé 12,8 milliards. Depuis la votation populaire sur le financement des grands projets ferroviaires (FTP), les coûts ont donc augmenté de 83% selon l'état actuel des connaissances.

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 pourront être amortis. Selon une étude présentée en 2011 par Ecoplan et Infras, les coûts d'exploitation et d'entretien ne sont couverts qu'au début. Avec le vieillissement des ouvrages et, partant, l'augmentation des frais d'entretien et d'exploitation, ce compte basculera cependant et se soldera à long terme par un déficit de quelque 200 millions de francs par an. L'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi, chef du Département fédéral de



l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui avait réussi en 1992 à faire passer en votation populaire le premier projet des NLFA, avait encore annoncé une exploitation rentable de ces lignes.

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

La Confédération investit jusqu'à fin 2020 quelque 1090 millions de francs (niveau de prix 2003) dans le raccordement du chemin de fer suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse afin de réduire la durée des trajets vers les villes de Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart. L'aménagement des deux corridors Zurich-Winterthur et St-Margarethen-Sargans a été achevé en 2014.

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

Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a été clairement approuvé en votation populaire le 9 février 2014, soit par un peu plus de 62% des votants et la totalité des cantons sauf celui de Schwyz. Alors que l'approbation a été particulièrement nette dans les cantons de Bâle-Ville, Genève, Tessin et Vaud, elle était plutôt serrée dans les petits cantons ruraux de Suisse alémanique. Cette différence s'explique sans doute par le fait que dans la partie alémanique il y a eu au moins un début de discussion sur le nouveau financement transversal du rail par la route et l'aménagement ferroviaire forcé que déclenche le projet FAIF. Le résultat de la votation indique cependant que le rail continue d'avoir les faveurs d'une grande partie du public.

Dans son communiqué de presse, **routesuisse** a relevé qu'à la suite des nombreuses promesses faites durant la campagne de votation il s'agissait maintenant de créer aussi rapidement que possible un instrument analogue pour la route afin que l'infrastructure routière, depuis trop longtemps négligée, puisse être adaptée rapidement aux besoins croissants. Et de rappeler que les moyens financiers nécessaires à cet effet sont disponibles en quantité suffisante.

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

Le Conseil fédéral a approuvé le 15 mai 2014 son message à l'attention du parlement concernant l'initiative populaire fédérale «Pro Service public». Il en propose le rejet pur et simple, car si cette initiative n'a aucune utilité, elle a en revanche des effets négatifs selon le gouvernement. Cette initiative exige que la Confédération, respectivement les entreprises qu'elle mandate pour les services publics – Poste, Swisscom, Chemins de fer fédéraux (CFF) – ne cherchent pas à faire des bénéfices et renoncent aux subventionnements transversaux.

Le Conseil des Etats a certes refusé à l'unanimité l'initiative populaire «Pro Service public» durant sa session d'automne, mais il s'est prononcé par 20 voix contre 16 et 3 abstentions pour l'introduction d'une disposition constitutionnelle générale sur l'approvisionnement de base. Ce projet remonte à une initiative parlementaire de 2003 et à une motion de l'année 2005. Tout en admettant que l'approvisionnement de base est aujourd'hui à un niveau élevé, la majorité de la Petite Chambre, issue notamment des cantons de montagne, a estimé qu'il s'agissait d'en garantir la pérennité du service public. Le Conseil fédéral s'est opposé sans succès à cette proposition dont il ne voit pas l'utilité. Le Conseil national n'a pas encore examiné cette proposition.

## Trafic d'agglomération

Selon la loi sur le fonds d'infrastructure (loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et périphériques), la Confédération participe avec un montant de six milliards de francs au financement des infrastructures de transport des villes et des agglomérations.

Pour l'étape de financement 2011 à 2014, les Chambres fédérales ont libéré en 2009 un montant de 1,5 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).

Le Conseil fédéral a présenté le 26 février 2015 au parlement 36 programmes d'agglomération supplémentaires de la deuxième génération entrant en vigueur dès 2015 et représentant un coût global de 1,7 milliard de francs. Il ne reste donc plus qu'une réserve d'environ 250 millions de francs pour les futurs programmes d'agglomération (dès 2019) sur les six milliards de francs prévus pour ce type de réalisation dans le fonds d'infrastructure. Cela signifie que le total de six milliards de francs est presque complètement épuisé après seulement dix ans alors que vingt ans étaient prévus initialement. C'est un des motifs qui ont incité le Conseil fédéral à transférer le fonds d'infrastructure dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Alors que les projets réalisés ou planifiés des programmes d'agglomération sont financés à raison de 30 à 50% par l'argent des usagers de la route, une infime minorité de ces réalisations profite au trafic motorisé individuel.

Le Conseil national a approuvé durant la session d'été le programme d'agglomération de la deuxième génération. La Grande Chambre a même ajouté deux projets supplémentaires au programme et augmenté la contribution en faveur de la région de Bâle. Seule l'Union démocratique du centre (UDC) a critiqué ce procédé.

Au mois de septembre suivant, le Conseil des Etats a suivi le Conseil national et ouvert le crédit pour la poursuite du programme en faveur du trafic d'agglomération. Le crédit restant bloqué se monte à environ 230 millions de francs après les débats parlementaires.

La nouvelle ligne diamétrale (DML) de Zurich a été inaugurée le 12 juin 2014. Ce grand projet ferroviaire a coûté plus de deux milliards de francs dont la moitié a été financée grâce à l'argent réuni par les usagers motorisés de la route: environ 700 millions via le fonds d'infrastructure et environ 200 millions via le fonds FTP.

Le pont de la Poya à Fribourg a été officiellement inauguré le 10 octobre 2014. Ce pont est la pièce maîtresse d'un ouvrage routier long de 2,8 km. Environ 850 mètres du nouvel axe routier sont suspendus, le reste étant constitué d'une galerie couverte et d'un tunnel avec un giratoire souterrain. Cette nouvelle liaison routière décharge Fribourg du trafic de transit. Elle a coûté plus de 210 millions de francs dont la Confédération assume près de 68 millions par le biais du programme d'agglomération.

La conseillère fédérale Doris Leuthard et son collègue français Frédéric Cuvillier ont signé le 19 mars 2014 à Paris l'accord bilatéral concernant la ligne ferroviaire entre la gare genevoise des Eaux-Vives et Annemasse qui fait partie du projet CEVA, la plus importante réalisation de Suisse romande cofinancée par la Confédération via les programmes d'agglomération. Les coûts sur sol suisse, soit environ 1,6 milliard de francs, sont supportés à raison de 55% par la Confédération et 45% par le canton de Genève. Les travaux sur la section française sont financés par la France, à l'exception de la ligne de la gare d'Annemasse qui est alimentée par de l'électricité suisse.

Les citoyennes et citoyens de Genève ont refusé le 28 septembre 2014 une initiative populaire de l'Union démocratique du centre (UDC) en faveur d'une traversée du lac à Genève. 64% des votants ont dit non. Ce refus s'explique sans doute par le coût du projet (1,2 milliard de francs) ainsi que par la concurrence d'un autre projet de traversée plus éloigné du centre de la ville.

Alors que les citoyennes et les citoyens des communes de Köniz et Ostermundigen ont refusé le week-end du 28 septembre 2014 un projet de tram de 500 millions de francs avec des majorités rejetantes de 68 et 54%, le souverain de la ville de Berne l'a accepté avec une proportion de oui de 61%. Ce projet est ainsi définitivement classé.

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

# Politique énergétique et environnementale

## Energie

### *Stratégie énergétique 2050*

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.

Après un débat fort animé, le Conseil national a refusé durant la session d'hiver deux propositions de non-entrée en matière sur la Stratégie énergétique 2050 et de renvoi de ce projet au Conseil fédéral – la première déposée par l'Union démocratique du centre (UDC) a été rejetée par 135 voix contre 55, la seconde issue de Parti libéral-radical (PLR) par 108 voix contre 81 et 3 abstentions. C'est dire que les adversaires de ce premier paquet des mesures énergétiques n'avaient aucune chance. La Grande Chambre a donc pu commencer l'examen de détail de la Stratégie énergétique 2050.

Le système d'incitation prévu dans la deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050 se basera en premier lieu sur des taxes énergétiques et climatiques et sera ancré dans la Constitution fédérale. Le Conseil fédéral a pris acte du résultat de la consultation concernant le passage d'un système d'encouragement à un système d'incitation et il a chargé le Département fédéral des finances (DFF) ainsi que le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de préparer jusqu'au début 2015 un projet concrétisant le système d'incitation dans le domaine climatique et énergétique pour le soumettre à une nouvelle consultation.

Le passage d'un système d'encouragement au système d'incitation devrait se baser sur un nouvel article constitutionnel définissant la conception de la nouvelle politique. Les détails du système d'incitation seraient réglés dans une deuxième étape via une nouvelle législation sur l'énergie et la protection du climat. Deux versions sont à l'étude pour les carburants – une sans taxe d'incitation, une autre avec une taxe d'incitation dont le montant serait fixé en fonction de la marge de manœuvre disponible.

## Consommation d'énergie

La consommation d'énergie finale de la Suisse a augmenté de 2,5% entre 2012 et 2013 pour atteindre 896'000 térajoules. Cette hausse s'explique principalement par les conditions météorologiques fraîches, le développement économique et la croissance démographique.

Alors que la consommation de combustibles a fortement progressé (+8,4%), celle de carburants est restée approximativement au même niveau que l'année précédente. La tendance au remplacement de l'essence par le diesel s'est poursuivie sans discontinuer: la vente de diesel a augmenté de 4,5% alors que celle d'essence a reculé (-4,6%) comme elle le fait depuis 2001. La vente de kérosène s'est accrue de 0,8%. Une baisse de près de 8% a été notée pour la consommation de carburants bio.

Selon les informations de l'Union pétrolière (UP), les ventes globales de carburant ont reculé de 0,5% en 2014, et cela malgré la baisse du prix de l'essence et du diesel d'un bon cinquième en l'espace de six mois. Constatée depuis plusieurs années, la baisse de la demande d'essence pour voiture s'est poursuivie durant l'exercice écoulé (-3,9% par rapport à 2013), à l'inverse du diesel dont la vente a augmenté de 2,9% (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 0,14% 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 2,3% en moyenne par an. Une croissance marquée caractérise en revanche les ventes de diesel, avec une progression moyenne de 7,6% par an. Dans les années nonante, les ventes augmentaient de 0,8% en moyenne par année pour l'essence et de 1,7% pour le diesel.

La consommation moyenne de carburant des voitures de tourisme (VT) neuves mises en circulation en 2013 était de 6,24 litres d'équivalent-essence (LEE) pour 100 kilomètres (km). Ce chiffre a baissé de 3,4% par rapport à 2012 où il était encore de 6,47 LEE/100 km.

Le poids moyen à vide des nouvelles voitures de tourisme a légèrement baissé en 2013 pour tomber à 1490 kilogrammes contre 1510 kg en 2012, soit une baisse de 1,2%. La consommation pour 1000 kg de poids du véhicule a reculé de 2,3% et s'est montée à 4,18 LEE/100 km en 2013.

On peut également noter une baisse, quoique faible (moins 2 cm<sup>3</sup> pour tomber à 1803 cm<sup>3</sup>), de la cylindrée moyenne des voitures de tourisme neuves mises en circulation en 2013. Alors que la proportion de voitures neuves à moteur diesel a baissé en 2009 pour la première fois depuis 1996, elle est repartie à la hausse en 2010 pour atteindre 37,4% en 2013 (2012: 37,1%). Les voitures de tourisme diesel nouvellement immatriculées en 2013 ont consommé en moyenne 5,66 l/100 km (2012: 5,83 l/100 km), soit 0,56 l/100 km ou environ 9% de moins que les modèles neufs à essence. Pour la première fois, la statistique inclut les importations parallèles et privées qui représentent aujourd'hui environ 8% des voitures neuves.

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.

Le Conseil fédéral a approuvé le 24 juin 2014 une révision de l'ordonnance sur l'énergie (OEn). Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2014, toutes les voitures de tourisme neuves immatriculées en Suisse doivent être équipées de série d'un **système de surveillance de la pression des pneus**. La pression des pneus est en effet essentielle pour la sécurité routière, le comportement du véhicule et la consommation de carburant.

**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 1<sup>er</sup> 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 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.

Durant la session de juin 2014, le Conseil des Etats a recommandé par 34 voix contre 3 et 5 abstentions le rejet de l'initiative populaire fédérale «Remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie». Au Conseil national, cette initiative a été refusée durant la session d'automne 2014 par 160 voix contre 27. La Grande Chambre a également renoncé par 110 voix contre 79 à un contreprojet présenté par le Parti des Verts qui aurait introduit dans la Constitution fédérale la base légale d'un impôt d'incitation sur les énergies renouvelables.

## Environnement

### *Immissions de polluants atmosphériques*

La qualité de l'air a continué de s'améliorer en 2013. C'est ce qui ressort des dernières mesures du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) que l'Office de l'environnement (OFEV) et le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux (Empa) ont publié durant l'exercice écoulé. La teneur de l'air en particules fines (PM10), oxydes d'azote et dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) a diminué à la plupart des endroits. Toutefois, les valeurs ont été dépassées à plusieurs reprises en 2013 également, soit en particulier pour l'ozone (O<sub>3</sub>), les PM10 et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

Sept ans après le premier rapport sur les particules fines, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA) a fait une nouvelle évaluation des immissions de particules fines en Suisse et leurs effets sur la santé. La CFHA reconnaît expressément dans son rapport «Particules fines en Suisse 2013» les progrès considérables qui ont été réalisés dans ce pays en termes de réduction de la pollution par les poussières fines durant ces dernières années.

Les nouvelles normes Euro pour les véhicules à moteur entraîneront une nouvelle et sensible baisse des émissions de suie, de poussières fines et de leurs gaz précurseurs. La CFHA recommande néanmoins d'introduire une valeur limite d'immission pour les PM2.5 en plus de celle appliquée au PM10. Cette nouvelle valeur limite pour les particules encore plus fines devrait être ancrée dans l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir). Il ne s'agit pas d'une modification, mais bien d'un renforcement de la stratégie actuelle de protection de l'air.

Contrairement à d'autres pays, la Suisse n'a pas réglé jusqu'ici séparément les particules fines PM2.5. Des études faites en Suisse et à l'étranger auraient cependant démontré que même des concentrations de poussières fines relativement basses et inférieures aux valeurs limites imposées pouvaient provoquer des maladies, voire des décès.

### *Changement climatique*

L'«Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)» des Nations Unies (ONU) a présenté début novembre 2014 une synthèse de ses dernières connaissances sur le réchauffement global. Il s'agit d'une version fortement résumée du rapport climatique en trois parties publié précédemment.

Selon ce rapport de synthèse, il faut s'attendre à des conséquences dangereuses du changement climatique en cas de réchauffement de plus de deux degrés Celsius par rapport au niveau de la température qui régnait entre 1850 et 1900. Pour avoir une bonne chance de rester en deçà de la limite des deux degrés à un coût acceptable, les émissions de gaz à effet de serre devraient baisser de 40 à 70% entre 2010 et 2050, a relevé Rajendra Pachauri, président du Conseil de l'ONU pour le climat.

Actuellement, cependant, la tendance mondiale est juste inverse. Les émissions de CO<sub>2</sub> ont atteint un niveau record. Comme il paraît peu probable que les émissions de gaz à effet de serre diminuent à moyen terme, il faudra bien

que l'humanité s'adapte au changement climatique. Le rapport de synthèse conclut cependant très clairement qu'on ne peut renoncer à long terme à une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre.

La Suisse a déposé début février 2014 son sixième rapport national dans le cadre de la Convention de l'ONU sur le climat. Ce rapport résume la politique climatique nationale jusqu'en 2020 et informe notamment sur le développement des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2011. Depuis son dernier rapport déposé en 2009, la Suisse a produit chaque année entre 50 et 54 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub>, soit entre 6,3 et 6,9 tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant. En 2011, les émissions ont baissé de 5,6% par rapport à 1990.

La Suisse s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto à réduire ses émissions de gaz à effet de serre entre 2008 et 2012 de 8% par rapport à leur niveau de 1990. La majeure partie des mesures de réduction – notamment la taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles, le programme de rénovation des immeubles et les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme – ont été prises sur la base de la loi sur le CO<sub>2</sub>. A en croire l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), cet engagement a été tenu. L'objectif a même été légèrement dépassé. Cet «excédent» pourra être imputé à une nouvelle période du protocole de Kyoto à laquelle la Suisse s'est engagée, soit pour les années 2013 à 2020.

L'objectif Kyoto 2008–2012 aurait cependant été largement raté si la Suisse n'avait pas pu acheter des certificats d'émission à l'étranger et les imputer au bilan climatique suisse. Achetés par la Fondation Centime Climatique, ces certificats ont participé à raison d'environ un tiers à la réalisation de l'objectif climatique suisse.

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.

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.



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.

Le Conseil fédéral veut que la Suisse poursuive ses efforts de réduction des gaz à effet de serre dans le cadre de la deuxième période d'engagement (2013–2020) selon le protocole de Kyoto. Il est prévu de réduire d'ici à 2020 les émissions de 20% par rapport à leur niveau de 1990. Selon le Conseil fédéral, cet objectif est en accord avec la loi révisée sur le CO<sub>2</sub>. Le gouvernement a approuvé le 16 avril 2014 un message proposant au parlement la ratification de l'engagement suisse pour la période 2013–2020. Le 25 novembre 2014, le Conseil des Etats, chambre prioritaire dans ce dossier, a approuvé ces dites «Modifications de Doha».

Lors de la conférence climatique des Nations Unies à Lima, capitale du Pérou, 190 Etats ont approuvé mi-décembre 2014 un texte de base qui devrait déboucher en décembre 2015 à Paris dans une convention climatique contraignante pour tous les Etats à partir de 2020. Durant les mois à venir, tous les Etats doivent annoncer de manière claire, transparente et facilement compréhensible ce qu'ils entendent faire à l'avenir pour prévenir le changement climatique. Ils devront aussi définir la contribution qu'ils entendent apporter à la réalisation de l'objectif deux pour-cent convenu il y a quelques années.

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

**Loi sur le CO<sub>2</sub> de 2011:** la loi sur le CO<sub>2</sub> de 2011 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 mai 2014, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves immatriculées en l'espace d'un an étaient de 144 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

En 2013, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme étaient de 145 grammes par kilomètre (2012: 151 g/km). Les objectifs CO<sub>2</sub> n'ayant pas été atteints pour les nouvelles voitures de tourisme, des sanctions pour un montant d'un peu plus de 5 millions de francs ont été imposées. Environ 2,4 millions ou 46% de ce montant a frappé les petits importateurs et les importateurs privés. Déduction faite des frais de perception de 1,9 million

de francs, la sanction a donc rapporté net 3,2 millions qui ont été versés au fonds d'infrastructure.

- 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 du 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>.

Le parlement de l'Union européenne (UE) a approuvé en février 2014 un durcissement des exigences climatiques pour les voitures de tourisme. **La limite supérieure pour les émissions de CO<sub>2</sub> a été fixée à 95 grammes en moyenne par kilomètre.** Elle sera introduite en deux étapes: à partir de 2020, 95% de la flotte de voitures neuves devront atteindre cet objectif et, dès 2010, cette proportion devra être de 100%. Durant les trois années 2020 à 2022, les voitures particulièrement pauvres en émissions de CO<sub>2</sub> comme, par exemple, les véhicules électriques, seront plus fortement pondérées que les autres modèles («supercredits»). Il est également prévu de passer le plus rapidement possible au nouveau cycle de test WLTP de l'ONU qui donne un résultat plus réaliste de la consommation de carburant.

Dans le cadre de la stratégie énergétique 2050, la Suisse prévoit elle aussi de renforcer les dispositions réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves. Durant la session de décembre, le Conseil national a suivi le Conseil fédéral en adaptant les valeurs cibles pour les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves aux objectifs de l'IUE, donc en les abaissant à 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Cette réduction se fera par étapes.

Les importateurs d'automobiles qui n'atteignent pas ces objectifs doivent s'attendre à des sanctions. Pour cette raison et surtout pour tenir compte des particularités suisses qui augmentent les émissions de CO<sub>2</sub>, la branche automobile a demandé de concert avec **routesuisse** que la Suisse ne doive pas atteindre seule les valeurs cibles, mais que les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves vendues dans le pays puissent être incluses dans les calculs de l'UE. La Grande Chambre s'est toutefois opposée à cette demande. La correction nécessaire pour les émissions de CO<sub>2</sub> sera donc sensiblement plus sévère en Suisse que dans l'UE, c'est-à-dire moins 35% au lieu de moins 25%.

## 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	39,10	100,0	23,28	100,0	15,45	100,0
1995	37,77	96,6	22,66	97,4	15,11	97,8
2000	39,24	100,4	22,40	96,2	16,84	109,0
2005	38,90	99,5	22,01	94,6	16,89	109,3
2010	37,48	95,9	20,03	86,1	17,45	113,0
2012	36,54	93,5	19,11	82,1	17,43	112,8
2013	36,16	92,5	18,79	80,7	17,37	112,4

(Source: OFEV)

Bien que le kilométrage global effectué sur les routes continue d'augmenter, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) indique que les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de la consommation de carburants se sont stabilisées après 2008, voire ont baissé légèrement comme en 2013 (moins 0,4%). Les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les carburants en 2013 étaient supérieures de 12,4% à celles de 1990 et ont atteint près de 17,4 millions de tonnes.

### *Lutte contre le bruit*

A l'occasion de la journée internationale contre le bruit, qui a eu lieu le 29 avril 2014, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a publié des chiffres récents sur les nuisances sonores dues au trafic routier. Ces données ont été recueillies dans le cadre du programme national d'observation du bruit. Environ 35% des habitants des centres des communes se sentent dérangés de nuit comme de jour par le bruit de la route. Cette proportion est d'environ 15% dans les agglomérations et de 7 à 10% dans les régions rurales. L'OFEV a l'intention de lutter contre le bruit à la source pour réduire les nuisances sonores, soit en particulier par des réductions de vitesse limite, par la conduite à bas régime ainsi que par des revêtements routiers et pneus silencieux.

### *Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques*

**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).

La nouvelle norme Euro6 sur les gaz d'échappement s'applique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014 aux voitures de tourisme. Elle impose des limites nettement

plus basses aux émissions des voitures diesel neuves. Cette restriction concerne notamment les émissions d'oxydes d'azote qui sont responsables de la formation d'ozone et de smog. La limite maximale sera abaissée de 180 à 80 grammes.

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».

Durant la session de décembre, le Conseil des Etats a recommandé par 28 voix contre 11 et 4 abstentions le rejet de cette initiative. Contre la volonté de sa commission préparatoire, il est entré en matière sur une révision de la loi sur la protection de l'environnement que le Conseil fédéral a conçue comme un contreprojet indirect à l'initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)». Par 26 voix contre 16 et deux abstentions la Petite Chambre a approuvé ce contreprojet indirect.

Reprenant les principes de l'initiative populaire, ce contreprojet indirect exige que le ménagement des ressources naturelles soit inscrit dans la loi sur la protection de l'environnement. L'économie est invitée à prendre des mesures facultatives à chaque fois que cela est possible. La Confédération et les cantons peuvent de surcroît encourager des ententes par branches ou conclure des conventions cibles avec des entreprises individuelles. Si ces mesures n'ont pas l'effet souhaité, l'Etat peut imposer des prescriptions.

# Commerce et industrie

## Véhicules

### *Production et ventes mondiales*

La production mondiale de voitures de tourisme a une nouvelle fois 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 4% pour atteindre 77,3 millions d'unités. La Chine était le principal pays de production: 18,6 millions de voitures, soit 24% de la production mondiale, y ont été construites en 2014. La production automobile s'est également accrue dans les pays NAFTA. Comme l'exercice passé, les constructeurs automobiles ont produit près de 5% de plus de «light vehicles» en Amérique du Nord (16,9 millions d'unités).

En 2014 le nombre d'immatriculations de voitures de tourisme neuves en Europe occidentale (UE-15) a dépassé de près de 5% son niveau de 2013 en atteignant 12,1 millions d'unités, alors que ce marché avait régressé durant les quatre années précédentes. Avec 5,6 millions d'unités construites, l'Allemagne est restée le premier site de production automobile d'Europe, suivie par l'Espagne avec 1,9 million d'unités, puis la France et la Grande-Bretagne avec à chaque fois 1,5 million.

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

Le nombre de voitures neuves mises en circulation en Suisse l'an passé a reculé (-1,3%), poursuivant ainsi le mouvement amorcé en 2013. Au total, 396'588 véhicules à moteur neufs ont été immatriculés dont 304'083 voitures de tourisme.

Si on compare les immatriculations de véhicules neufs de 2014 à celles de l'année précédente, on constate que seule la catégorie de loin la plus importante, celle des voitures de tourisme, a baissé, soit de 2% pour tomber à 304'083. Le groupe relativement grand des motocycles (+0,4%; 47'521 immatriculations de motos neuves) a stagné alors que celui des véhicules de transport de choses a progressé (+2,36%; 33'405 immatriculations). Cette dernière catégorie se compose des véhicules de livraison, des camions et des semi-remorques.

Dans le classement des immatriculations selon les marques, Volkswagen (D) prend la tête, suivi de BMW (D), qui a connu une forte ascension, et d'Audi (D). Les places suivantes sont occupées par Skoda (CZ), Mercedes (D) et Opel (D) en sixième position.

Le succès des voitures à traction intégrale est un phénomène typiquement suisse. La part de celles-ci à la totalité des immatriculations de voitures de tourisme neuves a atteint d'étonnants 38% en 2014 (117'039 VT; +5%).

Affichant un taux de croissance de 5,8% (9882 VT), les voitures neuves à propulsion alternative (hybride, électrique, gaz, E85) ont aussi largement dépassé le développement global du marché. Leur part aux ventes globales reste cependant à de modestes 3%. Le marché des voitures à moteur diesel semble être désormais saturé: pour la deuxième année de suite, les ventes de voitures neuves à moteur diesel sont en baisse, soit de 2% en 2014 pour tomber à 113'304 unités. Conséquence du rétrécissement du marché global, leur part au total a néanmoins légèrement progressé pour atteindre 37,3%. La part des voitures de tourisme à petite cylindrée jusqu'à 1399 cm<sup>3</sup> (96'518 unités) est restée à son niveau élevé de l'année passée, soit 32%. En revanche, les ventes dans la catégorie des 2500 cm<sup>3</sup> et plus se sont accrues de 5% (30 635 unités) et se sont établies à 10% de la totalité des ventes de voitures neuves.

(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 301 942 voitures, soit 5943 de moins qu'en 2013 (307'885). Ces chiffres indiquent un recul modéré de 1,9%. Il s'agissait tout de même du troisième meilleur résultat depuis 2003. Environ 8% des immatriculations de voitures neuves ont échappé au commerce officiel.

28'641 véhicules de livraison neufs ont été mis en circulation en 2014, soit 223 unités ou 0,8% de moins qu'en 2013. Dans la catégorie des utilitaires lourds, les nouvelles immatriculations ont augmenté de 790 unités ou de 23,5% pour passer de 3357 en 2013 à 4147 durant l'exercice écoulé. Le nombre de véhicules de transport de personnes neufs mis en circulation a progressé de 1,2%, soit de 3630 à 3674. Environ les deux tiers de ces véhicules sont des camping-cars. Ce dernier groupe a même connu une croissance: 2699 immatriculations neuves en 2014 contre 2641 en 2013.

Le marché des voitures d'occasion s'est rétréci en 2014. Selon les changements de propriétaire recensés par EurotaxGlass's, 839'212 voitures usagées ont changé de main (-1,5% par rapport à 2013). Ce chiffre est 2,8 fois plus élevé que le nombre de voitures neuves immatriculées. Il est frappant de constater que les occasions de toutes les catégories automobiles ont fait l'objet d'une forte demande, si bien que le nombre moyen de jours d'attente est tombé de 99 jours en 2013 à 94 jours en 2014 (-5%).

Comme l'année précédente, quelque 66'100 personnes ont visité le salon suisse de la moto Swiss-Moto 2013 qui a ouvert ses portes le 23 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 84<sup>e</sup> Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 6 au 16 mars. 250 exposants ont présenté plus de 130 nouveaux modèles sur une surface d'exposition brute de plus de 110'000 mètres carrés dans les halles de Palexpo Genève. 670'000 personnes ont déambulé dans les halles d'exposition, soit près de 3% de moins qu'en 2013.

## *Droit de la concurrence dans la branche automobile*

La Commission de la concurrence (Comco) a ouvert en juillet une enquête contre plusieurs entreprises actives sur le marché du leasing et du financement de véhicules à moteur. Selon cette autorité, plusieurs indices permettent de penser que ces sociétés échangent régulièrement des informations concernant les taux d'intérêt du leasing. Des perquisitions ont été effectuées dans plusieurs entreprises suspectées.

En décembre, la Comco a décidé de poursuivre sa «communication automobile» qu'elle publie depuis dix ans. Cette annonce règle la situation concurrentielle sur le marché suisse de l'automobile. Des études empiriques et les expériences faites ces dernières années ont montré que cette réglementation soutient durablement la concurrence dans le commerce suisse de l'automobile.

## **Carburants**

### *Vente de produits pétroliers en Suisse*

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2012 quelque 9,7 millions de tonnes, soit 11,2% de moins qu'en 2013, une diminution qui s'explique en premier lieu par la baisse des ventes d'huile de chauffage (-30%). Ces chiffres ont été communiqués par l'Union pétrolière.

Les carburants constituent la majeure partie (72%) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 7 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont baissé de 0,5% par rapport à 2013. Les ventes de carburants en chiffres absolus ont régressé de 0,6% par rapport à leur niveau de l'année précédente malgré une croissance de 1,6% du par automobile. Ces chiffres illustrent l'augmentation du rendement énergétique des véhicules à moteur. 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: 2,7 millions de tonnes ont été vendues (-3,9% par rapport à 2012), Pour la première, fois les ventes de carburant diesel ont dépassé celles d'essence. Ce développement s'explique principalement par l'amélioration constante du rendement des moteurs modernes et par la tendance vers des voitures de tourisme moins puissantes.

Les ventes de carburant diesel utilisé principalement dans la branche des transports et de la construction ont continué de croître (2,7 millions de t, +2,9%), 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. Actuellement un tiers environ des voitures de tourisme roulent au diesel.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3480 stations-service publiques de marques en Suisse, soit 67 de moins que l'année précédente (-1,9%). Le plus grand réseau de stations d'essence porte toujours les couleurs d'AVIA avec 609 unités, suivi par Agrola (437), BP (362), Ruedi Rüssel (350) et Migrol (311).

Au total 1297 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> (-4 unités) s'est interrompue. Un recul a également été noté pour les stations-service avec un shop moins de 50 m<sup>2</sup> (-27 unités). Environ 72% des ventes totales de carburant ont été générées 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 3447 stations-service. En moyenne, 1,44 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus par station durant l'exercice pris en considération. 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 (3,3 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 2014 par rapport à l'exercice précédent.

#### *Carburants et énergies de propulsion alternatifs*

L'offre de voitures électriques ne cesse de s'étoffer, tout comme le réseau de stations de recharge publiques qui s'accroît rapidement. On compte actuellement plus de 1000 bornes de recharge qui, depuis peu de temps, sont recensées pour la première fois dans une banque nationale des données [www.LEMnet.org](http://www.LEMnet.org). Plus de 70 stations sont équipées pour fournir du courant continu pour la recharge rapide des batteries automobiles. La Suisse offre un des réseaux de recharge les plus denses du monde. Le réseau de bornes de recharge rapide s'étend rapidement. Ces stations permettent de recharger environ 80% de la batterie d'une voiture électrique en 15 à 30 minutes.

Enfin, 3,2 millions de kilos de biogaz ont été vendus en Suisse en 2014 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 (14,5 millions de kg de gaz naturel et biogaz) atteignait 22% en 2014. Elle provient exclusivement de la production suisse.

Des critères plus sévères ont été fixés pour les allègements fiscaux en faveur des carburants bio. Les producteurs de carburant bio doivent, par exemple, prouver que la culture de plantes fournissant la matière première n'a pas d'effets négatifs pour la population et l'environnement. En adoptant cette disposition, les Chambres fédérales cherchaient à éviter que la culture de betteraves sucrières, de maïs ou de soja pour la production de carburant ne concurrence, voire n'évince la culture agricole alimentaire. Elles ont approuvé durant la session de printemps 2014 ces modifications de la loi sur l'impôt gravant les huiles minérales qui durcissent les conditions d'obtention d'allègements fiscaux en faveur des carburants diesel.



## Transports routiers

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). Les Chambres fédérales ont approuvé durant la session d'automne ces modifications apportées à la législation sur les entreprises de transport routier.

## Tourisme

### *Tourisme international*

Selon le baromètre de l'organisation mondiale du tourisme (OMT-ONU), le nombre d'arrivées internationales a atteint 1,38 milliard au niveau mondial, soit 51 millions de plus qu'en 2013. Cette progression de 4,7% indique pour la cinquième année d'affilée une croissance supérieure à la moyenne depuis la crise économique de 2009.

Ventilé par région, ce résultat indique pour l'Amérique (+7%) et l'Asie/Pacifique (+5%) la croissance la plus forte alors que l'Europe (+4%), le Proche-Orient (+4%) et l'Afrique (+2%) n'ont bénéficié que d'une progression modérée. Au niveau subrégional, l'Amérique du Nord prend la tête (+8%), suivi par l'Asie du Nord-Est, l'Asie du Sud, l'Europe du Sud, le bassin méditerranéen, l'Europe du Nord et les Caraïbes qui ont à chaque connu une croissance de quelque 7%.

L'Europe (+4%) est la région la plus visitée du monde en attirant plus de la moitié des touristes internationaux. Les arrivées ont progressé de 22 millions en 2014 pour atteindre 588 millions. Le tourisme apporte donc une contribution importante à la reprise économique européenne. L'Europe du Nord et du Sud, de même que le bassin méditerranéen ont noté une croissance de sept pourcentage à chaque fois alors que l'Europe occidentale n'a réalisé qu'une progression modeste (+2%). En Europe centrale et de l'Est, les résultats ont stagné après trois années de forte croissance.

### *Tourisme en Suisse*

Selon les chiffres définitifs de l'OFS, l'hôtellerie suisse a enregistré durant l'exercice écoulé au total 35,9 millions de nuitées, ce qui correspond à une hausse de 0,9% (+310'000 nuitées par rapport à 2013). La demande des hôtes indigènes a atteint, pour la première fois depuis le début des années nonante, le seuil des 16 millions de nuitées (+137'000 unités; +0,9%). Les hôtes étrangers ont réservé 19,9 millions de nuitées, chiffre également en hausse de 0,9% (+173'000 unités).

Chez les hôtes étrangers, la demande en provenance du continent asiatique a sensiblement augmenté par rapport à l'année précédente, soit de 361'000 nuitées (+9,9%). Il s'agit là d'un nouveau record pour les visiteurs asiatiques en Suisse. Les Etats du Golfe ont réservé 148'000 nuitées supplémentaires

(+23,7%), réalisant ainsi la croissance en valeur absolue la plus forte parmi tous les pays d'origine des touristes venant en Suisse. Les visiteurs chinois (sauf Hongkong) sont à l'origine d'une croissance de 140'000 du nombre de nuitées (+15,6%), franchissant ainsi pour la première fois le seuil du million de nuitées. Ils sont suivis par les Coréens du Sud qui ont réservé 75'000 nuitées supplémentaires (+40,0%). En revanche, les Japonais ont été moins nombreux à visiter la Suisse (-52'000; -10,5%).

La demande en provenance du continent américain s'est accrue de 72'000 nuitées (+3,2%). 59 000 nuitées supplémentaires ont été recensées pour les touristes en provenance des Etats-Unis (+3,7%).

Après une reprise en 2013, le nombre de nuitées dues aux hôtes européens (sauf la Suisse) est reparti à la baisse en 2014 (-254'000 unités; -1,9%). La baisse la plus forte a été relevée pour les touristes allemands (-179'000 nuitées; -3,9%). C'est la première fois depuis six ans que le nombre de visiteurs allemands a baissé. La demande en provenance de Russie a également reculé pour la première fois depuis 2009 (-46'000; -7,9%). Ce recul s'explique par la dévalorisation du rouble par rapport au franc suisse. La Russie est suivie par les Pays-Bas (-28 000 nuitées; -4,0%), la Belgique (-18'000; -2,8%) et la France (-12'000; -1,7%). En revanche, les Italiens (+33'000 nuitées; +3,4%) et Britanniques (+27'000; +1,7%) sont venus plus nombreux. Le continent africain a noté 12'000 nuitées de moins (-4,2%) alors que l'Océanie a progressé de 6300 nuitées (+2,1%).

Huit des treize régions touristiques de Suisse ont relevé une augmentation du nombre de nuitées entre 2013 et 2014. La croissance la plus élevée a bénéficié à la région Zurich avec 130'000 nuitées supplémentaires (+2,4%). Viennent ensuite la région Lac des Quatre-Cantons et la région Bâle avec un plus de 119'000 nuitées (+3,5%) et de 78'000 nuitées (+5,2%). Genève a noté une progression de 56'000 nuitées (+1,9%) alors que le Valais a stagné (-370 unités). Ce sont les Grisons qui ont subi le plus fort recul en valeur absolue (-109'000 nuitées; -2,1%), suivis par le Tessin avec une baisse de 92'000 nuitées (-3,8%).

### *Comportement touristique de la population résidente suisse*

En 2013, chaque personne habitant la Suisse a effectué en moyenne 3 voyages avec des nuitées et 10,5 excursions d'un seul jour. 61% des voyages avec nuitées ont conduit à l'étranger alors que la majorité (89%) des excursions d'un jour ont eu lieu en Suisse.

87,5 de la population résidente de Suisse âgée d'au moins six ans ont effectué en 2013 au moins un voyage avec une nuitée hors du domicile. Au total, 22,2 millions de voyages de ce type ont été enregistrés.

Alors que les femmes et les hommes voyagent aussi souvent les unes que les autres, une comparaison entre les régions linguistiques et les groupes d'âge révèle des différences de comportement. Les habitants de la Suisse italienne ont voyagé moins souvent (2,0 voyages par personne) que ceux de la Suisse alémanique (3,1 voyages par personne). Les personnes âgées de 6 à 14 ans et celles de 25 à 44 ans ont entrepris le plus de voyages (3,1 par personne) que les 65 ans et plus qui n'ont fait que 2,1 voyages par an.

Le trafic motorisé individuel est le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour les voyages avec nuitées, aussi bien pour les déplacements en Suisse (70%) que pour les voyages à l'étranger (44%). Dans un peu moins d'un quart des cas, les voyageurs se servent de l'avion, mais presque exclusivement pour les voyages à l'étranger. La proportion de voyages en transports publics était beaucoup plus élevée pour les voyages en Suisse (27%) que pour les voyages à l'étranger (13%).

# Finances

## Politique financière

### *Finances fédérales*

Le compte de la Confédération a bouclé en 2014 avec un déficit de 124 millions de francs alors qu'un excédent de 121 millions avait été budgétisé.

### *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), qui a été approuvé en votation populaire le 9 février 2014, viole ces principes de plusieurs manières.

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 équivalait 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.

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 2018 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 1,3 milliard de francs se produira dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) à partir de fin 2018 (2018–2030). Ce découvert ne pourra plus être compensé par les provisions constituées au titre du FSTR.

Pour prévenir le découvert menaçant dans le financement spécial du trafic routier (FSTR), le Conseil fédéral avait proposé dans un premier temps une augmentation du prix de la vignette autoroutière, puis une hausse de la surtaxe sur les carburants (cf. aussi le chapitre *Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération*, 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*

Cela fait de nombreuses années que **routesuisse** réclame un fonds garantissant un financement continu, fiable et durable de l'infrastructure routière. Elle a donné une forme concrète à cette revendication dans le cadre de la procédure de consultation sur le projet d'un fonds non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Fin février, le Conseil fédéral a en effet soumis aux milieux intéressés un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération qui serait inscrit dans la Constitution

fédérale par analogie au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FORTA recevrait à partir de 2017 100% du produit de la surtaxe sur les carburants et de la vignette autoroutière ainsi qu'une part non encore définie du produit de l'impôt automobile. A partir de 2020 au plus tôt, le fonds sera de surcroît alimenté par 100% du produit du nouvel impôt forfaitaire sur les véhicules à propulsion alternative. Enfin, le FORTA profitera d'autres recettes comme, par exemple, les recettes provenant des «sanctions CO<sub>2</sub>» ou d'un éventuel versement de compensation provenant des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR).

La moitié de l'impôt sur les huiles minérales continuera comme jusqu'ici d'alimenter le FSTR et financera diverses contributions qui ont un rapport avec le trafic routier. Il est en outre prévu de compenser le découvert qui semble se dessiner à partir de 2017 par le produit de l'impôt automobile et, en particulier, par une augmentation de 12 ou 15 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales qui générerait des rentrées supplémentaires de 700 millions à un milliard de francs. Pour une voiture de catégorie moyenne effectuant un kilométrage annuel moyen, il en résulterait un coût supplémentaire d'environ 200 francs par an.

Pour maintenir et améliorer la fonctionnalité du réseau des routes nationales, il faut, selon le Conseil fédéral, procéder à certains élargissements et augmentations de la capacité. Ces projets seront désormais réunis dans le programme de développement stratégique (PRODES) Routes nationales.

Dans diverses interventions médiatiques, les associations routières se sont prononcées unanimement pour un fonds d'infrastructure routière, mais contre une augmentation de la surtaxe sur les carburants. routesuisse a notamment relevé que le PRODES Routes nationales devait se fonder sur la version mise à jour de l'arrêté sur les routes nationales tel qu'il a été approuvé par le parlement en 2012, mais n'a pas été mis en vigueur après le refus par le peuple de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière.

Après analyse des nombreuses réponses des cantons et associations à la procédure de consultation sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Conseil fédéral a présenté les grandes lignes de son projet le 19 septembre 2014 dans la perspective du message qu'il adressera aux Chambres fédérales. Au lieu de l'augmentation initialement prévue de 15 centimes de la surtaxe par litre de carburant, le gouvernement propose, dans une première étape, une hausse de seulement 5 à 7 centimes à partir de 2018. Il est aussi prévu de lier plus étroitement la majoration de la surtaxe aux besoins réels. Si les projets d'élimination des goulets d'étranglement peuvent effectivement être réalisés dans les délais prévus, une deuxième augmentation de 5 à 7 centimes sera nécessaire en 2023, annonce le Conseil fédéral. Il appartiendra au parlement d'en décider. Par ailleurs, le gouvernement se propose d'adapter à l'avenir la surtaxe au renchérissement.

Le FORTA recevrait, en plus de la totalité du produit de la surtaxe sur les carburants, les recettes provenant de la vignette autoroutière et de l'impôt automobile ainsi que l'impôt forfaitaire sur les véhicules électriques. Pour le Conseil fédéral, l'affectation complète du produit de l'impôt automobile est une concession aux partisans de l'initiative «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»).

Pour planifier l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral s'est servi du programme stratégique de développement (PRODES) Routes nationales qu'il entend soumettre tous les quatre ans au Parlement. La première tranche, qui s'étendra jusqu'en 2030, comprendra des projets pour environ 6,6 milliards de francs. Le gouvernement souhaite en plus y introduire les compléments au réseau dans la région du Glattal et entre Lausanne et Morges. Le financement spécial du trafic routier (FSTR) restera en place pour le financement des autres tâches. Il est également prévu de créer un mécanisme de compensation entre FORTA et FSTR pour éviter un découvert dans l'un ou l'autre de ces fonds de financement. Le message FORTA au Parlement fédéral est annoncé pour le début 2015.

Dans un communiqué de presse, **routesuisse** a qualifié de fausse la démarche consistant à augmenter les impôts sur les carburants, à donner au Conseil fédéral la compétence d'adapter les taxes routières au renchérissement et à poursuivre le détournement d'argent de la route au profit du trafic public d'agglomération. Elle a demandé la correction de ces erreurs dans le cadre du projet FORTA définitif.

*Initiative populaire* «pour un financement équitable des transports (initiative vache à lait)»

Le 10 mars 2014 un comité interpartis a déposé à la Chancellerie fédérale l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait») avec 113'306 signatures attestées. Ce projet vise à appliquer rigoureusement le principe de la causalité: les impôts, taxes et redevances versées par les usagers de la route doivent à l'avenir bénéficier intégralement au trafic routier. Les initiateurs affirment que leur projet n'est pas une attaque contre les transports publics, mais vise simplement à réaliser le principe de la causalité en ce sens que la totalité du produit de l'impôt sur les huiles minérales, quelque trois milliards de francs aujourd'hui, reviendrait au trafic routier privé, soit 1,5 milliard de francs de plus qu'aujourd'hui. L'initiative exige par ailleurs qu'à l'avenir toutes les charges supplémentaires imposées aux usagers de la route soient automatiquement soumises au référendum facultatif. Sur le plan formel, les auteurs de l'initiative «vache à lait» pourraient admettre que le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération soit opposé comme contreprojet direct à leur initiative.

L'«initiative vache à lait» est supportée par un large comité interpartis ainsi que par diverses associations comme l'Union suisse des arts et métiers (usam), l'association Commerce Suisse, l'Union pétrolière suisse, l'Union des professionnels suisses de l'automobile et auto-suisse qui dirige l'opération.

Le Conseil fédéral a adopté le 19 novembre 2014 son message au Parlement concernant l'«initiative vache à lait». Le gouvernement s'y oppose et renonce à formuler un contreprojet direct ou indirect. Le principal motif du refus est l'effet négatif de cette initiative sur les finances générales de la Confédération. Cette initiative a pour conséquence que les besoins financiers supplémentaires qui se dessinent dans le domaine routier ne soient pas couverts par des prestations supplémentaires des usagers de la route, mais au détriment d'autres tâches de la Confédération, relève en substance le Conseil fédéral. Le manque à gagner d'environ 1,5 milliard de francs qui en résulte pour la caisse générale de la

Confédération ne peut pas être compensé par une augmentation d'autres impôts et redevance, poursuit le gouvernement. Il faudrait au contraire que l'Etat réduise ses dépenses. Alors que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est en partie financé par une augmentation du prix des titres de transport, les automobilistes ne seraient pas contraints de participer à l'aménagement des routes nationales par une augmentation des taxes. Enfin, le gouvernement estime que cette initiative remettrait en question le versement d'une partie du produit des impôts sur les huiles minérales au fonds d'infrastructure ferroviaire alors que le peuple et les cantons ont admis ce principe en approuvant le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire).

Il paraît douteux que la stricte séparation voulue par le Conseil fédéral des votations sur l'«initiative vache à lait» et sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA soit une bonne idée. Les partisans frustrés de l'«initiative vache à lait» pourraient par dépit faire tomber le projet NAF en s'alliant aux adversaires de principe de tout projet routier.

#### *Redevances d'utilisation des routes*

**Redevance d'utilisation des routes nationales:** la redevance pour l'utilisation des routes nationales reste fixée à 40 francs par an. Elle vaut du 1<sup>er</sup> décembre au 31 janvier de l'année suivante. Son produit est affecté aux tâches routières. En 2014, les usagers des routes nationales ont versé au total 365 millions de francs pour l'achat de ladite «vignette autoroutière».

**Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP):** les recettes de la RPLP se montaient en 2013 à 1493 millions de francs nets (après déduction des frais de perception et des remboursements) (2013: 1517 millions de fr.; -1,6%). 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 frappe 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.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012, les véhicules «Euro 0/I/II» paient 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» et 2,05 ct. pour les modèles «Euro VI». Un rabais de 10% est accordé aux utilitaires de la catégorie d'émission II et III qui ont été équipés après coup d'un filtre à particules pour réduire leurs émissions de poussières fines.

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



## Utilisation des recettes de la RPLP en 2014

(en millions de fr.)

Produit brut		1617
Frais de perception de la taxe (5% des recettes brutes)	81	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 1)	32	
Restitution de la part due à la Principauté du Liechtenstein	11	124
Produit net		1493
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		26
Amortissements débiteurs		4
Produit net		1455
Part des cantons (1/3)		485
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires	830	
coûts non couverts du trafic lourd	140	

Le Conseil national et le Conseil des Etats souhaitent plus de souplesse concernant l'augmentation ou l'abaissement du poids total des camions. Au printemps 2014, le Conseil des Etats a approuvé une motion du Conseil national qui permet d'augmenter ou d'abaisser la charge maximale plusieurs fois par année et non seulement une fois. De cette manière, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) peut être calculée conformément aux intentions initiales du législateur. Cette modification élimine une imposition inutile et injuste des transporteurs routiers.

### 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.

71

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 récemment mises à jour de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le système de transport global de la Suisse provoque des coûts externes pour environ 9,5 milliards de francs par an. 7,7 milliards ou 82% sont à mettre sur le compte du trafic routier et 730 millions de francs ou 8% sur celui du trafic ferroviaire.

Pour la première fois le calcul des coûts externes inclut le trafic aérien (920 millions de francs ou 9%) et le trafic de bateaux (60 millions de francs ou 1%) ainsi que le trafic de bicyclettes et piétonnier (900 millions de francs). Ce dernier est le seul, selon ces études, à générer un bénéfice externe très élevé (1,3 milliard de francs). Motif avancé: les cyclistes et les piétons sont en moyenne en meilleure santé que les autres usagers de la route. Dans le calcul des coûts externes selon les personnes-kilomètres (pkm), le trafic ferroviaire a obtenu le meilleur résultat avec 2,3 centimes alors que la navigation sur l'eau se classe dernière avec 19 centimes). Le trafic motorisé privé génère des coûts externes de 5,7 centimes par pkm.

Malheureusement l'ARE a renoncé jusqu'ici à donner un aperçu global de la situation en actualisant également les données sur les bénéfices générés par les modes de transport, notamment le trafic routier.

## *Couverture du coût global des transports*

Le coût global des transports s'est monté en 2010 à 94,7 milliards de francs (12'000 fr. environ par habitant), soit 78,0 milliards pour la route, 10,3 milliards pour le rail et 6,4 milliards de francs pour le trafic aérien. Aucun de ces groupes n'a complètement couvert les coûts qu'il a occasionnés, ni dans le transport de personnes, ni dans celui de marchandises. C'est ce que révèle la dernière statistique des coûts et du financement des transports publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS).

L'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport (route, rail, air ensemble) ont coûté en 2010 58,6 milliards de francs, soit près de quatre fois plus que l'exploitation, l'aménagement et le maintien en état de fonctionner de l'infrastructure de transport (15,6 milliards de francs). Des charges de 12 milliards de francs sont provoquées par les accidents alors 8,5 milliards de francs sont imputés aux effets négatifs sur l'environnement et la santé.

La part du coût des moyens de transport était la plus élevée dans le trafic routier de marchandises (77%), suivi par le trafic de véhicules à moteur (65%) et le trafic aérien (64%). Côté rail, ce sont les coûts d'infrastructure qui ont joué un rôle important (47%). Les coûts des atteintes à l'environnement et à la santé étaient proportionnellement les plus importants dans le trafic aérien. En chiffres absolus, le trafic routier motorisé était responsable des trois quarts des coûts relatifs à l'environnement et à la santé, soit de 6,8 milliards de francs.

Le trafic de personnes génère des coûts de 73,6 milliards de francs, soit plus des trois quarts du coût global des transports. 59,6 milliards de francs sont revenus à la route. Le trafic ferroviaire a coûté 8,3 milliards, le trafic aérien 5,7 milliards de francs. Les transports de marchandises ne représentaient qu'un quart environ du coût total, soit 21,1 milliards de francs. Sur la route, les transports avec des véhicules de livraison ont provoqué plus de coûts que les transports moyennant des poids lourds (9,5 milliards contre 8,8 milliards de francs). Le coût des transports de marchandises étaient nettement moins élevés sur le rail (2 milliards de francs) et dans les airs (0,7 milliard).

Dans le trafic de personnes, 83% des coûts ont été financés par les usagers. Cette proportion était plus élevée (90%) dans le trafic privé. Les transports publics sont subventionnés par l'Etat. Les passagers du chemin de fer et les pouvoirs publics assument dans le même ordre 48 et 47% des coûts. Dans les transports aériens, 83% des coûts sont couverts par les usagers. Les transports routiers de marchandises ne couvrent pas non plus la totalité de leurs coûts. Le degré de couverture était un peu plus élevé pour les poids lourds (97%) que pour les véhicules de livraison (94%). Dans le transport ferroviaire de marchandises, les clients n'assument que 54% des coûts.

## **Prestations fiscales**

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11,8 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

2930,7 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-17,4 millions) et 1955,0 millions (-11,8 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 2028,5 millions proviennent de la TVA, 353,8 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (-14,9 millions). En outre, la Confédération a encaissé 364,5 millions (+8,5 millions) moyennant la vignette autoroutière et la RPLP a rapporté 1493,3 millions (-23,8 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1857 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, 3785 millions (41%, soit environ 1590 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» (266 millions de fr.), du trafic combiné (203 millions) ou encore du trafic d'agglomération (environ 223 millions). Compte tenu également du produit de la redevance pour le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP, les usagers de la route ont subventionné à raison de 1,5 milliard de francs au total le trafic ferroviaire et notamment l'infrastructure ferroviaire.

4030 millions, dont 1465 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 6 % des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

**Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP):** quelque 60% des recettes RPLP – 830 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 10 582 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 266 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 4649 millions de francs. Depuis 1998, les usagers motorisés de la route ont donc versé au total 15 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:	
			les routes	la caisse fédérale	
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) <sup>1</sup>	672 (50%)	
1959–2014	73 235	90 490	42 534 (47%) <sup>1</sup>	43 574 (48%)	4 649 (5%)
1925–2014	73 235	92 835	43 420 (47%)	45 033 (48%)	4 649 (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 2015:

	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	11,04	11,63
<b>Imposition par litre</b>	<b>84,49</b>	<b>87,83</b>
Poids spécifique	0,744	0,835
<b>Imposition par kilogramme</b>	<b>113.56</b>	<b>105,18</b>

Les carburants ménageant l'environnement sont fiscalement favorisés depuis 2008 à raison de 40 centimes par litre. 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 la surtaxe sur les carburants pour compenser le découvert qui se dessine dans le financement du trafic routier. Cette mesure lui paraît d'autant plus justifiée après le refus du peuple suisse en 2013 d'augmenter le prix de la vignette autoroutière. L'accroissement

de la surtaxe sur les huiles minérales est censé garantir le financement des besoins financiers 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. Le gouvernement a déjà proposé d'augmenter la surtaxe sur les carburants de 12 ou de 15 centimes par litre dans son projet de fonds non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qu'il a mis en consultation en 2014. En septembre, de la même année, il a confirmé cette intention en annonçant qu'il allait soumettre au Parlement au printemps 2015 une augmentation de la surtaxe de 5 à 7 centimes en 2018, puis une nouvelle hausse équivalente vers 2023. La surtaxe sur les carburants a été adaptée pour la dernière fois en 1974. Selon le Conseil fédéral, elle a perdu entre-temps la moitié de sa valeur en raison du renchérissement.

# Construction et financement des routes

## Routes nationales

### *Sections projetées et en construction*

La Confédération investira 1,95 milliard de francs dans le réseau des routes nationales en 2015. Le Parlement a ouvert les crédits nécessaires à cet effet.

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.

642 millions de francs sont à disposition en 2015 pour les nouvelles constructions dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales. Ils proviennent du fonds d'infrastructure et de la vente de parcelles restantes, etc. Ce montant était de 675 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 Berne: contournement de Bienne (branche est)
- A9 Valais: contournement de Viège, Bois de Finges, Riedberg
- A16 Jura: Transjurane dans les cantons de Berne et du Jura
- A28 Grisons: route du Praetigau, contournement de Küblis

L'OFROU disposait en 2014 d'une somme globale de 1,386 milliard de francs pour la **conservation** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Cette somme a été complètement utilisée. Les dépenses totales pour les mesures de conservation avec le recours aux dites réserves GMEB des années précédentes ont atteint 1,497 milliard de francs. Le Parlement fédéral a mis à disposition un montant de 1,384 milliard de francs à cet effet pour 2015. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier.

Les travaux principaux commencent sur neuf chantiers de conservation:

- A2 tangente est Bâle, projet de conservation (BS)
- A2 tunnel de réfection Belchen (BL/SO)
- A2 Airolo – Quinto (TI)
- A4 Küssnacht – Brunnen (SZ)
- A6 Rubigen – Thoune (BE)
- A9 Ried-Brigue – Schallbett (VS)

- A13 Coire Nord – Zizers (GR)
- A14 Rotsee – Buchrain (LU)

Les travaux principaux se poursuivent sur les tronçons suivants en 2015:

- A1 Faoug – Chiètres (VD/FR)
- A2 Tunnel Belchen (SO/BL)
- A2 Acheregg – Beckenried (NW)
- A4 Tunnel Galgenbuck (SH)
- A5 Colombier – Cornaux (NE)
- A9 Montreux – Roche (VD)
- A13 Contournement Roveredo (GR)

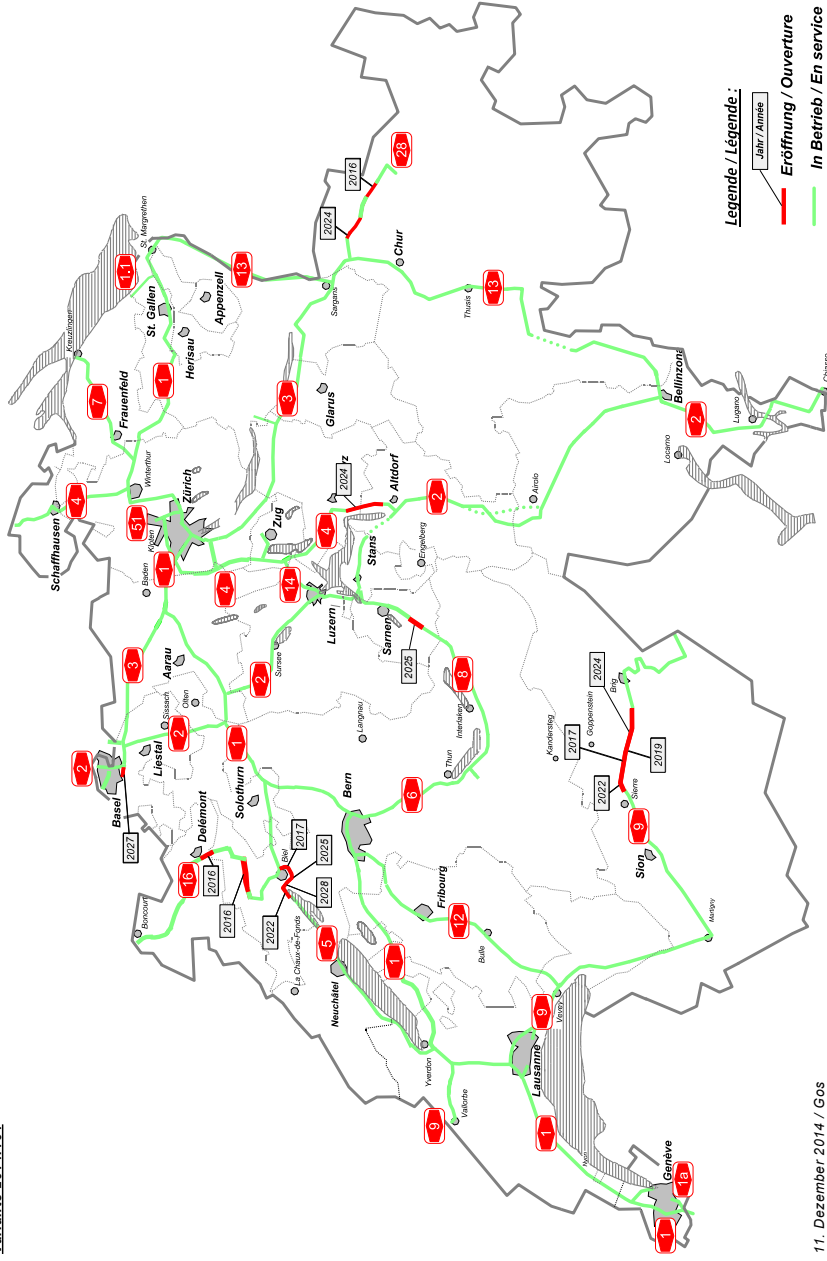
**L'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Une fois de plus, le montant prévu pour 2014 (115 millions de francs) n'a pas pu être investi complètement. Les raisons en étaient principalement des retards dans l'autorisation des plans (notamment concernant l'élargissement du contournement nord de Zurich) qui empêchaient toujours le début des travaux. L'argent restant (33,2 millions de francs) a été reversé au fonds d'infrastructure.

Depuis la fin du mois d'août 2014, le trafic roule sur trois voies au lieu de deux en direction de Bâle/Berne et de Bâle/Lucerne/Zurich sur le tronçon où les autoroutes A1 (St-Margrethen-Genève) et A2 (Bâle-Chiasso) se rejoignent. Cet aménagement concernait un secteur clé du réseau des routes nationales. Long de neuf kilomètres entre les embranchements de Härkingen et de Wiggertal, ce tronçon était fréquenté tous les jours par quelque 85'000 véhicules, souvent arrêtés dans des bouchons. Désormais, il permet un trafic fluide de 120'000 véhicules par jour. Le coût total de la construction s'est monté à 235 millions de francs dont 140 millions proviennent du fonds d'infrastructure pour l'élimination des goulets d'étranglement. Les travaux de construction à proprement parler n'ont pris qu'un cinquième environ du temps qui s'est écoulé entre l'achèvement du projet général et la mise en service des deux voies supplémentaires. L'élargissement de l'A1 de quatre à six voies sur les 22 kilomètres séparant Härkingen de Luterbach, donc à l'endroit où l'A5 s'embranchement en direction de Soleure, Bienne et Neuchâtel, est en attente. 750 millions de francs sont prévus pour ces travaux.

Les Chambres fédérales ont mis à disposition un montant total de 104 millions de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement en 2015. Avec les crédits restants de l'année précédente (12,5 millions de francs), 116,5 millions de francs sont à disposition pour le programme d'élimination des goulets d'étranglement. Ces fonds seront surtout investis dans la planification de l'aménagement des tronçons sur l'A1 dans la région de Genève, entre Wankdorf et Kirchberg (BE), entre Luterbach et Härkingen (SO), le contournement nord de Zurich jusqu'à Winterthour Est ainsi que le tunnel du Rosenberg à St-Gall. D'autres travaux de planification sont en cours pour le tronçon Wankdorf-Muri bypass Est sur l'A6 (BE), le bypass Lucerne sur l'A2 (LU), Blegi-Rüthof sur l'A4 (ZG) ainsi que Kleinandelfingen-embranchement Winterthour (ZH) et Schaffhouse Sud-Herlingen sur l'A4 (SH).



**Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables**  
**Überarbeitung 8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /**  
**Remanagement èème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales**  
**Variante 2014-104**



## *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).

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 2017. Le coût de la réfection du tunnel existant avec la construction d'un tube supplémentaire est devisé à 2,8 milliards de francs. La nouvelle galerie coûtera à elle seule quelque deux milliards. 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. 285'000 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 (327'000 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.

Par 25 voix contre 16, le Conseil des Etats a suivi durant la session de printemps la proposition du Conseil fédéral de construire un deuxième tube pour la réfection du tunnel routier actuel. Pour la majorité de la Petite Chambre, le projet est conforme à la Constitution fédérale et à l'accord bilatéral avec l'Union européenne (UE) sur les transports terrestres. Il a refusé un examen supplémentaire du projet par le Conseil fédéral.

80

A la suite d'un débat fort animé, le Conseil national a approuvé à son tour durant la session d'automne par 109 voix contre 74 la réfection totale du tunnel routier du St-Gothard avec la construction d'un deuxième tunnel. La sécurité routière était un des arguments centraux de la majorité de la Grande Chambre. Entre 2001 et 2013, 19 personnes sont mortes dans des accidents

dont 11 dans le seul accident de 2001. 18 sur 19 personnes tuées dans le tunnel routier du St-Gothard ont été victimes de collisions frontales. Il a été relevé en outre que l'investissement dans le deuxième tunnel, qui porte le coût du projet à 2,8 milliards de francs, donc un milliard de plus sans nouvelle galerie, a un effet durable. Selon la conseillère fédérale Doris Leuthard, l'assainissement total du tunnel routier du St-Gothard n'est pas en concurrence avec d'autres projets, notamment l'élimination de goulets d'étranglement et le trafic d'agglomération, contrairement à ce que prétendent certains milieux.

Lors du vote final du 29 septembre 2014, le Conseil national a approuvé par 120 voix contre 76 et le Conseil des Etats par 28 voix contre 17 le projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard. Le référendum contre cette révision de la loi fédérale sur le transit routier alpin ayant abouti, le peuple devra se prononcer en dernier ressort.

### *Sections terminées*

Le réseau des routes nationales s'est accru de 11,7 km durant l'exercice écoulé. Les tronçons suivants ont été ouverts à la circulation: Serrières – Areuse sur l'A5 (1,7 km); NE), frontière française – Porrentruy ouest sur l'A16 (8,8 km; JU) ainsi que Landquart – Klosters Selfranga (1,2 km de semi-autoroute; GR)

Avec l'ouverture du tunnel de Serrières le 10 mars 2014, le dernier tronçon de l'autoroute A5 dans le canton de Neuchâtel a été achevé. Grâce à ce tronçon long de 1,7 km, qui contourne le quartier de Serrières, le canton de Neuchâtel dispose d'une route nationale continue depuis la frontière vaudoise, le long de la rive nord du lac de Neuchâtel jusqu'à la frontière bernoise.

Le troisième tronçon avant l'achèvement de l'autoroute jurassienne (Transjurane) a été ouvert le 21 août 2014, soit la section longue de neuf kilomètres entre Porrentruy et Bure qui fait le joint entre les réseaux autoroutiers suisse et français. Il existe désormais une autoroute continue entre Delémont et Paris. En revanche, on attend toujours le raccordement au réseau des routes nationales suisses. En roulant de Delémont à Bienne, on doit quitter deux fois l'autoroute et poursuivre son trajet sur les routes principales. Il manque environ 14 km jusqu'à l'achèvement de la Transjurane en 2016. Cet ouvrage du siècle pourra alors enfin jouer son rôle de lien autoroutier entre la Suisse et la France.

Fin 2014, 1823,3 km de routes nationales, soit environ 96,3% 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:	1344,8 km
semi-autoroutes à 3 voies	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies	280,9 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. Un projet est actuellement en préparation pour 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.

82

En 2014, le fonds d'infrastructure a versé environ 950 millions de francs, soit 547 millions pour l'achèvement du réseau des routes nationales, 67 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement et 46 millions pour les routes principales dans les régions périphériques et de montagne. 68 millions de francs sont allés

à des projets routiers et 223 millions à des infrastructures ferroviaires pour l'amélioration des transports dans les agglomérations.

Pour l'année 2015, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 637 millions de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales.
- 104 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.
- 406 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.
- 46,422 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 2014 tient à remercier toutes les associations membres, le Comité central et le Comité de direction du soutien efficace qu'ils ont apporté durant l'exercice écoulé au secrétariat général et à son personnel ainsi que de la confiance dont ils ont fait preuve. Ces remerciements s'adressent également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat général de **routesuisse** qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par notre association faitière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de **routesuisse**.

## 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	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	9 339	16.3	48 002	83.7	45 882	80.0	2 120	3.7
1980	256	4.4	4 699	81.1	9 964	12.5	69 697	87.5	67 041	84.2	2 656	3.3
1990	324	4.7	5 461	79.0	12 678	13.6	80 801	86.4	77 759	83.2	3 042	3.3
2000	304	4.1	5 990	80.9	12 620	12.4	89 072	87.6	79 142	77.8	3 428	3.4
2001	301	4.1	5 925	80.6	13 301	12.9	89 808	87.1	79 575	77.2	3 605	3.5
2002	319	4.4	5 865	80.1	14 147	13.5	90 845	86.5	80 398	76.6	3 667	3.5
2003	327	4.5	5 789	79.7	14 509	13.7	91 771	86.3	81 085	76.3	3 756	3.5
2004	336	4.7	5 708	79.2	14 914	13.9	92 658	86.1	81 806	76.0	3 781	3.5
2005	364	5.1	5 585	78.4	16 144	14.8	93 084	85.2	82 015	75.1	3 858	3.5
2006	380	5.3	5 649	78.1	16 578	15.0	94 092	85.0	82 941	74.9	3 889	3.5
2007	403	5.5	5 711	77.5	17 434	15.5	95 210	84.5	83 933	74.5	3 964	3.5
2008	425	5.6	5 821	77.0	17 776	15.5	96 573	84.5	85 356	74.6	3 820	3.3
2009	431	5.6	5 955	77.0	18 571	15.8	98 654	84.2	87 248	74.4	3 901	3.3
2010	446	5.7	6 056	76.9	19 177	16.1	100 271	83.9	88 702	74.3	3 987	3.3
2011	461	5.8	6 146	76.7	19 471	16.1	101 699	83.9	89 949	74.2	4 099	3.4
2012	458	5.6	6 283	76.6	19 262	15.7	103 757	84.3	91 811	74.6	4 212	3.4
2013	477	5.7	6 406	76.5	19 447	15.6	105 526	84.4	93 464	74.8	4 252	3.4

(Quelle: BFS T11.4.1.2 / Source: ofs T11.4.1.2)

## 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 Rail <sup>1</sup>	%	Strasse / Route Miv TMI	%	Total	Veränderung Variation	%
(in Mio.) (en Mio.)														
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	45.4	13 587		
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	50.9	14 824	9.1	
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869	34.0	
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755	-5.6	
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096	7.2	
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209	5.5	
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	57.8	23 555	11.1	
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	-1.3		9 534	38.8	15 012	61.2	24 546	4.2	
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	60.0	25 624	4.4	
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 709	60.8	25 858	0.9	
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	2.9		10 880	40.1	16 259	59.9	27 139	5.0	
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	2.3		10 631	38.6	16 889	61.4	27 520	1.4	
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	0.3		10 980	39.1	17 130	60.9	28 110	2.1	
2009	61.8	15.1	347.1	84.9	408.9	-3.9		9 398	35.9	16 783	64.1	26 181	-6.9	
2010	64.0	15.5	348.2	84.5	412.2	0.8		9 805	36.7	16 903	63.3	26 708	2.0	
2011	65.0	15.0	369.6	85.0	434.6	5.4		10 164	36.9	17 353	63.1	27 517	3.0	
2012	60.3	14.1	367.4	85.9	427.7	-1.6		9 744	36.3	17 063	63.7	26 807	-2.6	
2013 p	65.0	15.2	364.0	84.8	429.0	0.3		10 280	37.5	17 140	62.5	27 420	2.3	

\* = 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)

p = provisorisch / provisoirement

(Quelle: BFS T11.4.1.2 / Source: ofs T11.4.1.2)



### 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
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	23.9
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	66.3	12.8	33.7	38.0	1.6							
2014	26.0	67.2	12.7	32.8	38.7	1.8							

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

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz  
(am 30. September 2014)  
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse  
(au 30 septembre 2014)**

	2013	2014
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 320 885	4 384 490
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	41 529	44 086
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 554	6 656
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	7 568	6 962
Übrige / <i>Autres</i>	4 500	4 732
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	318 622	329 206
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 650	41 853
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 997	11 125
Übrige / <i>Autres</i>	92	97
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	189 305	190 095
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	63 950	65 563
<b>Total Motorwagen / Total des voitures automobiles</b>	<b>5 005 652</b>	<b>5 084 865</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	625 265	639 119
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	38 263	33 567
Übrige / <i>Autres</i>	24 462	26 533
<b>Total Motorräder / Total des Motocycles</b>	<b>687 990</b>	<b>699 219</b>
<b>Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur</b>	<b>5 693 642</b>	<b>5 784 084</b>
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*180 000	*190 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 363	7 117
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	247 165	255 234
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 605	34 661
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 198	21 746
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	51 915	50 470
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Sémi-remorques transport de choses</i>	16 194	16 389
Übrige / <i>Autres</i>	18 481	20 148
<b>Anhänger total / Remorques total</b>	<b>397 921</b>	<b>405 765</b>

\* Schätzungen / *Estimations*

(Quelle: BFS T11.03.02.01 / Source: ofs T11.03.02.01)

## Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2014 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2014

Jahr Année	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires										Motor- fahrräder 7
	Personen- wagen 1	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Traktoren Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	
1950	146 998	-	2 028	36	472			2 049	188 512	75 975	264 487
1960	509 279	-	3 127	55	150			5 122	573 780	291 326	865 106
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272	1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266
1990 <sup>6</sup>	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	4 925 506	679 822	5 605 328
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	114 192	5 005 652	687 990	5 693 642
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 084 865	699 219	5 784 084

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

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

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

(<sup>4</sup>) Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(<sup>5</sup>) Ab 1980 gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

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

(<sup>7</sup>) Inkl. sämtliche E-Bikes, die ein Motorfahrrad-Kontrollschilde benötigen / Y compris tous les vélos électriques exigeant une plaque de contrôle pour cyclomoteur

\* Schätzungen / Estimations

(Quelle: BFS T11.03.02.07 / Source: ofis T11.03.02.07)

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	266 478	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 571	1 936	2 587	2 998	2 950	3 119
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	509	469	363	470	347	181
Autocars	763	718	1 000	853	841	867
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ( <sup>1</sup> )	21 415	24 154	28 644	30 427	28 933	28 755
Lastwagen / <i>Camions</i> ( <sup>2</sup> )	3 325	2 690	3 273	3 123	2 774	3 457
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 113	883	1 202	897	926	1 193
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 686	2 804	3 238	3 482	3 214	2 916
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 463	1 505	1 679	1 741	1 772	1 611
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 589	2 530	2 803	3 132	2 882	2 885
<b>Total Motorwagen</b> <i>Total des voitures automobiles</i>	<b>301 912</b>	<b>334 286</b>	<b>372 744</b>	<b>381 168</b>	<b>354 793</b>	<b>349 067</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 403	38 236	42 933	44 545	42 804	43 565
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 863	3 099	2 308	1 874	1 130	865
Andere / <i>Autres</i>	1 651	1 696	2 890	3 386	3 390	3 091
<b>Total Motorräder / Total des motocycles</b>	<b>44 917</b>	<b>43 031</b>	<b>48 131</b>	<b>49 805</b>	<b>47 324</b>	<b>47 521</b>
<b>Total Motorfahrzeuge</b> <i>Total des véhicules à moteur</i>	<b>346 829</b>	<b>377 317</b>	<b>420 875</b>	<b>430 973</b>	<b>402 117</b>	<b>396 588</b>

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

(<sup>2</sup>) 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	2014	2013	in % / en %
Volkswagen	40 146	40 925	-1,9%
BMW	21 057	20 303	+3,7%
Audi	20 949	21 254	-1,4%
Skoda	19 517	17 939	+8,8%
Mercedes	18 384	16 737	+9,8%
Opel	13 384	14 192	-5,7%
Ford	12 949	14 840	-12,7%
Renault	11 747	13 508	-13,0%
Peugeot	11 423	11 785	-3,1%
Toyota	11 275	12 646	-10,8%
Citroën	11 268	11 024	+2,2%
Hyundai	11 001	10 241	+7,4%
Seat	9 378	9 159	+2,4%
Fiat	9 029	9 725	-7,2%
Suzuki	8 515	8 364	+1,8%
Mazda	7 591	7 591	0,0%
Nissan	7 166	7 508	-4,6%
Volvo	6 867	7 710	-10,9%
Subaru	6 277	7 563	-17%
Kia	4 886	3 981	+22,7%
Dacia	4 784	5 171	-7,5%
Honda	4 501	5 595	-19,6%
Mini	4 463	4 726	-5,6%
Mitsubishi	3 565	4 481	-20,4%
Land-Rover	3 490	3 454	+1,0%
Jeep	3 274	2 097	+56,1%
Porsche	3 165	2 518	+25,7%
Alfa Romeo	2 104	1 989	+5,8%
Chevrolet	2 072	4 266	-51,4%
Smart	1 681	1 708	-1,6%
Lexus	853	658	+29,6%
Lancia	795	885	-10,2%
Maserati	731	190	+384,7%
Jaguar	622	890	-30,1%
Ssangyong	569	462	+23,2%
Aston Martin	156	224	-30,4%
Infiniti	118	83	+42,2%
BMW Alpina	87	61	+42,6%
Diverse Marken	2 103	1 432	+46,9%

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2014**  
**Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2014**

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / huiles min. carburants:		
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles min.*	2 930 701 000	
Mineralölsteuerzuschlag / Surtaxe sur les huiles min.*	1 954 952 000	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)		4 885 653 000
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / Huiles pour automobiles**	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / Bandages et chambres à air	2 705 767
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408	Moteurs pour automobiles et motos	598 227
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512	Équipement électrique pour véhicules	1 151 999
8701.1000.	Traktoren / Tracteurs	1 207
8701.2000.	Sattelschlepper / Tracteurs à sellette	18 357
8703.2100–9030	Personenwagen / Voitures automobiles	10 026 742
8702./8704.	Cars, Lastwagen / Autocars, camions	4 113 370
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / Automobiles spéciales	85 859
8706	Chassis / Châssis	2 245
8707	Karosserien / Carrosseries	61 209
8708	Teile für Automobile / Accessoires pour automobiles	19 545 541
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / Motocycles et mopeds	2 543 388
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 /	
	Pièces pour 8711.1000–9000	407 981
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger /	
	Autres véhicules non automobiles et remorques	473 370
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / Tableaux pour véhicules	53 250
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées	41 788 512
	Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles***	353 815 796
<b>Total</b>		<b>5 281 257 308</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	2013	2014
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	2 948.1	2 930.7
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.2	75.7
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-	-
Mineralölsteuermzuschlag / 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	1 966.8	1 955.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	843.9	882.2
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	41.5	41.8
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles				354.5	340.7	403.4	368.7	353.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-	-
Sanktionen auf zu hohe CO <sub>2</sub> -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO <sub>2</sub>							5.1	*3.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 115.2	1 146.3
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	356.0	364.5
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 517.1	1 493.3
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 544.1	8 495.7	9 217.4	9 238.6	9 246.3
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 088.5	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*400.0	*430.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	57.5	22.6
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	4.0	4.9	-	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.8	21.5
<b>Total</b>	<b>4 765.9</b>	<b>6 159.1</b>	<b>7 831.9</b>	<b>9 587.9</b>	<b>10 734.7</b>	<b>11 699.8</b>	<b>11 806.4</b>	<b>11 820.4</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)

	1958–2011	2012	2013	2014
<b>Nationalstrassen / Routes nationales</b>				
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	62 597.4	1 213	1 108	1 304
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5			
Betrieblicher 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)	4 122.8	329	353	346
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1	-	-	-
<b>Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure</b>				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	-	-	-
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	3 709.0	928	1 026	1 029
<b>Hauptstrassen / Routes principales</b>				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 658.0	168	172	174
<b>Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques</b>				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 391.8	2	2	2
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NILFA	8 644.4	443	474	469
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101.3			
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 979.3	117	123	113
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	940.8	50	41	32
<b>Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques</b>				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et peréquation financière	9 530.2	368	367	365
dito, 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	610.8	8	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-		
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	956.1	160	148	154
<b>Total Ausgaben / Dépenses totales</b>	<b>111 652.7</b>	<b>3 784</b>	<b>3 821</b>	<b>3 996</b>
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralbörsensteuer, Autobahnvignette				
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	110 404.9	3 803	3 786	3 769
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18.8	30		
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»	(+) 50		(-) 42	(-) 227
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	2 078	2 036	1 809	1 809



**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.) (2710.1112.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>	
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	4 578 217	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	2 025 322	1 701.3	*2 952 670	2 368.9	5 413 010	3 415.9
2007	2 141 865	1 911.4	*2 400 502	1 978.4	4 595 181	2 974.6
2008	1 954 495	1 957.0	*2 937 648	3 189.3	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 409 823	2 033.0	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	1 723 345	1 616.9	*2 559 267	2 247.0	4 302 674	3 216.7
2012	1 920 124	1 965.5	*3 512 609	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
2014	1 255 504	1 148.3	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2014  
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2014*

## Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		total		Heizöl Huile chauff.		Mineralölpod. Prod. pétroliers		total	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,117		4,819		1,118		5,937		5,594		11,531		11,531			
1995	3,590		1,141		4,731		1,278		6,009		5,450		11,459		11,459			
2000	3,983		1,307		5,290		1,582		6,872		4,741		11,613		11,613			
<b>Ø 91-00</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>			<b>1,0</b>	<b>4,2</b>			<b>1,6</b>	<b>1,5</b>			<b>0,1</b>					
2001	3,873	-2,8	1,330	1,8	5,203	-1,6	1,492	-5,7	6,695	-2,6	5,182	9,3	11,877	2,3				
2002	3,795	-2,0	1,377	3,5	5,172	-0,6	1,380	-7,5	6,552	-2,1	4,723	-8,9	11,275	-5,1				
2003	3,776	-0,5	1,460	6,0	5,236	1,2	1,241	-10,1	6,477	-1,1	4,990	5,7	11,467	1,7				
2004	3,708	-1,8	1,568	7,4	5,276	0,8	1,171	-5,6	6,447	-0,5	4,909	-1,6	11,356	-1,0				
2005	3,595	-3,0	1,712	9,2	5,307	0,6	1,186	1,3	6,493	0,7	4,918	0,2	11,411	0,5				
2006	3,484	-3,1	1,852	8,2	5,336	0,5	1,243	4,8	6,579	1,3	4,708	-4,3	11,287	-1,1				
2007	3,450	-1,0	1,988	7,3	5,440	1,9	1,326	6,7	6,764	2,8	4,091	-13,1	10,855	-3,8				
2008	3,375	-2,2	2,186	10,0	5,561	2,2	1,418	6,9	6,979	3,2	4,276	4,5	11,255	3,7				
2009	3,283	-2,7	2,221	1,6	5,504	-1,0	1,360	-4,1	6,864	-1,6	4,119	-3,7	10,983	-2,4				
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	4,314	4,7	11,216	2,1				
<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>-0,7</b>			<b>-0,3</b>					
2011	3,044	-3,9	2,369	2,6	5,413	-1,1	1,522	6,6	6,935	0,5	3,395	-21,3	10,330	-7,9				
2012	2,937	-3,5	2,513	6,1	5,450	0,7	1,559	2,4	7,009	1,1	3,634	7,0	10,643	3,0				
2013	2,803	-4,6	2,626	4,5	5,429	-0,4	1,572	0,8	7,001	-0,1	3,932	8,2	10,933	2,7				
2014	2,694	-3,9	2,701	2,9	5,395	-0,6	1,572	-	6,967	-0,5	2,738	-30,4	9,705	-11,2				
<b>Ø 11-14</b>	<b>-4,0</b>	<b>4,0</b>			<b>-0,4</b>	<b>2,5</b>			<b>0,2</b>	<b>-9,1</b>			<b>-3,3</b>					

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

Quelle: Erdöl-Vereinigung EV / Source: Union Pétrolière UP

**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)				Wohnbevölkerung Population résidente		
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Wohnbevölkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Inlands- bestand Parc indigène
1970	74 709	35 981	1 694	1 694	1 666	40 488	6 193	6 193							
1975	66 182	29 951	1 243	1 243	2 121	45 411	6 321	6 321							
1980	67 160	32 326	1 246	1 246	2 702	50 339	6 335	6 335							
1985	72 030	29 827	908	908	3 222	55 558	6 485	6 485							
1990	79 436	29 243	954	954	3 777	79 199	6 751	6 751							
1995	89 098	28 759	692	692	4 121	70 909	7 060	7 060							
2000	75 351	30 058	592	592	4 585	83 472	7 204	7 204							
2001*	23 896	30 160	544	544	4 707	84 301	7 256	7 256	100	100	100	100	100	100	100
2004	22 891	28 746	510	510	4 969	83 000	7 415	7 415	96	95	94	94	106	106	98
2005	21 706	26 754	409	409	5 040	83 000	7 459	7 459	91	89	75	75	107	107	98
2006	21 491	26 718	371	371	5 108	83 472	7 509	7 509	90	89	68	68	109	109	99
2007	21 911	27 132	384	384	5 186	81 322	7 593	7 593	92	90	71	71	110	110	96
2008	20 736	25 556	357	357	5 245	7 702	7 702	7 702	87	85	66	66	111	111	-
2009	20 506	25 130	349	349	5 273	7 876	7 876	7 876	86	83	64	64	112	112	-
2010	19 609	24 237	327	327	5 360	7 870	7 870	7 870	82	80	60	60	114	114	-
2011	18 990	23 332	320	320	5 480	7 955	7 955	7 955	79	77	59	59	116	116	-
2012	18 148	22 218	339	339	5 605	8 030	8 030	8 030	76	74	62	62	119	119	-
2013	17 473	21 379	269	269	5 694	8 112	8 112	8 112	73	71	49	49	121	121	-
2014	17 803	21 521	243	243	5 784	8 212	8 212	8 212	75	71	45	45	123	123	-

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	2013	2014
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	48 949	50 510
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 093	8 644
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 136	2 793
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 290	1 246
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	19 420	20 875
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	41	59
<b>Total</b>	<b>48 104</b>	<b>57 719</b>	<b>84 221</b>	<b>81 929</b>	<b>84 127</b>

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2014
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	29 971
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	15 781
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 341
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 256
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 562
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 979
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 359
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 958
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	4 019
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 171
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 794
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	21 202







