



strassenschweiz
routesuisse

Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

2016

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

routesuisse – Fédération routière suisse FRS 2016

2016

Rapport annuel

Avant-propos

Le oui du peuple et des cantons au projet FORTA le 12 février 2017 a donné le feu vert à la suppression des goulets d'étranglement, à l'amélioration continue des infrastructures routières et à la poursuite des programmes du trafic d'agglomération. Cette décision marque la fin de nombreuses années d'efforts de **routesuisse** et de ses organisations membres pour obtenir une nouvelle conception du financement routier sur la base des redevances actuelles et dans le respect des principes de l'affectation et de la causalité.

La création d'un fonds non limité dans le temps au niveau de la Constitution fédérale pour financer les routes nationales et le trafic d'agglomération ainsi que la désignation concrète des ressources alimentant ce fonds constituent une solution reposant sur un large consensus auquel ont adhéré aussi bien les transports publics et les syndicats que les associations du trafic routier privé et de l'économie. **routesuisse** est convaincue que le nouveau mode de financement de la route et du rail (projet FAIF de 2014) pourra fonctionner pendant une longue période.

Contenue dans la nouvelle disposition constitutionnelle, l'obligation faite à la Confédération et aux cantons de veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays représente un jalon supplémentaire dans la défense des intérêts du trafic routier en général et de l'automobile en particulier. Le transfert d'un peu plus de 400 km de routes cantonales dans la compétence fédérale et l'extension du réseau des routes nationales à Morges et dans le Glatttal zurichois forment les deux premiers points forts des projets d'aménagement routier que doit entreprendre la Confédération. Egalement approuvé par le peuple et les cantons, le Programme de développement stratégique (PRODES) «Routes nationales» permettra de lever progressivement le blocage qui affecte actuellement la planification et les investissements dans l'élimination des goulets d'étranglement.

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 71^e exercice, avec la collaboration de ses organisations membres, de remplir ce mandat dans le cadre de ses possibilités.

Le présent rapport décrit les activités déployées par **routesuisse** durant l'année 2016 et offre un aperçu des principaux événements survenus dans les domaines des transports, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la politique financière ainsi qu'un résumé de la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de l'économie automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le comité central de **routesuisse**.

Avant-propos	2
Liste des abréviations	5
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	9
Objectif et membres	9
Organes de routesuisse	12
Assemblée générale	12
Comité central	14
Conseil de direction	15
Organe de contrôle.....	20
Secrétariat général.....	20
ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER	27
Le trafic routier suisse	27
Structure et développement	27
Recensement du trafic	27
La mobilité des pendulaires en Suisse	28
Les perspectives de la mobilité jusqu'en 2040.....	28
Technologie informatique dans le trafic routier	29
Cargo Sous Terrain	29
Trafic de personnes.....	30
Demande de transport dans le trafic de personnes	30
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière).....	31
Trafic de personnes à travers les Alpes suisses.....	32
Trafic de marchandises.....	32
Demande dans le trafic de marchandises	32
Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface.....	34
Transit alpin de marchandises	35
Nombre de véhicules lourds de transport de marchandises dans le transit alpin suisse	36
Développement du parc automobile.....	37
Sécurité routière	38
Statistique des accidents.....	38
Etudes	39
Droit de la circulation routière	39
Nouvelles dispositions légales	39
Initiatives populaires	42
Mesures administratives et pénales.....	43
Politique des transports	45
Union européenne (UE)	45
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.....	45
Construction routière	46
Bouchons sur le réseau des routes nationales	46
Mise à disposition par la Confédération d'infrastructures routières répondant aux besoins.....	47
Projets routiers cantonaux	48
Transports publics.....	49
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	49
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA)	51
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV).....	52
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).....	52
Le service public dans la Constitution fédérale.....	53
Trafic d'agglomération.....	53

Politique énergétique et environnementale	55
Energie	55
Stratégie énergétique 2050	55
Consommation d'énergie.....	56
Mesures d'économie d'énergie	57
Environnement	58
Immissions polluantes.....	58
Changement climatique.....	58
Réduction des émissions de CO ₂	60
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.....	62
Commerce et industrie.....	64
Véhicules	64
Production et ventes mondiales.....	64
Véhicules à moteur neufs mis en circulation (Suisse).....	64
Carburants	66
Vente de produits pétroliers en Suisse	66
Carburants et énergies de propulsion alternatives.....	68
Tourisme.....	68
Tourisme international	68
Tourisme en Suisse.....	69
Comportement touristique de la population résidente suisse	70
Trafic transfrontalier de personnes.....	70
Finances.....	72
Politique financière	72
Finances fédérales.....	72
Financement des infrastructures routières.....	72
Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).....	74
Initiative populaire «pour un financement équitable des transports (initiative vache à lait)»	76
Redevances d'utilisation des routes.....	77
Coût global des transports.....	79
Coûts du trafic privé et des transports publics	80
Coûts kilométriques du trafic de personnes et de marchandises	81
Couverture des coûts des transports.....	82
Coûts externes	82
Prestations fiscales.....	83
Imposition des carburants.....	85
Construction et financement des routes.....	86
Routes nationales	86
Sections projetées et en construction	86
Tunnel routier du St-Gothard.....	89
Tronçons achevés.....	90
Financement des routes nationales	91
Fonds d'infrastructure routière.....	92
Relations internationales.....	93
Mot de la fin.....	93
Statistiques	94

Liste des abréviations

ABS	Système antiblocage des roues
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
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages véhicules effectuant des transports internationaux par route
AG	Abonnement général
ALENA	Accord de libre échange nord américain
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARV	Association routière vaudoise
asa	Association suisse des services des automobiles
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMC	Association suisse des moniteurs de conduite
ASMCM	Association suisse des moniteurs de conduite de moto
ASMM	Association suisse des moniteurs moto-école
ASP	Association suisse du pneu
ASST	Association Suisse des Sciences des Transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
BAU	Conversion de la bande d'arrêt d'urgence
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
CAF	Commission d'arbitrage dans le trafic ferroviaire
CAPS	Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse
CE	Conseil des Etats
CEATE	Commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE
CFF	Chemins de fer fédéraux
cm ³	Centimètre cube
CO / CO ₂	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
Cst.	Constitution fédérale
CST	Cargo sous terrain
CTT	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CZ	République tchèque

D	Allemagne
DAB+	Digital Audio Broadcast
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
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 routesuisse
FSR	Fonds de sécurité routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FSTR	Financement spécial du trafic routier
FTP	Arrêté sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics
GE	Canton de Genève
GPS	Parti écologiste suisse
GR	Canton des Grisons
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 ₂
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)

mg/l	milligrammes par litre
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
NE	Canton de Neuchâtel
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
NO _x	Oxyde d'azote
NPR	Nouvelle péréquation financière et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
NW	Canton de Nidwald
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OBI	Organisation de l'infrastructure ferroviaire
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
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
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
ONU	Organisation des Nations Unies
OTR	Ordonnance sur la durée du travail et du repos
OUC	Onde métrique
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
PLR	Parti libéral-radical
PLUR	Plans d'utilisation du réseau
PM10	Poussières fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.
PFCC	Péréquation financière et de la compensation des charges
RDE	Real Driving Emission
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes
SDR	Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route
SG	Canton de Saint-Gall
SICE	Système incitatif en matière climatique et énergétique
SMA-E	Projet Suivi des mesures d'accompagnement Environnement
SO ₂	Dioxyde de soufre
SSE	Société suisse des entrepreneurs
SSM	Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants
SSR	Société suisse de radiodiffusion et télévision

STEP	Programme de développement stratégique
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
SZ	Canton de Schwyz
t	Tonne
TCNA	Trafic combiné non accompagné
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
TJ	Terajoule
Tkm	Tonnes-kilomètres
TMI	Transport motorisé individuel
TP	Transports publics
TRG	Tunnel routier du St-Gothard
TRV	Trafic régional de voyageurs
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
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 depuis 1945 comme organisation faitière du trafic routier et de la branche automobile. Jusqu'en 2006, elle portait le nom de Fédération routière suisse FRS.

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

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

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

L'effectif des membres n'a pas subi de modification durant l'exercice écoulé. **routesuisse** compte donc 30 membres, soit 28 associations nationales et deux associations faitières 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

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'achat 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
Association suisse du commerce des caravanes (SCGV) caravaningsuisse	Thoune
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	Berne
Union suisse des carrossiers USIC	Zofingue

Economie routière

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

Ligues routières cantonales

VaudRoutes – Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

Divers

Association suisse des moniteurs moto-école	Berthoud
Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC	Berne
Association suisse des services des automobiles (asa)	Berne
Fédération suisse du tourisme FST	Berne

Organes de routesuisse

Assemblée générale

La 71^e Assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 22 juin 2016 à Berne. Elle a réuni 23 délégués qui représentaient 977 voix sur un total de 1125 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, Rudolf Zumbühl, président de **routesuisse**, a relevé que la décision du peuple en faveur de la réfection du tunnel routier du St-Gothard avait mis fin à vingt années de politique d'obstruction des adversaires du trafic routier. On peut relever depuis quelque temps déjà dans le débat sur la politique des transports de nettes tendances corrigeant la politique critique, voire carrément hostile menée dans le passé à l'égard de la route, a déclaré le président.

Il y a un peu moins de 20 ans, le Conseil fédéral avait rejeté l'élargissement de l'A1 à six voies avec l'argument qu'il fallait d'abord achever le réseau des routes nationales. Parallèlement, le gouvernement a rappelé qu'il avait l'intention, dans le cadre du concept de protection de l'air, de renoncer à l'élargissement de tronçons autoroutiers existants jusqu'à l'achèvement du projet «Rail 2000». Ces prétextes ont non seulement servi à bloquer les projets d'aménagement, mais aussi à suspendre la planification. La facture de cette politique, nous la payons aujourd'hui sous la forme de 22 800 heures d'attente dans les bouchons chaque année sur les seules routes nationales. Et les bouchons s'allongeront dans les années à venir au point de nous faire sentir douloureusement les négligences et omissions de la politique des transports des dernières années, a affirmé le président de **routesuisse**.

Pour toutes ces raisons le projet FORTA avec l'arrêt sur le réseau de 2012, qui y est intégré, joue un rôle central pour le trafic routier. Il permet d'aménager l'infrastructure pour atténuer les problèmes de circulation tout en tenant compte de manière équitable des besoins de toutes les régions du pays. Le président de **routesuisse** a cependant mis en garde contre des espoirs excessifs quant à la rapidité de ces réalisations: le contournement nord de la ville de Zurich, par exemple, ne sera achevé qu'en 2025.

Entre-temps, les mesures de gestion du trafic, qui agissent sur la fluidité et la densité de la circulation, constituent un moyen de réduire à court terme le risque de bouchons permanents sur les routes nationales. Les chances de succès de ces mesures au niveau politique dépendent cependant de la confiance que l'on peut avoir dans les autorités: l'ouverture des bandes d'arrêt d'urgence au trafic, la signalisation variable de la vitesse, la régulation des accès aux autoroutes ou encore l'interdiction de dépasser faite aux poids lourds doivent uniquement avoir le but d'éviter des bouchons et non pas être imposées à d'autres fins. «*La gestion du trafic ne doit pas servir de prétexte à retarder les aménagements nécessaires, voire à y renoncer complètement*», a déclaré Rudolf Zumbühl, président de **routesuisse**.

Un des grands défis à relever par la branche automobile sera la tournant qui commence à se dessiner dans le domaine de la mobilité. La mise en réseau des véhicules et des usagers annonce une nouvelle dimension de la mobilité. Les associations et tous les autres acteurs du trafic routier devront relever ensemble ce défi et s'efforcer de participer au façonnage de ce nouvel avenir de la mobilité. *«Nous voulons concevoir les nouvelles règles du droit de la circulation routière et non pas les bloquer. Nous voulons participer à la définition des conditions-cadres qui détermineront les nouvelles offres»*, a lancé Rudolf Zumbühl aux délégués des associations routières. La tâche exigeante de **routesuisse** sera de coordonner ces activités.

routesuisse doit à l'avenir anticiper plus précisément les défis et les thèmes prévisibles et analyser leurs effets possibles sur le trafic routier, a relevé le président de **routesuisse**. Une décision dans ce sens a été prise par les présidents des organisations institutionnelles membres de **routesuisse** à l'occasion d'un workshop sur le rôle de **routesuisse**. Il s'agit en particulier de renforcer la participation de **routesuisse** au processus de décision politique et d'accroître l'influence qu'elle peut y exercer.

Les délégués ont approuvé sans discussion le procès-verbal de l'assemblée générale 2015, la partie statutaire du rapport d'activité de l'exercice et le compte d'exploitation 2015 ainsi que le budget 2017. Le compte annuel s'est soldé par un bénéfice de 70 846.69 francs. Cet excédent s'explique notamment par le poste vacant de chargé de l'information et de suppléant du secrétaire général. Le budget prévoit un excédent de dépenses de 28 100 francs.

A la suite des mutations annoncées par les organes, l'assemblée des délégués a procédé à trois élections complémentaires au comité central pour la période de fonction 2015 à 2018:

- Union pétrolière UP: Roland Bilang (à la place de Rolf Hartl, membre du Conseil de direction et du Comité central depuis 2011)
- Infra Suisse: Matthias Forster (à la place de Benedikt Koch, membre du Comité central depuis 2008)
- Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes: Roger Uhr (à la place de Roland Julmi, membre du Comité central depuis 2015)

Sur proposition du Conseil de direction et du Comité central, l'assemblée des délégués a approuvé une révision partielle des statuts concernant le service de documentation que le secrétariat général de **routesuisse** est chargé d'entretenir. A l'article 17, la phrase *«routesuisse entretient un service de documentation et d'information»* a été biffée. Cette modification donne aux organes la possibilité d'examiner l'opportunité de poursuivre le service de documentation, voire éventuellement de le supprimer.

A l'issue de l'assemblée générale Jörg Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité SA et de l'association Swiss eMobility, a présenté un exposé sur le thème *«Le big-bang de la troisième ère automobile: la voie vers la mobilité future – électrique, collaborative et automatisée»*.

Comité central

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 4 mai et le 1^{er} novembre 2016. A côté des affaires statutaires, il a débattu notamment des derniers objets de votation concernant la politique des transports, de l'environnement et des finances, 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»);
- le référendum contre la loi sur l'énergie

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. Le Comité central a pris connaissance des réflexions et propositions du Conseil de direction concernant l'examen et la mise à jour des objectifs stratégiques de **routesuisse** ainsi que les mesures d'application concrètes à ce sujet. C'est également dans ce contexte que se place la décision du Comité central de facturer en 2017 la cotisation annuelle en deux tranches: la moitié de la cotisation annuelle sera perçue pour le premier semestre alors qu'un nouveau calcul de la cotisation de membre est envisagé pour la seconde moitié de 2017 à la suite des dernières décisions stratégiques prises par les organes de **routesuisse**.

Le Comité central a élu Mathias Ammann (président central ACS; qui a démissionné en octobre 2016) et André Kirchhofer (directeur suppléant ASTAG) aux fonctions de vice-présidents de **routesuisse**. En outre, Walter Husi de l'association Vente Suisse a été élu au Conseil de direction comme représentant des «petites associations».

Le Comité central se composait comme suit durant l'exercice écoulé:

Représentants de membres qui paient d'une cotisation annuelle d'au moins 3000 francs et disposent ainsi d'un droit de nomination pour siéger au Comité central (art. 13 des statuts)

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
François Launaz (vice-président)	auto-suisse – Association des importateurs suisse d'automobiles
Mathias Ammann (vice-président; jusqu'en octobre 2016)	Automobile Club de Suisse ACS

Thomas Hurter (dès octobre 2016)	Automobile Club de Suisse ACS
Dr André Kirchhofer (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Dr Roland Bilang	Union pétrolière
Michael Baechler	Fédération motocycliste suisse FMS
Alain Deschenaux	ParkingSwiss
Dr Urs Fasel	Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC)
Matthias Forster	Infra Suisse
André Hefti	Salon international de l'automobile
Walter Husi	Association pour les professionnels de la vente des services extérieur et intérieur Vente Suisse
Walter Lange	Association de l'industrie gazière suisse
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Roger Uhr	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes SAM
Hans-Peter Schneider	Union suisse des carrossiers USIC
Martin A. Senn	Société suisse des entrepreneurs SSE
Autres associations membres représentées au Comité central:	
Patrick Eperon	VaudRoutes – Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Fédération suisse du tourisme FST
Aldo Rui	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:

15

- *examen et nouvelle formulation des objectifs stratégiques de **routesuisse***: le Conseil de direction a formulé et évalué la vision et la mission de l'organisation faîtière du trafic routier et défini ses objectifs stratégiques. Il s'est basé pour cela sur le mandat statutaire de **routesuisse** de représenter et de soutenir les intérêts communs des membres dans le domaine du trafic routier motorisé ainsi que sur les décisions prises par le workshop

stratégique des présidents des organisations institutionnelles de **routesuisse** au mois de janvier de l'exercice écoulé. Les champs d'activité ont été formulés et les premières mesures d'application ont été approuvées pour répondre aux défis actuels:

- «*A la suite de la réorientation du secrétariat général, la nécessité d'entretenir un service de documentation doit être réexaminée. Si ce service peut être géré de manière à couvrir ses coûts, son exploitation peut être poursuivie. Dans le cas contraire, ce service doit être supprimé.*» – L'assemblée générale du 22 juin 2016 a biffé dans les statuts l'obligation faite au secrétariat général de **routesuisse** d'entretenir un service de documentation (art. 17 des statuts). Le Conseil de direction a cependant décidé, dans un premier temps, de poursuivre l'exploitation du service de documentation, car des mandats de prestations conclus avec des partenaires sont encore en vigueur. En outre, il s'avère que la couverture des coûts est garanti à moyen terme.
- «*Le secrétariat général doit être à même de répondre lui-même aux exigences posées.*» – Le mandat de conseil de Competentia Sàrl (M. Gehrken) concernant l'examen parlementaire du projet FORTA a été résilié pour la fin avril 2016.
- «*Les profils d'exigences du collaborateur scientifique et du secrétaire général doivent être coordonnés.*» Les cahiers des charges du personnel du secrétariat général ont été mis à jour et approuvés par le Conseil de direction.

La discussion stratégique au sein du Conseil de direction était encore en cours à la fin de l'exercice écoulé. Il est prévu de la clore d'ici à l'assemblée des délégués 2017.

- «*initiative vache à lait*»: 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 une nouvelle fois occupé les organes de **routesuisse** durant tout l'exercice écoulé.

Les Chambres fédérales avaient examiné l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite initiative vache à lait) en 2015 déjà en décidant de recommander au souverain de refuser ce projet. Cette initiative avait été lancée par auto-suisse. Elle exigeait l'affectation complète du produit des redevances et taxes routières, en particulier de l'impôt sur les huiles minérales, au financement des routes par la Confédération. L'initiative vache à lait a été soutenue par toutes les associations routières. Celles-ci estimaient en effet qu'un financement suffisant de la construction et de l'entretien des routes doit être assuré par le biais d'une réaffectation des taxes et redevances versées par le trafic routier dans le sens de l'initiative vache à lait, et non pas par une hausse des impôts.

Les associations routières ont toujours considéré l'initiative vache à lait comme un moyen d'influencer la nouvelle conception du financement routier. Elles ont signalé au Conseil fédéral et au Parlement qu'elles étaient prêtes à retirer l'initiative en fonction de la conception du projet FORTA.

Or, le Conseil fédéral ne leur a laissé aucune chance de retirer l'initiative en décidant le 1^{er} mars 2016 de fixer la votation populaire au 5 juin 2016, donc avant les décisions définitives du Parlement sur le projet FORTA. Chambre prioritaire dans ce dossier, le Conseil des Etats a examiné le projet le 15 mars 2016, soit deux semaines après la décision du gouvernement concernant la date de la votation sur l'initiative vache à lait. Même après les délibérations du Conseil des Etats, la répartition revendiquée depuis longtemps de l'argent versé par les usagers de la route ainsi que la création d'un fonds routier équivalent au fonds ferroviaire (droits égaux pour les deux modes de transport) n'étaient pas garanties. Partant de cette situation, les associations routières ont soutenu l'initiative jusqu'à la votation populaire.

De l'avis de **routesuisse**, le refus de l'initiative vache à lait par le peuple et les cantons le 5 juin 2016 s'explique par le projet de fonds pour le financement des routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) annoncé par le Conseil fédéral et le Parlement.

- *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)*: le Conseil fédéral a approuvé le 18 février 2015 le message concernant le projet FORTA qui est censé combler les lacunes structurelles dans le financement des routes et garantir durablement le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets de transport dans les agglomérations. Le FORTA sera ancré dans la Constitution et alimenté par des recettes affectées existantes et nouvelles. Pour compenser les découverts financiers qui s'annoncent selon les calculs du DETEC, le FORTA recevra également le produit de l'impôt automobile. En outre, la surtaxe sur les carburants aurait dû augmenter de 6 centimes par litre selon la proposition du Conseil fédéral.

Au Conseil des Etats, la nécessité d'une intervention politique et les propositions du Conseil fédéral de 2015 en vue d'une nouvelle conception du financement routier n'ont guère été contestées. Durant la session d'automne 2015, le Conseil des Etats a cependant renvoyé le projet FORTA à sa commission en chargeant celle-ci d'intégrer dans le nouveau fonds routier l'arrêté sur le réseau des routes nationales rejeté en 2013 par le peuple en raison de la hausse du prix de la vignette autoroutière qui y était liée. En outre, la commission a été mandatée d'étudier plus en détail le mode de financement de ce fonds.

routesuisse a toujours salué la création du FORTA. En revanche, elle s'est opposée de concert avec ses organisations membres et ses partenaires à une hausse de la surtaxe sur les carburants. Le principal argument est qu'en cas d'augmentation de la charge fiscale le tourisme de l'essence en direction de la Suisse diminue et avec lui les recettes fiscales de la Confédération.

L'augmentation de la surtaxe sur les carburants était contestée dès la première présentation du projet FORTA. Le Conseil fédéral avait initialement proposé une hausse de 15 centimes par litre de carburant. Face aux critiques qui se sont élevées lors de la procédure de consultation, il a ramené ses

prétentions à 6 centimes, si bien que la surtaxe aurait passé de 30 centimes actuellement à 36 centimes. Sur proposition de sa commission des transports qui ne souhaitait pas trop fortement charger les automobilistes, le Conseil des Etats a voté pour une hausse de seulement 4 centimes. La différence par rapport au projet gouvernemental devrait, selon la Petite Chambre, être couverte par la caisse générale de la Confédération par le biais d'une augmentation de 5 points-% de la part du FORTA au produit de l'impôt sur les huiles minérales. Cela fait 145 millions de francs qui, aujourd'hui, passent directement à la caisse générale de la Confédération. Pour la majorité du Conseil des Etats, cette version répond partiellement aux exigences de l'initiative vache à lait qui sera soumise au souverain le 5 juin.

Toujours selon la version de la Petite Chambre, la part affectée de l'impôt sur les huiles minérales devrait augmenter de 5 % supplémentaires pour atteindre 60 % deux années après l'entrée en vigueur du FORTA. Cette augmentation est censée couvrir les charges supplémentaires imposées à la Confédération à la suite du transfert de 400 km de routes cantonales au réseau des routes nationales. Les cantons y contribuent à leur tour pour un montant de 60 millions de francs.

Le Conseil national a pour l'essentiel repris les corrections apportées au projet NAF par la chambre prioritaire. Après une longue procédure d'élimination des divergences qui consistait notamment à trouver un accord sur le pourcentage affecté du produit de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que sur la compétence de fixer la compensation du renchérissement dans la taxation des huiles minérales, le Parlement a fini par approuver définitivement le projet durant la session d'automne 2016.

Pour **routesuisse**, le projet définitif de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération constitue un progrès substantiel de la politique suisse des transports. La nouvelle conception du financement des routes nationales et du trafic d'agglomération ainsi que la vérification et l'amélioration continues du réseau des routes nationales posent des accents qui détermineront à l'avenir la réalisation des infrastructures routières par la Confédération.

Immédiatement après le vote définitif du Parlement fédéral, les présidents des associations institutionnelles de **routesuisse** ont décidé de soutenir la campagne en faveur du projet FORTA et de donner la responsabilité de la campagne de votation à **routesuisse**, respectivement à Rudolf Zumbühl, en sa qualité de président de **routesuisse**. La votation fédérale sur le projet FORTA a lieu le 12 février 2017.

- *réflexions concernant un changement de système tendant vers un péage de mobilité (mobility pricing); rapport du groupe de travail «Financement des transports conforme au principe de la causalité»*: un groupe de travail dirigé par le secrétariat général de **routesuisse** a réfléchi sur le thème «mobility pricing», soit sur un «financement équitable des transports à l'avenir». Les résultats de ces réflexions ont fait l'objet d'un rapport intitulé «Financement des transports conforme au principe de la causalité – réflexions sur un changement de système vers le mobility pricing». Le Conseil de direction en a pris acte.

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

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

Le Conseil de direction se composait comme suit durant l'exercice écoulé après les élections générales aux organes:

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Urs Wernli (vice-président)	UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile
François Launaz (vice-président)	auto-suisse – Association des importateurs suisses d'automobiles
Mathias Ammann (vice-président jusqu'en octobre 2016)	Automobile Club de Suisse ACS
Thomas Hurter (dès octobre 2016)	Automobile Club de Suisse ACS
Dr André Kirchhofer (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Patrick Eperon	VaudRoutes – Association routière vaudoise ARV
Dr Roland Bilang	Union pétrolière UP
Walter Husi	Association pour les professionnels de la vente des services extérieur et intérieur Vente Suisse
Hans Koller	Secrétaire général de routesuisse

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2016 ont été vérifiés le 23 mars 2017 par les deux réviseurs Reto Jaussi et Alfred Zollinger. Ces derniers 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.

Dans la perspective de la votation fédérale sur le projet FORTA (création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, comblement du découvert financier et Programme de développement stratégique Routes nationales le 12 février 2017), **routesuisse** a reçu le mandat de mener une campagne en faveur du projet. La large base sur laquelle repose cette campagne est présidée par Rudolf Zumbühl (TCS) alors que Peter Steiner (LU) a été chargé de la direction opérationnelle de la campagne.

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

- Premiers chiffres sur le trafic routier 2015 – Vadémécum 2016 – Chiffres clés de l'économie automobile et du trafic routier (communiqué de presse du 9 février)
- Bon projet, mais mérite d'être amélioré – Projet FORTA pour le futur financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (communiqué de presse du 15 mars)
- 1,4 milliard de francs pour le rail – 8,9 milliards de francs de taxes et redevances routières pour la Confédération en 2015 (communiqué de presse du 5 avril)
- Tenir les promesses – Commentaire concernant l'issue de la votation fédérale sur l'initiative vache à lait (communiqué de presse 5 juin)
- Financement encore ouvert – Projet FORTA sur le futur financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (communiqué de presse 15 juin)

- Lueur à l’horizon de la politique des transports – 71^e Assemblée générale ordinaire de **routesuisse** (communiqué de presse du 22 juin)
- Correction radicale du cap – Les associations routières sont opposées à l’initiative «pour une économie verte» (communiqué de presse du 29 août)
- Percée en politique des transports – Projet FORTA pour le futur financement des routes nationales et du trafic d’agglomération (communiqué de presse 27 septembre)
- Un OUI convaincu au trafic routier – Projet FORTA pour le futur financement des routes nationales et du trafic d’agglomération (communiqué de presse du 19 décembre)

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

- *modification de l’ordonnance sur l’énergie (février):* face aux sévères valeurs limites CO₂ qui ont déjà été approuvées ou planifiées dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 pour les voitures de tourisme et les utilitaires légers, une partie des membres de **routesuisse** sont d’avis que l’étiquette-énergie pour les voitures de tourisme est désormais superflue. Après l’introduction de valeurs limites absolues pour les émissions de CO₂, cela ne fait plus guère de sens de maintenir cet instrument conçu initialement pour permettre la comparaison du rendement énergétique des véhicules.

Pour d’autres associations membres de **routesuisse** le maintien de l’étiquette-énergie pour les voitures de tourisme est justifié, car celle-ci offre aux acheteurs de voitures neuves des informations supplémentaires et les aide à choisir le modèle qui leur convient le mieux.

Dans les remarques de détail de sa prise de position, **routesuisse** a approuvé la proposition d’adapter le catalogue de la consommation et elle a proposé diverses améliorations (par ex., la définition d’une «voiture de tourisme neuve», la désignation des véhicules d’exposition, la désignation des véhicules dans la publicité et sur internet, etc.).

- *adaptation de l’Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) (mars):* **routesuisse** s’est basée sur les réactions de ses associations membres (notamment ASA, ASTAG, UPSA, TCS, caravaningsuisse, motosuisse, auto-suisse) pour formuler sa réponse. En cas de divergence d’opinions entre ses membres, elle a renoncé à prendre position en signalant la présence d’avis différents.
- *Programme de stabilisation 2017–2019 (mars):* **routesuisse** a pris acte du programme en constatant avec satisfaction que les coupes dans les dépenses touchaient toutes les tâches de la Confédération et étaient équilibrées. Elle a noté que tant le projet FORTA avec l’arrêté sur le réseau 2012 que l’augmentation de la part affectée du produit de l’impôt sur les huiles minérales avaient des effets sur le budget fédéral dont il n’a pas encore été tenu compte dans le plan financier 2017–2019.

routesuisse a apporté son soutien au projet de stabilisation du budget fédéral durant les années 2017 à 2019 dans le domaine des transports.

Il s'agit, d'une part, d'un report de versements de 100 et de 300 millions de francs ainsi que de 65,2 millions de francs supplémentaires pour les années 2016 et 2017. Ces mesures sont supportables et elles n'ont pas de conséquences pour les dépenses du fonds d'infrastructure. D'autre part, les contributions à Via Storia et à la mobilité douce seront réduites, ce qui paraît également acceptable. En revanche, **routেসuisse** plaide en faveur d'une certaine retenue en ce qui concerne la fermeture de postes de douane.

- *Révision du droit concernant les transports de marchandises dangereuses (juillet)*: l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) seront modifiés à partir du 1^{er} janvier 2017. L'ADR subira tous les deux ans une révision relativement large. Les Etats contractants peuvent faire valoir leurs réserves dans le cadre d'une procédure d'opposition. Une audition au niveau national a lieu à cet effet.

routেসuisse a basé sa prise de position sur celle de l'ASTAG et a soutenu toutes les innovations.

- *ouverture d'un crédit d'engagement indemnisant les prestations de transport régional de personnes (TRP) pour les années 2018 à 2021 (juillet)*: le Conseil fédéral veut soumettre au Parlement un projet d'indemnisation des prestations du TRP pour les années 2018 à 2021 d'un montant de 3970 millions de francs.

Dans sa réponse à la procédure de consultation, **routেসuisse** a en particulier soulevé les problèmes posés par l'indemnisation – donc du subventionnement – des transports publics et par les dimensions des TP compte tenu de la demande réelle. On relève en effet fréquemment dans le trafic régional de personnes une offre de transport totalement disproportionnée par rapport à une demande insignifiante. Il faut s'interroger sur l'opportunité d'indemniser cette offre. Ce problème devrait au moins trouver une solution dans le cadre de la réglementation financière de l'indemnisation des prestations du TRP pour les années 2018 à 2021. **routেসuisse** a demandé au Parlement de mettre en place une marche à suivre pour régler les d'indemnisation d'offres TRP présentant un découvert financier excessif. Il s'agit en particulier de trouver un moyen d'échapper aux contraintes contreproductives de la réglementation actuelle du financement des transports publics.

- *Contreprojet direct à l'initiative populaire «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)» (novembre)*: malgré les effets positifs que peut avoir cette initiative, il existe, de l'avis de **routেসuisse**, de nombreuses et bonnes raisons de refuser aussi bien l'initiative vélo que le contreprojet du Conseil fédéral dans sa forme actuelle. Dans sa réponse à la consultation, **routেসuisse** a avancé les arguments suivants:

le trafic cycliste n'a pas besoin d'une protection particulière: il n'est pas opportun de poser dans le droit constitutionnel le trafic cycliste au même niveau que le trafic piétonnier, et notamment la randonnée pédestre. Contrairement aux chemins et sentiers pédestres, qui bénéficient à juste titre depuis 1979 d'une protection constitutionnelle,

les pistes cyclables n'ont pas besoin d'un soutien particulier compte tenu du large encouragement que leur offrent les collectivités publiques et des nombreuses nouvelles infrastructures dont profitent les cyclistes. L'exigence d'un traitement préférentiel du vélo et de sa mise sur pied d'égalité avec le trafic piétonnier repose, de l'avis de **routesuisse**, principalement sur des motivations idéologiques du lobby cycliste qui, dans l'article 88 de la Constitution fédérale, cherche à privilégier l'encouragement du vélo ainsi que les infrastructures cyclistes principalement urbaines.

Garantie déplacée de la situation acquise: la garantie de la situation acquise, c'est-à-dire l'obligation de remplacer toute piste cyclable supprimée sans tenir compte de sa fréquentation et de sa sécurité, est totalement déplacée du point de vue de la politique financière et de la technique des transports. L'application de cette réglementation peut en outre poser des problèmes pratiques considérables lors de la construction ou de la transformation de routes et de voies piétonnières.

privilège contestable du trafic cycliste par rapport aux autres usagers de la route: le trafic cycliste ne doit pas être encouragé au détriment des autres usagers de la route et réduire la capacité routière à la disposition de ces derniers.

les prescriptions concernant le trafic cycliste ne sont pas imposées avec suffisamment de rigueur: au lieu de favoriser le trafic cycliste, il serait plutôt souhaitable que la Confédération s'engage davantage pour le respect et l'utilisation des pistes et voies cyclables et veille à ce que les prescriptions régissant le trafic cycliste soient imposées plus rigoureusement.

financement des infrastructures de transport selon le principe de la causalité: l'aménagement d'infrastructures de transport pour les cyclistes doit répondre au principe de la causalité. Il ne doit pas être financé par les moyens réservés au trafic routier motorisé, à l'exception des contributions aux programmes d'agglomération (dans le cadre des programmes d'agglomération soutenus à l'avenir par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA). C'est dire qu'il faut trouver un moyen de financer les infrastructures pour les cyclistes sans mettre à contribution les ressources financières affectées au trafic routier.

problématique du trafic mixte: les besoins des cyclistes ne sont absolument pas les mêmes que ceux des piétons et des randonneurs. Ils sont même souvent diamétralement opposés. Alors que la plupart des promeneurs et randonneurs cherchent la détente dans la nature, l'objectif principal des cyclistes est de passer le plus rapidement possible du point A au point B. Preuves en sont les nombreux conflits qui se produisent aujourd'hui déjà entre les piétons et randonneurs, d'une part, les cyclistes, d'autre part. Ce problème est renforcé par le développement des vélos électriques.

- *future politique climatique de la Suisse (novembre)*: de l'avis de **routesuisse**, l'accent doit être mis sur les mesures techniques améliorant le rendement énergétique et réduisant les émissions des véhicules à moteur

dans la future politique climatique et, partant, la stratégie énergétique qui y est liée. Il faut, dans ce domaine, absolument éviter que la Suisse fasse cavalier seul.

routesuisse constate que le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ répond à ses exigences concernant la politique climatique touchant directement les véhicules à moteur et le trafic motorisé. L'actuel projet de révision renonce en effet notamment à une taxe CO₂ à charge des consommateurs. Tant les normes de consommation et d'émission imposées aux voitures de tourisme que la réglementation sur les échanges de quotas d'émissions et la compensation du CO₂ pour les carburants correspondent en principe aux idées de **routesuisse**. Cela dit, il s'agira encore d'apporter quelques corrections importantes à la formulation concrète des mesures envisagées.

Le projet exige en effet encore quelques corrections notamment dans les domaines suivants:

- manque de souplesse dans les objectifs de réduction du CO₂ en Suisse et à l'étranger (art. 3): **routesuisse** plaide en faveur d'un mécanisme flexible en Suisse en lieu et place d'un objectif rigide suisse et étranger. Ce mécanisme flexible permet des réductions des émissions en Suisse et à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de définir au préalable des restrictions. Ainsi, les réductions des émissions permettant d'atteindre l'objectif global peuvent être réalisées de manière souple (donc en Suisse ou à l'étranger).
- limitation des émissions de CO₂ des véhicules de livraison et des tracteurs à sellette légers (art. 10): il faut renoncer à des normes sur les émissions de CO₂ des véhicules de livraison et tracteurs à sellette légers. Raison: la composition de la flotte suisse est totalement différente de celle de l'UE.
- prise en compte des conditions suisses dans la fixation du rythme de réduction (art. 11): selon une étude demandée par auto-suisse à une agence spécialisée externe, la Suisse n'atteindra la valeur limite de 95 grammes de CO₂/km pour les voitures de tourisme qu'en 2024 ou 2025 selon le scénario admis pour le développement de la mobilité électrique. Pour ne pas charger outre mesure la branche suisse de l'automobile et pour harmoniser la démarche avec celle de l'UE, **routesuisse** soutient une réglementation avec un «phasing-in» et l'imputation des véhicules émettant très peu de CO₂ («supercredits») pour les années 2020 à 2025.
- traitement/imputation des agents énergétiques renouvelables ou des énergies synthétiques (art. 13, etc.): **routesuisse** soutient la proposition d'imputer tous les agents énergétiques renouvelables, y compris les carburants synthétiques, aux objectifs individuels imposés aux importateurs et constructeurs automobiles.
- manque de souplesse concernant la compensation du CO₂ en Suisse et à l'étranger (art. 25): le mécanisme flexible doit aussi s'appliquer à l'obligation de compenser le CO₂ faite aux importateurs de carburants. La disposition qui exige une compensation minimale à l'intérieur du pays doit être biffée. Il faut donner aux importateurs de carburants la

Le secrétaire général a représenté **routesuisse** dans les commissions et organisations suivantes:

Commission pour des recherches en matière de construction de routes (Office fédéral des routes OFROU)

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

Commission technique de l'Association suisse des transports routiers ASTAG

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

Commission d'infrastructure et groupe Trafic routier et ferroviaire d'économiesuisse

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

Le président central du TCS, Peter Goetschi, représentait **routesuisse** comme membre du conseil de la fondation Centime climatique.

Economie automobile et secteur routier

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic

L'Office fédéral des routes (OFROU) a calculé pour la première fois en 2015 les prestations de transport sur les routes nationales sur la base d'un modèle de trafic détaillé. Cette méthode reproduit plus fidèlement la réalité sur les routes suisses que le système utilisé jusqu'ici. Elle indique par rapport à 2015 une augmentation de 4,2 % du trafic sur les autoroutes suisses qui a ainsi atteint 26,5 milliards de véhicules-kilomètres (vkm). Cette progression est sensiblement plus élevée que l'année précédente (+1,0 %) et dépasse les taux de croissance des années précédentes (2009–2011) où l'on avait enregistré une augmentation moyenne de 3,4 % par an.

Le réseau des routes nationales a absorbé environ 42 % (–1 % par rapport à 2015) du kilométrage total du trafic motorisé. Cette proportion était même de 69 % (+2 %) 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 2015 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, sur l'A4 dans le Knonauer Amt, sur l'A6 dans la région de Berne et l'A9 entre Lausanne et Vevey.

La majorité des postes de comptage ont enregistré une hausse du trafic par rapport à l'année précédente. Avec un trafic moyen de 145'119 véhicules par jour, le poste de comptage de Wallisellen sur l'A1 affichait le trafic le plus dense. Le trafic moyen journalier a ainsi augmenté de 0,7 % sur ce tronçon en 2015. En deuxième position venait le poste de Muttenz sur l'A2 et en troisième celui du tronçon Baden/tunnel de Baregg sur l'A1.

Alors que le kilométrage global sur l'ensemble du réseau routier a progressé d'environ 27 % 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 a baissé de 3,3 %. Durant les vingt ans écoulés, les routes nationales ont donc absorbé la totalité du trafic individuel motorisé supplémentaire.

La mobilité des pendulaires en Suisse

Le travail constitue le deuxième plus important motif de déplacement après les loisirs et son importance a fortement progressé depuis le milieu des années 1990. En 2014 un trajet de travail (un aller) des pendulaires avait une longueur moyenne de 14,5 km. Comparé à l'année 2000, ce chiffre est en augmentation de 12 % ou de 1,6 km. En 2014 les pendulaires mettaient en moyenne 30 minutes pour atteindre leur lieu de travail (un aller). Par rapport à la durée déterminée pour l'année 2000, on constate une augmentation d'environ 7 minutes ou d'un tiers. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), cette différence s'explique cependant en partie par un changement dans la méthode de recensement de la durée des trajets.

Un peu plus de la moitié des pendulaires, soit 52 %, ont choisi en 2014 la voiture de tourisme comme principal moyen de transport pour se rendre au travail. Cette proportion avait augmenté de 5 points-% entre 1990 et 2000, pour ensuite à nouveau légèrement diminuer. La part du chemin de fer aux déplacements des pendulaires a progressé ces dernières années: elle a atteint une part de 16 % aux moyens de transport principaux, ce qui fait 5 points-% de plus qu'en 1990. Le nombre de pendulaires en chemin de fer a passé entre 1990 et 2014 de 327'000 à 636'000 personnes. Les gros investissements dans le réseau ferroviaire national (Rail 2000) ainsi que dans diverses offres RER ont contribué à ce développement.

La proportion de pendulaires qui privilégient les transports routiers publics (trams, bus) pour se rendre au travail a légèrement baissé depuis 1990 pour tomber à environ 14 %. 9 % des personnes rejoignant leur place de travail se déplaçaient en 2014 à pied et 6 % à bicyclette, des proportions semblables à celles relevées les années précédentes.

Les perspectives de la mobilité jusqu'en 2040

En collaboration avec d'autres services de la Confédération dont les Office fédéraux des transports (OFT), des routes (OFROU), de l'énergie (OFEN) et de l'environnement (OFEV), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a calculé le développement des transports jusqu'en 2040 et en a déduit des scénarios. Selon ces prévisions, le trafic continuera certes de croître, mais plus faiblement que durant les vingt ans écoulés. La croissance démographique et économique est partiellement compensée par des tendances à la saturation à différents niveaux: le degré de motorisation, le nombre d'abonnés des transports publics et le nombre de trajets par personne. Si les perspectives en termes de transport d'ici à 2040 n'annoncent pas des résultats plus élevés, c'est aussi en raison de l'insuffisance des infrastructures – nonobstant l'élimination de goulets d'étranglement.

La croissance la plus forte dans le trafic de personnes jusqu'en 2040 est attribuée aux transports publics (+51 %) alors que le trafic motorisé individuel affiche la progression la plus faible (+18 %). Il faut s'attendre à de forts taux d'exploitation des transports publics, notamment aux heures de pointe des jours ouvrables et entre les grandes agglomérations. La demande doublera d'ici à 2040 sur certains corridors des transports publics. Les restrictions sectorielles imposées à l'utilisation des autoroutes et routes principales provoqueront un

déplacement du trafic motorisé vers les routes régionales et locales. Sur les longs trajets, ce développement donne des avantages aux transports publics qui, contrairement à la route, n'imposent pas de pertes de temps à cause des bouchons, mais qui souffrent «uniquement» au niveau du confort. La répartition modale en sera modifiée: la part des TP augmentera de 4 points-% d'ici à 2040.

Dans les transports de marchandises, on prévoit une croissance aussi bien du trafic que des prestations de transport de 37 % à chaque fois pour une progression du PIB de 46 %. Les coûts augmentant plus rapidement dans les transports routiers de marchandises, la répartition modale évolue de 2 points-% en faveur du rail (en tonnes-kilomètres). Le trafic ferroviaire augmente ses parts dans les transports combinés ainsi que dans le transport de colis en détail et par groupage.

Technologie informatique dans le trafic routier

Le Conseil fédéral prévoit que l'automatisation et la numérisation modifient fondamentalement les transports et que les voitures à conduite autonome fassent dans quelques années partie du trafic routier quotidien. Le recours aux voitures à conduite automatisée, la mise en réseau des véhicules et l'application aux transports des diverses possibilités du monde numérique ouvrent des perspectives intéressantes pour le système suisse des transports. Les frontières entre trafic individuel et transports publics s'effaceront progressivement.

Ces réflexions ressortent d'un rapport que le Conseil fédéral a publié en décembre de l'exercice écoulé. Il y présente une interprétation de la mobilité mise en réseau et explique les activités de la Confédération dans ce domaine. Pour pouvoir répondre aussi rapidement que possible à ces développements, le Conseil fédéral souhaite disposer d'une «grande souplesse législative». Le gouvernement demande des compétences aussi larges que possible pour pouvoir régler au niveau de l'ordonnance l'admission et le trafic des voitures à conduite automatisée ou autonome, lit-on en substance dans ce rapport.

Cargo Sous Terrain

Les marchandises seront peut-être transportées à l'avenir par voie souterraine entre les grands centres logistiques de Suisse. Les initiateurs du projet «Cargo Sous Terrain (CST)» croient en tout cas en la faisabilité de cette idée. Ils ont présenté en janvier un concept de ce nouveau système de transport. Une première étape consisterait à relier d'ici à 2028 la plaque tournant logistique de Härkingen/Niederbipp avec Suhr, Spreitenbach et Zürich moyennant un tunnel long de 67 km et d'un diamètre de 6 mètres. A moyen terme il s'agirait de réaliser un réseau de tunnels de Genève à St-Gall et de Bâle à Lucerne et Thoue. Des véhicules électriques sans équipage se déplaceraient dans ces tubes sur un rail à induction à la vitesse de 30 km/h. Les dimensions des petits wagons fermés seraient conformes aux classiques palettes de transport et pourraient en emporter deux à chaque fois. Il est de surcroît prévu d'installer au plafond de la galerie un chemin de fer suspendu rapide pour le transport de petites marchandises. «Cargo Sous Terrain» serait financé sur une base totalement privée.

Le Conseil fédéral a déjà annoncé qu'il soutiendrait par une loi spéciale le projet CST d'un nouveau système sous-terrain de transport de marchandises à condition que certaines conditions soient remplies, soit en particulier que les initiateurs mettent à disposition des moyens financiers suffisants (au moins 100 millions de francs), qu'ils prennent l'engagement définitif de réaliser le projet et aussi que les cantons de Zurich, d'Argovie et de Soleure, concernés par le premier tronçon, soient d'accord avec la réalisation de ce projet et l'incluent dans leur planification régionale des transports. Le Conseil fédéral exclut cependant une participation financière de la Confédération.

Trafic de personnes

Demande de transport dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres de 2015 en millions):</i>		
Chemins de fer	596,1	20 389.0
Trafic urbain à courte distance		
– Tram	523,8	1 153.3
– Trolleybus	251.0	516.3
– Autobus	731.9	2 727.2
Total transports publics	2 102.8	24 785.8

(Source: OFST T 11.4.1.2)

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Trafic privé (chiffres de 2015 en millions):</i>		
Trafic motorisé privé		
– Voitures de tourisme	6 274	91 046
– Motos	277	2 503
– Cyclomoteurs	43	152
– Cars	33	2 766
Mobilité douce		
– A vélo		2 220
– A pied		5 773
Total trafic privé	6 626	104 460

(Source: OFST T 11.4.1.2)

Au total 129,2 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués en 2015 sur le réseau routier et ferroviaire suisse. Ce chiffre est en hausse de 1,6 % par rapport à l'année précédente. Environ les trois quarts, soit 96,5 milliards

de personnes-kilomètres (74,6 % de la totalité des prestations du transport de personnes) sont à mettre sur le compte du trafic routier privé motorisé (voitures de tourisme, motos, cars privés). La mobilité douce (à pied et à vélo) atteint 8,0 milliards de personnes-kilomètres (6,2 %), les transports publics (trams et bus) 4,4 milliards de personnes-kilomètres (3,4 %).

Depuis 1970 les prestations de transport du trafic individuel motorisé et des transports publics ont plus que doublé. Au total 108,9 milliards de personnes-kilomètres (84,2 %) ont été effectués sur la route et 20,4 milliards (15,8 %) sur le rail.

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 3,3 % 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 2011 à 2015), elle n'était plus que de 1,2 % par an alors que le trafic routier motorisé a connu une hausse de 1,6 % 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	2014	2015
Personnes transportées (TMI)						
Voitures de tourisme	4 913	5 691	5 335	5 735	6 172	6 274
Motos	159	195	188	254	273	277
Cyclomoteurs	106	80	36	38	42	43
Cars	27	25	26	29	32	33
Personnes-kilomètres						
Total TMI	73 779	79 142	82 015	88 702	94 985	96 467
Voitures de tourisme	69 586	74 984	77 844	83 775	89 674	91 046
Motos	1 512	1 834	1 804	2 296	2 465	2 503
Cyclomoteurs	354	237	132	132	145	152
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 701	2 766
Total mobilité douce (pkm)						
A vélo	2 217	2 314	1 957	2 116	2 196	2 220
A pied	3 719	4 188	5 254	5 466	5 706	5 773

(Source: OFS T 11.4.1.2)

Trafic de personnes à travers les Alpes suisses

Selon une enquête de l'Office fédéral de la statistique (OFS), 93'400 personnes dans 35'200 véhicules ont franchi en 2015 en moyenne journalière les Alpes suisses sur la route. La grande majorité des véhicules utilisés étaient des voitures de tourisme (94 %). La moitié des véhicules étaient immatriculés en Suisse, 23 % en Italie et 15 % en Allemagne. Absorbant 29 % de ce trafic, le tunnel routier du St-Gothard était le plus fréquenté, suivi par le tunnel du San Bernardino (16 %). 38 % de la circulation routière transalpine étaient du trafic d'origine et de destination, 35 % du trafic intérieur et 27 % du trafic de transit. Dans le trafic d'origine et de destination, la relation Suisse-Italie occupait la plus grande part (33 % du trafic total). 73 % des traversées alpines sont du trafic de loisirs, 13 % du trafic professionnel.

Le rail a transporté en 2015 environ 16'300 passagers par jour à travers les Alpes suisses. Là encore, la part du lion est revenue au St-Gothard. Absorbant 55 % du trafic ferroviaire transalpin de personnes, ce tunnel s'inscrit loin en tête devant le Simplon (36 % et la Bernina (9 %). Comme pour la route, le trafic d'origine et de destination venait en tête des traversées alpines sur le rail (51 %) devant le trafic intérieur (42 %) et le trafic de transit (7 %). Le motif de déplacement le plus fréquent était les loisirs (70 %). Le trafic pendulaire représentait 13 % et le trafic professionnel 12 % du transit alpin ferroviaire. 66 % des passagers des trains avaient leur domicile en Suisse, 19 % en Italie.

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 2015 de 50 % sur la route et de 48 % sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 19 % durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2015 des prestations de transport correspondant à 28,0 milliards de tonnes-kilomètres (2014: 28,3 %; -0,95 %). On constate une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente. Ce recul concerne principalement le trafic intérieur où le chemin de fer était davantage touché que la route (-11 % contre -2 %). Le rail a cependant pu largement compenser ce recul dans le trafic d'export, d'import et de transit.

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2015 quelque 6,4 milliards de kilomètres (2014: 6,2) sur les routes suisses. 65 % de ces déplacements sont revenus aux véhicules légers (fourgonnettes et semi-remorques jusqu'à 3,5 t de poids total) et 35 % aux véhicules lourds (camions et semi-remorques de plus de 3,5 t). Les prestations de transport sur la route ont globalement atteint 17,2 milliards de tonnes-kilomètres, chiffre en baisse d'environ 2 % par rapport à l'année précédente (2014: 17,5 milliards de tkm; -1,9 %). C'est sur la route que le trafic de transit a baissé le plus fortement (-5 %) alors que les prestations de transport dans l'import et l'export n'ont pas changé par rapport à l'exercice précédent.

Le rail a produit des prestations de transport de 10,82 milliards de tonnes-kilomètres (2014: 10,75 milliards de tkm; +0,7 %). La politique de déplacement des transports de la route au rail a abouti au moins dans le trafic transfrontalier où les transports ferroviaires de marchandises affichent une augmentation de 5 % au total.

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 25 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 depuis 2012 pour tomber à 36 % du marché des transports de marchandises. Selon les derniers chiffres disponibles, le rail assume après trois années de croissance 15,5 % du tonnage transporté (66,1 millions de t) et 38,6 % des prestations de transports en tonnes-kilomètres (10'823 millions de tkm).

Sur la route, le tonnage transporté a augmenté en moyenne de 1,4 % par an depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2015; cf. tableau 2 A dans l'annexe: Demande dans le transport de marchandises). En l'espace de 15 ans, la quantité de marchandises transportées par le trafic utilitaire routier s'est accrue de 14 % pour atteindre 362 millions de tonnes, si bien que la part de la route à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 84,5 %. Exprimée en tonnes-kilomètres, la part de la route aux transports de marchandises est de 61,4 % (17'200 millions de tkm). Depuis 2000, les prestations de transport par la route ont augmenté en moyenne annuelle de 2,4 %.

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 97 % depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2015) 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 13 % depuis la hausse de cette limite. Les prestations de transport des utilitaires légers se sont également accrues de 13 %. Les véhicules semi-remorques assurent aujourd'hui 53 % des prestations de transport sur les routes suisses (2000: 34 %), les trains routiers 41 % (2000: 60 %) et les utilitaires légers 6 % (2000: 6 %).

Hormis la réduction de nombre de courses à vide (27 % du kilométrage des véhicules lourds suisses de transport de marchandises; 2015), l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP; 1^{er} janvier 2001) et son augmentation progressive et massive (en 2005 et 2008) ainsi que les autres mesures de la politique de transfert n'ont donc pas eu d'effet durable sur les prestations de transport de la route et la répartition modale entre la route et le rail. Parmi les autres mesures de la politique suisse de transfert des transports de marchandises de la route au rail, il faut citer la modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, de même que la libéralisation des transports ferroviaires de marchandises.

En revanche, la RPLP a contribué au renouvellement constant du parc de poids lourds et, partant, à une baisse sensible des émissions nocives. Les véhicules produisant peu d'émissions polluantes bénéficient en effet de tarifs fiscaux plus bas. Les prescriptions sur les gaz d'échappement des poids lourds neufs mis en circulation (norme Euro) sont constamment renforcées, si bien qu'un nombre croissant de véhicules propres circulent sur les routes suisses. La part des véhicules les plus modernes et donc les plus propres (classe Euro 6) aux prestations de transport des véhicules de transport lourds suisses atteignait 21 % en 2015, et cela quatre années seulement après la première mise en circulation des camions de ce type. Les véhicules de la classe Euro 5 sont les plus nombreux (62 %), mais leur part baisse depuis 2014. La part des poids lourds des classes Euro les plus anciennes (0 à 3) est tombée 66 % en 2008 à 11 %.

Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface

Les efforts visant à encourager les transports ferroviaires de marchandises en surface se poursuivent. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2016, la nouvelle loi sur le transport de marchandises et ses ordonnances d'application assurent au trafic de marchandises par le rail de meilleures conditions-cadres.

Les ordonnances d'application fixent notamment les détails des contributions aux investissements dans les installations de transbordement du trafic combiné (lesdits terminaux), dans équipements portuaires ainsi que dans les voies ferrées de raccordement. En septembre 2015, le Parlement a ouvert à cet effet un crédit-cadre de 250 millions de francs pour les années 2016–2019. Le Conseil fédéral a décidé d'accorder des contributions aux investissements dans les équipements portuaires sous la forme de prêts sans intérêt et remboursables dans certaines conditions. Ce procédé permet à la Confédération de transformer ses prêts aux ports rhénans de Bâle en fonds propres au cas où le Conseil fédéral et le Parlement le jugeraient utile.

Le Conseil fédéral a en outre précisé dans cette réforme la manière de régler les écarts du principe de l'économicité prévus dans la loi: les indemnités d'exploitation actuelles pour le trafic par wagon et les transports combinés ne transitant pas par les Alpes arrivent à échéance fin 2018. L'ordonnance prévoit que la contribution fédérale pour l'encouragement de nouvelles offres se base sur le déficit attendu pour les trois premières années d'exploitation et peut couvrir au maximum 50 % des coûts. Une clé de répartition a également été définie pour la participation financière de la Confédération aux commandes d'offres de transport par les cantons.

Le taux de participation de la Confédération par le biais des contributions aux investissements dans des innovations techniques du transport ferroviaire de marchandises a été fixé à 60 % au maximum des coûts imputables. La restitution du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en amont et en aval des transports combinés a été réduite de 10 % à partir du 1^{er} janvier 2017. Les transports en amont et en aval de la navigation rhénane et vers le terminal de Weil en Allemagne bénéficient toujours d'une restitution de la RPLP.

Avec son concept et ses plans d'exploitation des réseaux et moyennant les ordonnances y relatives, le Conseil fédéral a par ailleurs veillé à ce que les transports ferroviaires de marchandises disposent de suffisamment de droits de trafic (sillons). Dans le passé il en effet arrivé régulièrement que des sillons prévus initialement pour les transports ferroviaires de marchandises soient utilisés pour d'autres transports. Les nouveaux instruments que sont le concept d'exploitation du réseau et le plan d'exploitation du réseau garantissent durablement pour chaque mode de transport les sillons créés grâce à l'extension de l'infrastructure ferroviaire pour les transports de personnes et de marchandises. Les transports ferroviaires de marchandises sont ainsi renforcés. Parallèlement, cette politique garantit que les transports de personnes continuent de bénéficier d'une offre de haut niveau et qui, en cas de besoins, peut être augmentée.

Transit alpin de marchandises

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, environ 28,7 millions de tonnes ont été acheminées par le rail en 2016 (2015: 26,9 millions de t), soit environ deux fois et demie de plus que par la route (11,7 millions de tonnes; 2015: 12,0 millions de t). Globalement, 40,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé (2015: 38,9 millions de t). La hausse par rapport à l'exercice précédent est de 3,9 %, le rail affichant une croissance de 6,7 % et la route une nouvelle baisse de 2,5 %. La répartition modale est de 71 à 29 pour-cent en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000, le tonnage passant par le rail s'accroît de 2,4 % en moyenne par an alors que la croissance est de 2,0 % 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 le 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 31,5 % (jusqu'en 2016) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 39,3 %. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a augmenté de 1,2 point-% depuis 2000 pour s'établir à 71,0 %. Inversement, la part au marché de la route a baissé de 1,2 point-% pour tomber à 29,0 %.

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 guère permis jusqu'ici d'empêcher le développement du transit routier. Les chemins de fer n'ont pas vraiment réussi à tirer un avantage commercial de cette entrave imposée à leur concurrent, les transports routiers.

Nonobstant cette réalité, le Conseil fédéral s'entête à maintenir sa politique de transfert de la route au rail. Il a même pris en décembre 2015 des mesures supplémentaires pour forcer le transfert des transports de marchandises de la route au rail dans le trafic transalpin: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été augmentée début 2017 et des coûts de sillons pour l'exploitation des lignes de transit ont été temporairement réduits jusqu'en 2021.

Nombre de véhicules lourds de transport de marchandises dans le transit alpin suisse

Pour la première fois depuis vingt ans, le nombre de camions traversant les Alpes suisses est tombé en 2016 en dessous d'un million: il a reculé de 3,4 % en 2016 pour s'établir à 975 000. Au total, le nombre de trajets est ainsi demeuré approximativement à son niveau d'il y a vingt ans. Dans l'ensemble, le nombre de trajets de 2016 est inférieur de près d'un tiers (-31,0 %) à son niveau de l'année de référence 2000, mais dépasse toujours de 325 000 trajets la valeur cible de 650'000 trajets qui devrait être atteinte en 2018 conformément à la loi sur le transfert des transports de marchandises de la route au rail.

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 2015 sur le transfert des transports (rapport sur le transfert entre juillet 2011 et juin 2015) confirme que cet objectif fixé au transit alpin de véhicules routiers lourds est irréaliste et que le nombre de trajets de poids lourds à travers les Alpes suisse ne peut être réduit de moitié dans un délai raisonnable.

Le Conseil fédéral a donc suggéré 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.

La commission des transports du Conseil national a refusé la proposition du Conseil fédéral d'adapter l'objectif fixé au transfert des transports transalpins de marchandises de la route au rail. La commission ne veut rouvrir ce dossier que vers la fin 2017 lorsque le prochain rapport sur le transfert de la route au rail sera disponible.

Les analyses de la qualité de l'air et du bruit effectuées depuis 2003 le long des axes de transit nord-sud par les Alpes donnent un résultat hétérogène: le progrès technique et les exigences politiques ont certes apporté des améliorations notables pour certains polluants atmosphériques et notamment le bruit du trafic ferroviaire, mais les nuisances que le transit alpin de marchandises impose aux habitants et à l'environnement restent à un niveau élevé. Des scénarios établis jusqu'en 2020 mettent en évidence la nécessité de faire des efforts supplémentaires pour que les corridors de transit redeviennent des espaces vitaux dans le vrai sens du terme pour la population locale. Voilà la conclusion du dernier rapport établi dans le cadre du projet «Observation – Mesures d'accompagnement – Environnement» qui a été lancé en 2003 comme élément du système d'identification précoce de la Confédération dans le cadre de la politique de transfert de la route au rail. Ce programme sert à observer la qualité de l'environnement le long des axes de transit.

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

Développement du parc automobile

Bien que les nouvelles immatriculations aient diminué comparativement à 2015, le parc automobile suisse a globalement progressé durant l'exercice écoulé de 1,6 % ou de 94'870 véhicules en valeur absolue pour atteindre 5,98 millions d'unités selon les données de l'OFS. Durant les 26 années écoulées, soit depuis 1990, le parc de véhicules à moteur s'est accru de plus de la moitié (+58,3 %).

Un peu plus des trois quarts de ces véhicules à moteur sont des voitures de tourisme. Leur effectif s'est accru de 1,5 % ou de 65'960 unités en valeur absolue en 2016 pour atteindre près de 4,52 millions d'unités. Le nombre de motos a augmenté de 1,9 % pour s'établir à 664'954 alors que le parc de véhicules de transport de marchandises a progressé de 3,0 % et compte désormais 405'566 unités.

Comme en 2015, on a noté l'an passé une augmentation du nombre de voitures hybrides: il y en avait 57'439 en 2016, soit 8931 ou 18,4 % de plus que l'année précédente. La progression était encore plus importante dans la catégorie des voitures purement électriques. Leur nombre a augmenté de 42,2 % en 2016 pour atteindre 10'724 unités. Néanmoins la flotte des véhicules hybrides et électriques est toujours très petite par rapport à celles des voitures à essence (3'149'902) et diesel (1'291'500). La part des unités diesel à la flotte des voitures de tourisme a entre-temps atteint 28,9 % (27,2 % en 2015). En 2016, 73,2 % des voitures diesel étaient équipées d'un filtre à particules contre 48,2 % en 2010. L'âge moyen des voitures de tourisme en service était de 8,4 ans, soit trois ans de plus qu'en 1990.

Les voitures de tourisme sont réparties en six classes (classes euro) en fonction de leurs émissions polluantes. La 1^{re} admet les valeurs limites les plus élevées, la 6^e impose les valeurs limites les plus basses. Entre 2005 et 2016, la part des véhicules entrant dans les classes 1 à 3, donc les plus polluantes, est tombée de 80,3 à 20,5 % du parc total de voitures de tourisme alors que celle des véhicules peu polluants a augmenté dans la même proportion. En 2016, 12 % des véhicules respectaient déjà les valeurs limites de la nouvelle classe 6, la plus sévère. Cette norme est obligatoire pour les voitures neuves mises en circulation depuis le mois de septembre 2015.

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

	2000	2005	2010	2016
Suisse	492	515	517	543
Bassin lémanique	528	536	518	531
Plateau suisse	476	505	514	544
Nord-Ouest de la Suisse	474	500	508	530
Zurich	483	504	484	499
Suisse orientale	469	502	531	575
Suisse centrale	486	517	539	580
Tessin	592	600	609	636

¹ jusqu'en 2010: population résidente moyenne;

dès 2011: population résidente permanente par rapport au 31 décembre de l'année précédente

En 2016 on comptait en Suisse 543 voitures de tourisme pour 1000 habitants contre 541 en 2015, 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 (2014: 614), l'Autriche (2014: 550 et l'Allemagne (2014: 548) étaient davantage motorisées que la Suisse, tandis que la densité des voitures de tourisme était plus faible en France (2014: 478).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 216 personnes ont été tuées dans des accidents sur les routes suisses en 2016, soit 37 de moins que l'année précédente (-15 %). Depuis le début du comptage national en 1940, seule l'année 1945 affiche un nombre de morts dans la circulation routière plus bas (211). Ce chiffre a atteint son maximum en 1973 avec 1773 tués. A partir de cette année-là, il a baissé continuellement, soit de 88 % au total.

3785 personnes ont été grièvement blessées (-45; -1 % par rapport à 2015). 17'607 accidentés ont été légèrement blessés (-0,6 %). Au total, 17'577 accidents faisant des dommages corporels ont été enregistrés (159 événements; -1 %). La tendance positive de ces dernières années s'est donc poursuivie. Le nombre de personnes mortes dans la circulation routière a baissé de 22 % en 2016 par rapport à la moyenne des quatre années précédentes.

Dans la catégorie des motos également, on relève une baisse du nombre de victimes mortellement atteintes: 43 motards sont morts en 2016 dans des accidents de la circulation (-35 %). 75 passagers de voitures de tourisme ont été tués l'an passé. Le nombre de blessés grièvement atteints a baissé de 1 %.

24 cyclistes ont été tués sur la route, soit un de moins qu'en 2015. En revanche, le nombre de cyclistes grièvement blessés a légèrement augmenté, passant de

838 à 854 personnes. La propagation du vélo électrique a provoqué une forte augmentation du nombre de victimes d'accidents. Le sommet en termes de tués a été atteint en 2015 alors que le maximum de blessés grièvement atteints a été noté en 2016. Avec 210 victimes d'accidents au total, cette statistique indique une tendance à la hausse. Les deux tiers des personnes accidentées ont plus de 50 ans.

50 piétonnes et piétons sont morts dans des accidents de la circulation en 2016, soit 35 % de moins que l'année précédente. Près de la moitié des tués étaient des seniors. Le plus souvent ceux-ci sont morts à l'écart des passages pour piétons.

(Le tableau 13 A contient des indications sur les accidents de la route; annexe)

Etudes

Comptant 256 accidents pour 1 milliard de kilomètres-véhicules, les véhicules lourds de transport de marchandises ont roulé beaucoup plus sûrement en 2015 que les voitures de tourisme qui affichaient 349 accidents pour un milliard de kilomètres. Dans la catégorie des utilitaires légers, cette proportion était cependant de 356 accidents. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), le taux d'accidents plus bas chez les poids lourds s'explique sans doute par la formation et le perfectionnement des chauffeurs professionnels, par les temps de repos prescrits et par les taux d'alcoolémie plus bas imposés dans ces catégories.

Dans le cadre d'un sondage effectué au niveau européen, presque une personne sur cinq interrogées en Suisse a admis qu'elle prenait de temps en temps le volant même après avoir bu trop d'alcool. Sur les mille personnes interviewées, 17 % ont déclaré avoir conduit le mois précédent alors qu'elles avaient probablement bu plus d'alcool que ne le permettait la loi. Comparativement à 17 pays européens, la Suisse se place ainsi au troisième rang et au-dessus de la moyenne UE qui est de 12 %. La proportion de conducteurs admettant avoir violé les dispositions légales sur l'alcool au volant n'était plus élevée qu'en France (22 %) et en Belgique (18 %). Les proportions les plus basses ont été relevées en Finlande (1 %), en Suède (2 %) et en Pologne (4 %) selon une communication du Bureau de prévention des accidents (bpa)

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 plusieurs nouvelles dispositions légales.

Le Conseil fédéral pourra continuer de décider directement des modifications apportées aux accords internationaux concernant les prescriptions sur le temps de travail, de conduite et de repos des chauffeurs professionnels. Le Parlement a prolongé cette compétence du gouvernement. La validité de cette loi était limitée à 15 ans et arrivait à échéance fin janvier 2016. Les deux chambres législatives fédérales ont donné leur feu vert pour lever cette limitation.

Ainsi, le Conseil fédéral pourra à l'avenir également approuver directement les modifications de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Lors du vote final du 18 mars 2016, le Conseil national a approuvé le projet par 194 voix contre 0 et le Conseil des Etats par 45 voix contre 0. Le Conseil fédéral a mis les nouvelles dispositions légales en vigueur le 1^{er} octobre 2016.

L'accord AETR règle au niveau transfrontalier le temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels. Le Conseil fédéral relève dans son message au Parlement que les délais de recours contre des modifications de l'accord sont toujours très courts. Si aucune réserve n'est faite dans les six mois suivant l'annonce d'une modification, celle-ci est considérée comme approuvée. Ce délai pourrait difficilement être respecté si le Parlement devait être consulté – comme cela est normalement le cas pour une modification d'un traité international.

Le 1^{er} octobre 2016 la Suisse a introduit les nouveaux contrôles du taux d'alcoolémie par l'haleine qui ont désormais l'effet de preuves. A l'avenir, une analyse sanguine ne sera nécessaire que dans des cas exceptionnels lors des contrôles routiers effectués par la police. On ne mesure donc plus le taux d'alcool dans le sang, mais la proportion d'alcool contenue dans l'haleine. Ce changement implique également l'utilisation d'une nouvelle unité de mesure et de nouveaux chiffres depuis octobre 2016: les appareils n'affichent plus des pour mille (grammes d'alcool par kg de sang), mais des milligrammes d'alcool par litre d'air respiré (mg/l).

Les chiffres limites utilisés changent donc également: 0,5 pour mille d'alcool dans le sang seront donc désormais 0,25 milligramme d'alcool par litre d'air respiré; 0,8 pour mille correspondent à 0,4 milligramme par litre. Les chiffres diminuent donc de moitié, mais les valeurs limites appliquées ne changent pas. Les règles restent donc les mêmes, tout comme les prescriptions légales en vigueur dans ce domaine.

Le Conseil fédéral a approuvé le 26 octobre une nouvelle réglementation de l'interdiction de conduire sous l'effet de l'alcool. Conséquence: les membres des services du feu de milice seront exclus de l'interdiction totale de consommer de l'alcool lorsqu'ils doivent effectuer un trajet de service urgent. La limite d'alcoolémie usuelle de 0,25 mg/l ou 0,50 pour mille s'applique donc depuis 2017 également à cette catégorie de conducteurs. Cette exception de l'interdiction totale de consommer de l'alcool a été étendue aux conductrices et conducteurs de véhicules de transport lourds roulant à faible vitesse (jusqu'à 45 km/h) ainsi que de camions qui sont classés légalement comme des machines de travail à moteur. Une autre modification concerne la méthode de calcul des cotisations d'assurance. Ces changements entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Le Conseil fédéral a adapté le 16 novembre les exigences techniques concernant les véhicules routiers aux standards les plus récents de la sécurité et de la protection de l'environnement. Cette modification permet d'éviter des obstacles au commerce avec l'UE. Les modifications concernent notamment les motos et les expertises périodiques des véhicules utilitaires.

Les motos neuves de plus de 125 cm³ immatriculées dans l'UE doivent à l'avenir être équipées d'un système de freinage antiblocage (ABS). Le but de cette

mesure est de réduire le nombre d'accidents graves de motos. Par la même occasion, la Suisse introduit en même temps que l'UE des prescriptions plus sévères concernant les gaz d'échappement des motos neuves. Les émissions nocives du parc suisse de véhicules à moteur baisseront donc une fois de plus.

Les deux premières expertises périodiques pour les camions et les tracteurs à sellette y compris la remorque qui ne roulent qu'en Suisse auront lieu à l'avenir tous les deux ans et non plus chaque année. Cette réforme tient compte du développement technique de ces véhicules. Jusqu'ici, l'expertise périodique officielle avait lieu chaque année à partir de la première mise en circulation. Les nouvelles dispositions réduisent les charges des détenteurs et détenteurs des véhicules. Ces changements ne concernent cependant pas les véhicules engagés au niveau international où les délais ne changent pas. La modification des délais d'expertise entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017, tous les autres changements seront effectifs à partir du 15 janvier 2017.

Diverses applications du droit de la route changent à la suite de décisions du Tribunal fédéral.

Ainsi, il sera permis à l'avenir de dépasser sur la voie autoroutière de droite les véhicules circulant sur la voie de gauche lorsque le trafic est dense. Le Tribunal fédéral a modifié sa jurisprudence en mars 2016, reconnaissant du même coup la réalité de la conduite automobile. Selon les dispositions légales en vigueur jusqu'ici, un automobiliste qui dépasse sur la voie normale un véhicule circulant sur la voie de gauche commet une violation grave des règles de la circulation routière qui est sanctionnée par une peine privative de liberté jusqu'à 3 ans ou une peine pécuniaire. Le dépassement par la voie normale n'était toléré que lorsque les voitures circulent en «deux colonnes parallèles».

Selon le nouvel arrêté du Tribunal fédéral, le dépassement «passif» est donc désormais autorisé: lorsque les véhicules roulant sur la piste de dépassement n'avancent de fait pas plus vite que ceux circulant sur la voie normale, donc si la vitesse pratiquée sur les deux voies est approximativement la même, il s'agit, selon la nouvelle conception des juges fédéraux, d'un trafic en colonnes. Les conducteurs roulant sur la voie de droite peuvent poursuivre à la même vitesse même si les véhicules sur la voie de gauche ralentissent. En revanche, les dépassements par la droite à proprement parler, donc les manœuvres consistant à passer sur la voie de droite et, après le dépassement, à revenir sur la voie de gauche, restent par principe interdits.

Correction de cap également concernant les délits de chauffard: les dépassements de la vitesse maximale visés par l'article sur les chauffards ne sont pas forcément toujours des délits de chauffard. Le Tribunal fédéral a modifié sa pratique pour récupérer sa marge d'appréciation que le législateur lui avait retirée avec la réforme légale Via sicura. Dans un arrêté de fond du 1^{er} juin 2016 (ATF 6B-1965/2015), les juges de Lausanne retiennent que la norme légale concernée ne constitue pas une présomption irréfutable du fait que le conducteur ait agi de manière intentionnelle. Il peut exister des conditions particulières où l'état de fait de délit de chauffard est certes donné en raison de l'ampleur du dépassement de la limitation, mais où le conducteur n'a pas agi intentionnellement, si bien qu'il ne s'agit pas d'un délit de chauffard. Les juges doivent donc disposer d'une marge d'appréciation limitée pour tenir compte de la faute et de la volonté délictuelle du conducteur fautif.

Plusieurs cantons et communes ont effectué de nouveaux essais d'organisation du trafic dans la perspective de futurs changements du droit.

La direction des travaux publics du canton de Zoug a effectué en juillet un essai de limitation à 30 km/h. Le 3 février le Tribunal fédéral a en effet accepté partiellement un recours que des habitants ont déposé contre le canton qui s'était opposé à l'introduction d'une limitation à 30 km/h. Ce jugement est important parce que la cour suprême du pays n'exclut donc plus l'imposition d'une limitation à 30 km/h sur des routes cantonales.

L'office bâlois de la mobilité a annoncé mi-juin dans un communiqué de presse qu'il testait de concert avec l'Office fédéral des routes (OFROU) de juillet 2016 à septembre 2017 un projet pilote de routes cyclables. Dans les villes de Zurich, de Lucerne, de St-Gall, de Berne et de la Chaux-de-Fonds les cyclistes ont également durant cette période la priorité par rapport aux autres véhicules sur les tronçons routiers désignés comme routes cyclables – même si les autres véhicules viennent de la droite. En outre, les cyclistes peuvent circuler côte à côte sur ces routes. A la fin de la phase pilote qui durera jusqu'en automne 2017, l'OFROU fera un rapport d'évaluation, puis une décision sera prise concernant l'introduction définitive de cette nouvelle réglementation.

Initiatives populaires

Pro Velo, organisation de défense des intérêts des cyclistes, a déposé le 1^{er} mars 2016 à la Chancellerie fédérale 105'234 signatures attestées à l'appui de son initiative populaire fédérale «pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative pour le vélo)». Le but de ce projet est d'obliger la Confédération de soutenir la pratique de la bicyclette. Il sera inscrit dans la Constitution fédérale que la Confédération fixe les principes non seulement pour les sentiers pédestres, mais aussi pour le réseau de pistes cyclables. Les voies cyclables supprimées devront être obligatoirement remplacées. Pour les auteurs de cette initiative, la circulation à bicyclette doit être encouragée parce que la pratique du vélo est saine, ménage l'environnement, prend peu de place et provoque peu de coûts.

Le Conseil fédéral soutien en principe l'idée de mettre, dans le cadre de la politique des transports, le trafic de bicyclette sur un pied d'égalité avec le trafic piétonnier et la randonnée pédestre, mais il s'oppose aux revendications des initiateurs qui vont au-delà de ce principe. Il a donc préparé un contreprojet direct à l'initiative pour le vélo et l'a soumise à une procédure de consultation durant l'exercice écoulé (cf. chapitre «Organes de **routesuisse**; secrétariat général; ci-dessus).

Une association de Suisse romande veut adapter la liste des peines concernant le délit de chauffard. Elle a commencé en mai 2016 la récolte de signatures en faveur de son initiative populaire fédérale «Stop aux excès de Via sicura (Pour un régime de sanctions juste et proportionné)». Les auteurs de l'initiative souhaitent certes que le délit de chauffard soit toujours sévèrement puni, mais ils exigent le rétablissement d'une certaine proportionnalité. Comme la législation en vigueur, l'initiative exige une peine privative de liberté jusqu'à quatre ans de détention ou une peine pécuniaire pour les personnes coupables d'un délit de chauffard, mais elle demande qu'une plus grande

marge d'appréciation soit laissée aux juges. Les initiateurs estiment en effet que les juges ont été privés par Via sicura de la possibilité d'apprécier la gravité d'un délit pénal, car la loi impose des sanctions schématiques. L'initiative restreint également le droit de recours des assureurs contre les auteurs d'un accident.

Mesures administratives et pénales

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 78'043 personnes ont dû déposer leur permis de conduire en 2016, soit 2133 (-2,7 %) de moins que l'année précédente. A ce chiffre s'ajoutent 3438 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. Les excès de vitesse ont entraîné 29'226 retraits de permis, soit le chiffre le plus bas enregistré depuis 2005. 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 3,8 % (15'084 cas) et les avertissements (0,5 à 0,79 pour mille) ont baissé de 7,2 % pour tomber à 5913. L'introduction des contrôles de l'alcoolémie par l'haleine servant de preuve définitive le 1^{er} octobre 2016 n'a pas modifié la statistique annuelle ADMAS, car la nouvelle méthode n'a ni assoupli, ni durci les prescriptions.

Le nombre de retraits de permis pour mise en danger d'autrui en raison d'une distraction au volant (manger au volant, utilisation interdite au volant de téléphones mobiles, appareils de navigation ou installations multimédias) a continué d'augmenter. 1693 personnes ont dû déposer leur permis pour ce motif l'an passé, soit 7,3 % de plus qu'en 2015. Les retraits du permis de conduire pour distraction générale au volant ont connu un développement différent: ils ont baissé de 4,3 % par rapport à l'année précédente (8761 retraits au total).

Le nombre de retraits de permis sanctionnant l'inaptitude à conduire pour cause de maladie ou d'infirmité a augmenté: il a progressé de 10,3 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 5680. Chez les plus de 69 ans, on a même relevé une hausse de 21,6 % des retraits du permis pour ces motifs (2990 retraits au total).

On constate en outre une augmentation du nombre d'examens de psychologie de la circulation. Alors qu'en 2015 4376 examens pour déterminer l'aptitude caractérielle à une conduite sûre ont été ordonnés, ce chiffre a passé à 4700 en 2016, soit une hausse de 7,4 %.

Une progression a également été relevée concernant l'inaptitude à conduire en raison de la dépendance de l'alcool. 2177 permis de conduire ont été retirés pour ce motif, un chiffre en augmentation de 4,9 % par rapport à l'année précédente.

Le permis de conduire à l'essai introduit en 2005 a été moins souvent annulé en 2016 que l'année précédente: 1432 permis de ce type ont été retirés en 2016 contre 1505 en 2015 (moins 4,9%). Le nombre d'annulations de permis de conduire à l'essai baisse continuellement depuis 2012. 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.

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2016)

Le taux de succès aux examens théoriques pour voitures de tourisme et motos a passé de 73 % en 2016 à 78 % l'an dernier alors que le nombre d'examens théoriques de base organisés a légèrement baissé pour se fixer à 129'434 (année précédente: 136 174; -4,9%). 141'503 personnes (137'941 en 2015; +2,6 %) se sont annoncées à l'examen pratique catégorie B. Pour la réussite des examens pratiques, 1,36 tentative était nécessaire en moyenne. C'est dire qu'un quart environ des candidates et des candidats n'étaient pas prêts lorsqu'ils se présentaient à l'examen pratique.

Politique des transports

Union européenne (UE)

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

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

Durant l'exercice écoulé, la «phase rouge» a dû être imposée dix fois au transit alpin de marchandises par la route en raison de surcharges de trafic, soit six fois dans le sens nord-sud et quatre fois dans le sens inverse.

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 2015 a augmenté de 6 % par rapport à l'année précédente (2014: +5 %). Au total, 22'828 heures d'attente dans des embouteillages ont été recensées. Ce chiffre ne cesse de progresser fortement depuis 2009, mais la croissance reste 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.

La cause de loin la plus importante des bouchons sur les routes nationales était également en 2015 la surcharge de trafic. 87 % (19'968 h; +9 % par rapport à 2014) de toutes les heures d'attente relevées sur les routes nationales étaient la conséquence de surcharges de trafic. 2263 heures étaient dues à des accidents (-3 %), 516 heures à des chantiers (-23 %) et 91 heures à des causes non classifiées (-39 %), par exemple des bouchons à cause d'incendies, de pannes ou d'intempéries.

Les autoroutes atteignent la limite de leur capacité sur plusieurs tronçons. La situation est particulièrement problématique sur le contournement nord de Zurich-Winterthour ainsi que sur les sections proches des tunnels Gubrist et Baregg où l'autoroute est surchargée quasiment tous les jours aux heures de pointe. La section Berne-Kriegstetten, les contournements de Lausanne et de Genève ainsi que la N2 près de Bâle sont aussi très touchés par les bouchons. Une intervention est également nécessaire sur la N1 entre Lausanne et Yverdon et entre Winterthour et St-Gall, sur la N2 entre les embranchements d'Augst (BL) et Lopper (NW), au sud du Tessin, sur la N3 entre Zurich et Wollerau, sur la N4 dans le Knonaueramt (ZH/ZG), sur la N6 dans la région de Berne ainsi que sur la N9 entre Lausanne et Vevey.

Ces bouchons provoquent des pertes économiques de quelque 1,6 milliard de francs par an. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont fait recalculer les coûts provoqués par les bouchons en Suisse. La nouvelle méthode de calcul inclut, d'une part, la durée des bouchons durant les années 2010 à 2014 et, d'autre part, les coûts des atteintes à l'environnement, des accidents et des pertes d'énergie pour l'année 2010. Environ 70 % des coûts globaux de 1,6 milliard de francs sont dus aux pertes de temps, les 30 % restants aux pertes en termes d'énergie, d'atteintes à l'environnement et d'accidents. Les nouveaux calculs ont par ailleurs révélé que le coût des pertes de temps dans les bouchons entre 2010 et 2014 ont progressé de 1,1 à 1,25 milliard de francs.

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'arrêt fédéral sur le réseau des routes nationales» ci-dessous):

- réaffectation de la piste d'arrêt d'urgence sur 125 km – partant des expériences positives faites avec le projet pilote de Morges – Ecublens durant les années 2010 à 2014, le Conseil fédéral a autorisé l'ouverture des pistes d'arrêt d'urgence en cas de surcharge de trafic. A côté du tronçon Morges – Ecublens, 16 autres sections autoroutières d'une longueur totale de 150 km environ pourront ainsi être exploitées sur une piste supplémentaire.
- interdictions ponctuelles de dépasser pour les poids lourds – en raison des bonnes expériences faites dans le passé avec ces interdictions ponctuelles, le Conseil fédéral imposé cette mesure sur 730 km de routes nationales. Cette longueur correspond à environ un quart du réseau des routes nationales à quatre pistes. Il s'agit le plus souvent de tunnels ainsi que de tronçons comportant un ou plusieurs tunnels. L'interdiction de dépasser est permanente ou temporaire selon la situation.
- réduction temporaire et progressive de la vitesse maximale admise (de 120 à 100 ou 80 km/h) – des installations réduisant progressivement la vitesse maximale admise sont en service sur environ 170 km. Il est prévu d'équiper environ 800 km de routes nationales fortement chargées et présentant un risque élevé de bouchon. Cela signifie qu'il n'y aura plus de limitation de vitesse fixe sur plus de 40 % 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.

Dans le but de mieux exploiter les infrastructures de transport et de réduire la pression en faveur d'onéreux aménagements du rail et de la route, l'Université de Lucerne est le premier institut de formation suisse à fixer l'horaire de ses cours de manière à ce que les étudiants ne soient plus contraints de se mettre en route durant les heures de pointe. Ce changement est intervenu au semestre d'hiver 2016/2017. Au lieu de commencer à 8 heures comme dans la plupart des universités, les cours ne débutent qu'à 9 heures et finissent également en dehors des heures de pointe.

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

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 bouchons 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'était pas prête jusqu'ici à mettre à disposition des moyens financiers suffisants pour réaliser cet aménagement du réseau des routes nationales et les projets concernés n'existent même pas «sur le papier».

La principale exigence formulée depuis des années consiste donc à accélérer dans les plus brefs délais l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. **routesuisse** demande depuis longtemps 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.

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 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui est censé combler la lacune prévisible dans le financement routier, et le programme de développement stratégique (PRODES) «Routes nationales» du 30 septembre 2016 comportent les premiers projets concrets d'aménagement du réseau des routes nationales. Il s'agit de compléments à apporter au réseau dans le Glatttal zurichoïse et entre Lausanne et Morges. Ces projets ne se réaliseront qu'après 2040. En outre, le FORTA et le PRODES Routes nationales contiennent un instrument de planification pour l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales qui sera désormais soumis tous les quatre ans au Parlement pour décision. La première tranche valable jusqu'en 2030 comporte des projets pour 6,47 milliards de francs (cf. à ce propos le Chapitre Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA; ci-dessous).

Projets routiers cantonaux

La Confédération sera chargée d'accélérer la planification d'un embranchement supplémentaire de l'A1 vers le centre de la ville de St-Gall. Les citoyennes et citoyens du chef-lieu ont en effet rejeté clairement (63,1 % de refus) une initiative qui s'opposait à un embranchement vers l'ancienne gare aux marchandises. La nouvelle bretelle vise à résoudre les problèmes de circulation dans le goulet d'étranglement st-gallois. Le percement d'un troisième tube pour fluidifier le trafic sur l'autoroute urbaine n'est pas contesté.

63 % des citoyennes et citoyens genevois souhaitent un contournement autoroutier de la ville par l'est. La liaison doit passer soit par un pont, soit par un tunnel sous le lac. La version du tunnel paraît la plus vraisemblable. Elle coûterait quelque 3,5 milliards de francs selon diverses études. Le texte approuvé en votation populaire le 5 juin 2016 ne porte cependant pas sur un projet concret. La population s'est contentée d'inscrire le projet de tunnel

sous-lacustre dans la constitution cantonale, ce qui équivaut à une déclaration d'intention.

Les autorités du canton de Schwyz ne devront pas recourir à tous les moyens de droit à leur disposition pour empêcher la Confédération de reconstruire l'Axenstrasse. Le 5 juin 2016, les citoyennes et citoyens ont enterré avec une majorité de 63 % une initiative cantonale dans ce sens. Les auteurs de l'initiative exigeaient que la route actuelle soit assainie et voulaient empêcher la construction d'un nouveau tunnel. Il est prévu qu'à partir de 2017 une nouvelle route soit construite entre Ingenbohl et Sisikon parallèlement à l'Axenstrasse actuelle.

Fortement mis à contribution par le trafic automobile, le village glaronnais de Näfels recevra une route de contournement. Le Tribunal fédéral a rejeté un recours de l'Association Transport Environnement Suisse (ATE) ainsi que de quelques particuliers contre ce projet. Il a ainsi mis un point final à une affaire qui traîne depuis plusieurs années. Un nouveau tronçon routier à deux voies long de 2,8 km sera construit pour contourner le village de Näfels. Selon le Tribunal fédéral, l'intérêt général à un rattachement routier de Glaris et la nécessité de réduire le trafic à Näfels justifient la construction de ce tronçon routier. Celui-ci fait partie des quelque 400 km de routes cantonales que la Confédération doit reprendre des cantons conformément au nouvel arrêté sur le réseau.

Transports publics

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Degré de financement du trafic ferroviaire: l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique pour l'année 2013 des coûts globaux de 10,3 milliards de francs (9,5 milliards en 2010) dont 8,4 milliards pour le trafic de personnes et 1,9 milliard pour les transports de marchandises.

La mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire a coûté 4,8 milliards de francs et le matériel roulant 4,7 milliards. Les charges relatives à la protection de la santé et de l'environnement représentaient 0,8 milliard et les coûts des accidents seulement 60 millions de francs.

En tenant compte de tous les paiements de compensation et prestations de transfert, les usagers du chemin de fer (passagers et clients pour les transports de marchandises) ont assumé 4,8 milliards de francs des coûts du trafic ferroviaire (47 %). Les pouvoirs publics ont eux aussi joué un rôle important dans le financement du chemin de fer: la Confédération, les cantons et les communes ont assumé 4,6 milliards de francs (44 %) des charges totales. Leurs contributions passaient, par exemple, par des financements de projets d'infrastructure ou des indemnités versées aux entreprises de transport. La collectivité a supporté 0,8 milliard de francs (7 %) notamment pour des atteintes à l'environnement et les entreprises de transport ont financé 145 autres millions de francs (1,4 %) de leurs coûts de transport par des bénéfices réalisés dans des affaires annexes.

Des millions supplémentaires pour les trains régionaux. Le Conseil fédéral a décidé en 2015 de porter dès 2018 à un milliard de francs par an les indemnités annuelles de la Confédération pour les transports publics régionaux. Jusqu'ici, ce montant, qui représente environ un quart des coûts de cette offre, se situait aux alentours de 920 millions de francs. Le gouvernement fédéral entend ainsi compenser une partie des charges supplémentaires résultant de l'extension de l'offre et des acquisitions de matériel roulant qui en découlent. Au total on s'attend pour la période 2018 à 2021 à des coûts supplémentaires de l'ordre de 880 millions de francs que devront se partager la Confédération, les cantons et les communes. La tradition veut que la Confédération et les cantons contribuent à parts égales au trafic régional. Si cette formule est maintenue, les cantons devront eux aussi porter leur contribution à un milliard de francs.

Toujours selon les propositions du Conseil fédéral, 3,97 milliards de francs seront engagés durant les années 2018 à 2021 pour des offres RER, des trains régionaux, des lignes régionales de bus et d'autres offres des transports régionaux de personnes. Le gouvernement a adressé le 23 novembre 2016 un message dans ce sens au parlement. En augmentant ces crédits de 2 % par an en moyenne, le Conseil fédéral accorde aux transports régionaux de personnes un des taux de croissance les plus élevés parmi toutes les tâches de la Confédération. Ces moyens financiers supplémentaires permettront aussi de mettre en œuvre des offres nouvelles comme la ligne Mendrisio-Varese, de nouveaux éléments RER en Argovie, dans le canton de Vaud, à Zurich ou à St-Gall ainsi que de poursuivre la modernisation du matériel roulant. Conséquence du nouveau taux de croissance fixé dans le crédit d'engagement, la Confédération assumera une partie importante des coûts supplémentaires qui sont attendus pour les années 2018 à 2021 dans les transports régionaux de personnes. Les coûts restants devront être compensés par des augmentations du rendement des entreprises ferroviaires et de bus, par les tarifs imposés aux passagers ainsi que par les cantons. Aujourd'hui, les voyageurs empruntant les transports régionaux assument en moyenne 50 % des coûts alors que l'autre moitié est supportée à parts égales par la Confédération et les cantons.

Les CFF veulent réduire leurs coûts: en septembre 2016, les CFF ont présenté un programme d'économie renforcé. La compagnie ferroviaire propriété de la Confédération entend dépenser 1,2 milliard de francs de moins à partir de 2020. Cet objectif passe aussi par la suppression de 1400 postes de travail. Cette coupe dans l'effectif du personnel sera essentiellement effectuée par le biais des départs naturels et de mises à la retraite. Des licenciements sont également possibles, comme cela a été révélé lors de la présentation du programme «RailFit20/30» à Berne. Par ces coupes, la compagnie entend se fortifier face à la concurrence croissante – notamment les offres de cars à longue distance – pour rester compétitive à long terme. Les prix des billets pour les voyageurs resteront stables et pourraient même baisser à long terme.

Les tarifs des TP augmentent en moyenne de 3 %: la décision prise en 2015 par le Conseil fédéral d'augmenter de 100 millions de francs les prix des sillons à partir du changement d'horaire du 11 décembre 2016 a provoqué une hausse des tarifs des transports publics (TP) de 3 % en moyenne. La branche des TP a approuvé cette hausse. Les différents tarifs seront adaptés de manière différenciée sur tout l'assortiment. Les prix des abonnements généraux

augmentent de 4,2 % en moyenne, ceux des billets individuels de 2,5 %. Les CFF ont en revanche décidé de ne pas augmenter le prix des trajets par le nouveau tunnel du St-Gothard.

Malgré cette hausse modérée des tarifs ferroviaires, le train est toujours sensiblement moins cher que la voiture individuelle. Sur tous les tronçons analysés par le service du préposé à la surveillance des prix, le passager du chemin de fer circule plus avantageusement, même en payant son billet à plein tarif. Les usagers du chemin de fer payent certes toujours plus, mais ils sont toujours massivement subventionnés. Le préposé à la surveillance des prix et le lobby des transports publics soulignent cependant que les passagers des transports publics ont dû, malgré l'inflation négative de ces dernières années, plus fortement délier les cordons de leur bourse que les automobilistes qui ont profité de la baisse du prix de l'essence et des voitures neuves.

Le système ferroviaire doit devenir plus transparent et plus agréable pour les clients: le Conseil fédéral veut continuer de renforcer le système ferroviaire suisse. Il a adopté à cet effet le 16 novembre 2016 son message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF) à l'attention du Parlement. Le projet OFI accroît la transparence, réduit le potentiel de discrimination et contribue ainsi à une amélioration durable du système actuel. Les droits des passagers seront en outre renforcés.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA)

L'ouverture du **tunnel ferroviaire de base sous le St-Gothard** le 1^{er} juin et sa mise en service le 11 décembre 2016 ont clos la principale étape du projet NLFA. La fête d'ouverture de cet ouvrage long de 57 km – le plus long tunnel ferroviaire du monde – a réuni un grand nombre d'hôtes de marque dont une demi-douzaine de chefs d'Etat et de gouvernement des pays voisins et 300 journalistes d'une vingtaine de pays.

La dernière percée au **tunnel de base sous le Ceneri** a été effectuée en janvier 2016 et les risques géologiques ont été éliminés avant la fin 2016. Les travaux suivants se concentrent sur la finition de l'ouvrage brut, l'aménagement intérieur et l'installation de la technique ferroviaire.

Les NLFA, donc la réalisation d'un chemin de fer de plaine à travers les Alpes suisses, seront terminés en décembre 2020 avec la mise en service du **tunnel de base sous le Ceneri**. La durée du trajet dans le trafic de personnes en sera réduite d'une heure entre le nord et le sud des Alpes. La principale percée dans le tube ouest long de 15,4 km du tunnel du Ceneri a été réalisée le 21 janvier 2016.

Coûts: les coûts pronostiqués par l'OFT pour les NLFA se montaient fin 2016 à 17,65 milliards de francs (sans le renchérissement, la TVA et les intérêts intercalaires). Ce chiffre a diminué de 250 millions de francs en l'espace d'une année. 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. Le renchérissement intervenu depuis 1998 pour tous les ouvrages NLFA dépasse légèrement 5 milliards de francs (30 %). Il est dû en majeure partie à des changements apportés au projet pour améliorer la sécurité et l'adapter au dernier niveau technique.

Compte tenu du renchérissement, de la TVA et des intérêts intercalaires, le coût global des NLFA se situe à environ 22,6 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 80 % selon l'état actuel des connaissances.

Il est cependant évident depuis longtemps déjà 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.

Le parlement fédéral a ouvert un crédit de près d'un milliard de francs pour la construction d'un **corridor haut de 4 mètres sur la ligne ferroviaire de base du St-Gothard**. L'objectif de cette loi de 2014 est de permettre le transport de tracteurs à sellette d'une largeur de 2,60 m et d'une hauteur latérale de 4 m 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.

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.

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Le 1^{er} janvier 2016 l'ancien fonds temporaire pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) a été remplacé par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée indéterminée. Le peuple et les cantons ont approuvé le 9 février 2014 le projet concernant le «financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)». Le FIF est alimenté non seulement par une partie du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), de l'impôt sur les huiles minérales et de la TVA, mais aussi par des ressources financières supplémentaires par rapport au FTP, c'est-à-dire des contributions de la Confédération et des cantons ainsi que le produit du plafonnement de la déduction fiscale accordée aux pendulaires. Ces charges seront en outre réduites par l'augmentation du prix du sillon. Le fonds d'infrastructure ferroviaire ne finance pas seulement des grands projets comme les NLFA, mais l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire y compris son exploitation et son renouvellement.

Le Conseil fédéral a proposé le 18 mai 2016 au Parlement un montant de 13,2 milliards de francs pour le financement de l'infrastructure ferroviaire entre 2017 et 2020. Cette somme doit être prélevée sur le fonds d'infrastructure ferroviaire. Les exploitants des chemins de fer disposeront ainsi de près de 2,4 milliards de francs de plus que dans l'enveloppe budgétaire précédente. Cette différence est expliquée par la hausse des coûts du renouvellement ainsi que par l'augmentation du trafic dans les transports publics. Plus de la moitié de ce montant revient au CFF alors que les chemins de fer privés touchent environ 4,9 milliards de francs et 500 millions sont provisionnés pour répondre à d'éventuelles catastrophes naturelles.

Le Conseil des Etats a approuvé ce crédit-cadre durant la session d'automne et le National a donné son feu vert pendant la session d'hiver.

Le service public dans la Constitution fédérale

Après avoir bénéficié d'un fort soutien initial, l'initiative populaire fédérale «Pro service public» a clairement échoué le 5 juin 2016. Seuls 32,4 % des votants l'ont soutenue.

L'initiative était placée sous la devise «service au lieu de profit dans le service public», Les initiateurs demandaient concrètement que les entreprises proches de la Confédération comme la Poste, Swisscom, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ne cherchent plus à réaliser des bénéfices dans le domaine du service public. Si néanmoins des bénéfices sont réalisés, ceux-ci ne devront plus être distribués sous la forme de dividendes, mais devront être réinvestis dans l'entreprise. Le subventionnement transversal d'autres secteurs de l'administration fédérale serait interdit. Enfin, les salaires maximaux des employés des entreprises proches de la Confédération ne devraient plus dépasser ceux de l'administration fédérale.

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.

Après l'approbation de la deuxième génération de programmes d'agglomération des cantons et des villes par les Chambres fédérales en 2014, réalisations qui coûteront 1,7 milliard de francs au fonds d'infrastructure de la Confédération, il ne restait plus qu'une réserve de 230 millions de francs sur les six milliards initialement prévus. Cela signifie que le total de six milliards de francs est presque complètement épuisé après seulement dix ans alors que la durée prévue était de vingt ans. 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. Voilà pourquoi **routesuisse** avait proposé une nouvelle formulation des conditions auxquelles le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) accorde ses contributions (art. 17d. de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance d'utilisation pour les routes nationales): le cofinancement de lignes de transports publics, de tram et de métro liés à la route doit servir à décharger le réseau routier des agglomérations et accroître la capacité en faveur du trafic d'agglomération sur la route. Cette exigence n'a malheureusement pas été retenue dans le débat des Chambres fédérales sur FORTA (cf. aussi le chapitre «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA» ci-dessous).

La taxe de parcage imposée aux entreprises et grandes surfaces ayant des parkings de plus de 50 places a été approuvée de justesse (50,7 %) par les citoyennes et citoyens du canton du Tessin. Ce prélèvement se situera entre 1 et 3,50 francs par espace de parcage et par jour. Il produira quelque 18 millions de francs par an, montant qui servira à renforcer le réseau des transports publics et à alléger les finances cantonales tessinoises qui sont dans une situation difficile.

C'est de justesse également que la ville de Zurich gouvernée par une majorité rouge-verte s'est prononcée le 25 septembre 2016 pour un renchérissement du parcage au centre de la ville. Seuls 51,6% des citoyennes et citoyens et 4 circonscriptions électorales sur 9 ont dit oui. La proposition de compromis du conseil communal qui avait été mise au vote prévoit, d'une part, une augmentation de la taxe de parcage (1 franc au lieu de 50 centimes pour une demi-heure, 7,50 francs au lieu de 5 francs pour deux heures) et, d'autre part, une extension des zones à tarif élevé. Un comité composé de l'UDC, de l'association City et du TCS avait lancé un référendum contre cette hausse.

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 existantes 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. Ce programme comprend la révision totale de la loi sur l'énergie (LEn) ainsi que des modifications ponctuelles de la loi sur le CO₂ (agenda des réductions des émissions de CO₂, taxe sur le CO₂), de la loi sur l'aménagement du territoire, de la loi sur l'électricité, etc. en tant que contreprojet indirect à l'initiative pour l'abandon du nucléaire (Initiative populaire fédérale 'Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire)». 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 CO₂ (dioxyde de carbone) par kilomètre.

Après trois années de délibérations, les Chambres fédérales ont adopté en septembre 2016 le premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050. Selon l'Office fédéral de l'énergie, le Parlement a repris environ 80 % du projet gouvernemental initial. La stratégie sera soumise à la votation populaire le 21 mai 2017, car un référendum a abouti le 30 septembre 2016.

Le deuxième train de mesures de la nouvelle politique climatique et énergétique lancera dès 2021 le passage du système d'encouragement au système d'incitation. Le Conseil fédéral a approuvé le 28 octobre 2015 le message sur la deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050. Cette deuxième étape se basera sur un article constitutionnel introduisant des taxes climatiques et énergétiques ainsi que sur des dispositions transitoires qui régleront en détail le passage des mesures d'encouragement vers un système d'incitation. Les taxes d'incitation sont censées apporter une contribution essentielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à une utilisation économe et efficace de l'énergie.

Dans le secteur des carburants, les modèles de taxation partent de montants allant jusqu'à 26 centimes par litre. Le Conseil fédéral prévoit cependant de ne pas soumettre les carburants à la taxe d'incitation durant une première phase qui durera au plus jusqu'en 2030. Il justifie ce report par le fait que le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération entraîne déjà une augmentation de la surtaxe sur les carburants de six centimes par litre.

Avec ces mesures la Suisse s'écarte d'une politique qui a fait ses preuves en imposant des conditions techniques pour la réduction des émissions. Elle passe à une politique énergétique et climatique dirigiste et marquée par les règles de l'économie planifiée. **routesuisse** ne peut pas accepter ce changement de cap.

En février 2016, la commission de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a examiné le projet du Conseil fédéral concernant la deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050. Elle a critiqué les explications trop générales du système incitatif en matière climatique et énergétique. Les parlementaires ont donc décidé de suspendre cet examen jusqu'à l'achèvement de la première étape de la stratégie énergétique.

Consommation d'énergie

La consommation finale a augmenté en 2015 de 1,5 % pour atteindre 838 360 térajoules (TJ). Cette hausse s'explique principalement par l'hiver plus froid. Néanmoins, il s'agit de la deuxième consommation la plus basse (après celle de 2014) de ses 18 dernières années. Tous les facteurs augmentant à long terme la consommation énergétique ont progressé: la population résidente permanente (+1,1 %), le produit intérieur brut (+0,9 %), le parc de logements (augmentation) et le parc de véhicules à moteur (+1,8 %)

La consommation de carburant a en revanche baissé de 2,6 % en 2015 par rapport à 2014. La tendance au remplacement de l'essence par le diesel s'est poursuivie: la consommation de diesel n'a reculé que de 1 % alors que celle d'essence a chuté de 7 %. La nette baisse de la consommation d'essence et de diesel s'explique aussi par la dévaluation de l'euro par rapport au franc suisse en 2015 qui a mis fin au tourisme d'essence en provenance de l'étranger et déclenché au contraire un tourisme de carburant (diesel) inverse, les Suisses faisant le plein dans les régions étrangères voisines. Les ventes de kérosène ont progressé de 3 %. Une fois de plus, la consommation de carburants biogènes a fortement augmenté (+137,9 %). A côté de l'exemption des carburants biogènes de l'impôt sur les huiles minérales, l'imputation de ces carburants comme mesure de compensation du CO₂ a encouragé cette consommation.

Conséquence de l'efficacité énergétique croissante des nouveaux moteurs et de la tendance à acheter des voitures de tourisme moins puissantes, les ventes de carburant (sans le kérosène) baissent depuis 2009, soit de 0,9 % en moyenne annuelle. La diminution a été particulièrement forte pour l'essence depuis le changement de millénaire alors que la vente de diesel a progressé. Ce développement est dû à la fois au perfectionnement des moteurs diesel des voitures de tourisme et à la modification du cours de change qui a provoqué une baisse massive des ventes d'essence, mais aussi de diesel dans les régions frontalières suisses (cf. à ce sujet le chapitre *Ventes d'huiles minérales en Suisse* ci-dessous qui mentionne également les ventes de 2016 et le tableau 12 A en annexe).

La consommation moyenne de carburant des voitures de tourisme (VT) neuves mises en circulation en 2015 était de 5,84 litres d'équivalents-essence (LEE) pour 100 kilomètres (km). Ce chiffre a baissé de 4,4 % par rapport à 2014 où il était encore de 6,11 LEE/100 km. L'efficacité énergétique des nouvelles

voitures a fortement progressé. La consommation pour 1000 kg de poids du véhicule a baissé de 6 % pour tomber à 3,81 LEE/100 km en 2015.

On note cependant une augmentation du poids à vide moyen des véhicules qui a passé en 2015 à 1532 kg contre 1507 kg en 2014. La cylindrée moyenne a baissé en 2015 de 1,5 % pour tomber à 1783 centimètres cubes. La part des voitures à propulsion électrique partielle ou complète a atteint 1,9 % des nouvelles immatriculations en 2015 (2014: 0,9%). On relève également une légère progression de la part des voitures diesel de 37,2 % en 2014 à 39,3 % en 2015.

Mesures d'économie d'énergie

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.

Encouragement des voitures à bon rendement énergétique et produisant peu d'émissions:

l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme est actualisé le 1^{er} août de chaque année. 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^{er} août (avec un délai de transition jusqu'au 31 décembre), car sinon la part des voitures appartenant à la meilleure catégorie d'efficacité énergétique (A) augmenterait continuellement. Les constants progrès techniques des moteurs ont réduit la consommation et, partant, les émissions de CO₂ des nouvelles voitures. Les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux modèles automobiles vendus en Suisse durant la période de juin 2015 à mai 2016 étaient de 134 g de CO₂/km. Depuis cette année-là, les émissions de CO₂ provenant de la production de carburant doivent être affichées pour tous les types de carburants. Jusqu'ici, seuls les émissions de CO₂ provenant de la production d'électricité devaient figurer sur l'étiquette-énergie.

Première station suisse d'hydrogène pour voitures de tourisme:

l'EMPA a installé début octobre 2016 sur son terrain de Dübendorf la première station suisse d'hydrogène pour voitures de tourisme avec une pression de remplissage de 700 bars. Jusqu'ici l'hydrogène pure n'était disponible qu'avec une pression de remplissage de 350 bars, pression qui convient principalement aux utilitaires disposant de grands réservoirs. Avec sa nouvelle colonne d'hydrogène de 700 bars, l'EMPA répond aux besoins des voitures de tourisme dotées d'une pile à combustible: réservoirs compacts, autonomie aussi grande que possible et plein vite fait. Les voitures de tourisme équipées d'une propulsion à hydrogène peuvent ainsi faire le plein en 2 à 3 minutes et leur autonomie va jusqu'à 600 km avec un plein. Cette station est un élément de la campagne de démonstration «move». Elle est utilisée par diverses voitures d'essai de l'EMPA ainsi que par des propriétaires particuliers de véhicules à hydrogène.

Environnement

Immissions polluantes

Le dernier rapport (2015) du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) indique certes de sensibles améliorations de la qualité de l'air durant les deux années écoulées, soit concernant le SO₂, le CO et les métaux lourds, mais, du point de vue de la protection de la santé, la pollution par les particules fines, l'ozone, le NO₂ ainsi que divers polluants atmosphériques cancérigènes est toujours trop élevée localement, voire de manière générale.

La qualité de l'air en 2015 peut être caractérisée comme suit: la majorité des valeurs limites introduites pour protéger la santé et l'environnement sont aujourd'hui respectées. Néanmoins, l'objectif d'un air propre ancré dans la loi n'a pas encore été atteint. Les valeurs limites d'immission sont en partie dépassées pour les polluants que sont l'ozone, les poussières fines pénétrant dans les poumons (PM10) et le dioxyde d'azote. En revanche, les valeurs limites pour le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les précipitations de poussière et les métaux lourds sont respectées aux stations de mesure NABEL. D'une manière générale, la qualité de l'air s'est nettement améliorée durant les 25 ans écoulés.

Changement climatique

La deuxième période d'engagement fixée par le protocole de Kyoto, qui a été prolongé jusqu'en 2020, a commencé le 1^{er} 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.

En Suisse, les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont poursuivis dans le cadre de la deuxième période d'engagement (2013–2020) découlant du protocole de Kyoto. Il est prévu de baisser les émissions de 20 % d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé cet objectif par le biais d'un accord-cadre des Nations Unies sur le changement climatique, lesdites «modifications de Doha».

Après des négociations difficiles qui se sont étendues sur plusieurs années, les représentantes et représentants de 195 pays avaient adopté fin 2015 lors de la 21^e Conférence sur le climat à Paris un traité liant légalement tous les Etats. La volonté de limiter à nettement moins de 2 degrés le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre est au cœur de cet accord. Les efforts visant à ramener l'augmentation de la température à moins de 1,5 degré se poursuivent. Selon le texte de l'accord, les émissions de gaz à effet de serre doivent baisser le plus vite possible. Durant la deuxième moitié de ce siècle, tous les pays ne devront pas émettre plus de gaz à effet de serre que la nature (par exemple les forêts) ne peut absorber. On ne trouve cependant à nulle part

dans ce traité des objectifs de réduction contraignants et des mécanismes de sanction.

Les objectifs stipulés dans l'accord de Paris impliquent à long terme une décarbonisation complète de l'économie et de la société. Cela signifie qu'il faut abandonner progressivement les agents énergétiques fossiles (par ex., le pétrole, le gaz et le charbon) qui dominent aujourd'hui largement la production énergétique mondiale. Parallèlement, il faudra forcer les énergies renouvelables et accroître les investissements dans l'efficacité énergétique.

Le Conseil fédéral a approuvé l'accord de Paris sur la protection du climat et l'a signé le 22 avril à New York. Le traité est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Le message sur la ratification a été publié le 21 décembre 2016. Si le Parlement ratifie à son tour la convention, la Suisse confirmera auprès du secrétariat de l'ONU sur le climat qu'elle baissera d'ici à 2030 ses émissions de gaz à effet de serre de 50 % rapport au leur niveau de 1990.

L'application de l'accord de Paris exige une révision de la loi sur le CO₂. Le Conseil fédéral n'a indiqué jusqu'ici que les grandes lignes de cette réforme. Il entend réaliser 30 % des réductions d'ici à 2030 par des mesures prises à l'intérieur du pays. Les 20 % restants peuvent être obtenus par le commerce de certificats d'émission, donc par une réduction des émissions de CO₂ à l'étranger. Dans le domaine des transports, les importateurs de carburants seront contraints de compenser une partie des émissions du trafic routier par des mesures en Suisse et – c'est nouveau – à l'étranger. Les prescriptions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des voitures de tourisme seront développées en accord avec les dispositions de l'UE. La procédure de consultation sur le projet de révision de la loi sur le CO₂ a duré jusqu'à fin novembre 2016. Le gouvernement adressera son message au Parlement durant le premier semestre 2017.

routesuisse continue de donner la priorité à l'exploitation du potentiel technique pour réduire la consommation et les émissions des véhicules à moteur (en accord avec les objectifs et mesures économiques de l'UE) alors qu'elle s'oppose aux taxes d'incitation. **routesuisse** constate donc avec satisfaction que le projet de révision de la loi sur le CO₂ présenté par le Conseil fédéral répond, dans sa partie concernant les véhicules à moteur et le trafic routier motorisé, à ses idées sur la conception de la politique climatique et que le projet de révision actuel renonce à une taxe CO₂ à charge des consommateurs. Tant les conditions imposées aux voitures neuves en termes de consommation et d'émissions que la réglementation du commerce des certificats d'émission pour compenser les émissions de CO₂ dues aux carburants correspondent aux idées de base de **routesuisse**, bien que nous ayons tout de même à apporter quelques corrections importantes à la conception concrète de ces mesures.

La Suisse est tout particulièrement touchée par le changement climatique (recul des glaciers, intempéries, vagues de chaleur) constate le rapport «Coup de projecteur sur le climat suisse» que l'Académie des sciences naturelles a présenté début novembre 2016. Ce Forum du climat et des changements environnementaux globaux (ProClim) a tenté avec 75 chercheurs et experts du climat ainsi que 40 autres spécialistes de réunir toutes les connaissances actuellement disponibles sur le changement climatique en Suisse. Selon ce

rapport, la majeure partie des glaciers suisses auront fondu d'ici à la fin de ce siècle. De nouveaux paysages apparaîtront en haute montagne avec des rochers, des gravats, une végétation clairsemée et de nombreux lacs, souvent petits. L'épicéa, l'arbre le plus important pour l'industrie du bois, risque de disparaître des forêts du Plateau suisse. Le tourisme d'hiver va au-devant de graves problèmes.

459 femmes en âge de la retraite AVS ont déposé le 25 octobre 2016 la première plainte climatique de Suisse. Elles accusent la Confédération de violer leur droit constitutionnel à la vie et à la santé en raison de sa politique climatique actuelle et future. Selon l'association «Aînées pour la protection du climat», la politique climatique de la Confédération viole l'article 10 de la Constitution fédérale qui définit le droit à l'intégrité physique.

Réduction des émissions de CO₂

Loi sur le CO₂ de 2011: la loi sur le CO₂ 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. La Suisse s'est ainsi mise elle-même sous une forte pression. Compte tenu des résultats des efforts de réduction entrepris jusqu'ici, il faut partir de l'hypothèse que la Suisse ratera largement ces objectifs et qu'elle devra les reporter sur la période suivante (2021–2030).

Pour atteindre l'objectif de réduction du CO₂, le législateur a imposé en résumé les mesures suivantes dans le domaine du trafic routier motorisé:

- les émissions moyennes de CO₂ 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.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves étaient en 2015 de 135 g de CO₂ par kilomètre, soit 4,9 % de moins que l'année précédente (142 g CO₂/km); elles atteignaient 136 g CO₂/km (2014: 142 g CO₂/km) pour les voitures à essence et 139 g CO₂/km (2014: 146 g/km) pour les voitures diesel. L'objectif global de flotte, soit 130 g CO₂/km, a donc été dépassé de 5 grammes en moyenne. Néanmoins, la majorité des importateurs ont atteint leurs objectifs spécifiques en raison de certaines modalités d'exécution comme le calcul de l'objectif en fonction du poids et les objectifs spéciaux pour certaines marques. En outre, les dispositions d'introduction du phasing-in et des super-crédits ont facilité temporairement la réalisation des objectifs. Le total des sanctions a atteint 12,6 millions de francs. le produit net de l'année d'exécution 2015 sera versé au fonds d'infrastructure.

- en lieu et place du centime climatique facultatif, les importateurs sont contraints de compenser partiellement les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburants. Un supplément de compensation maximal de 5 centimes par litre pourra être prélevé sur l'essence et le diesel pour financer l'achat de certificats d'émission.

Instituée par l'Union pétrolière (UP), la Fondation pour la protection du climat et la compensation du CO₂ (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 CO₂ aux distributeurs de carburants fossiles de compenser une partie des émissions de CO₂ 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 CO₂.

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 CO₂ 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 2021, cette proportion devra être de 100 %. Durant les trois années 2020 à 2022, les voitures particulièrement pauvres en émissions de CO₂ 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 du premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050, la Suisse prévoit de fixer la valeur cible pour les voitures de tourisme à 95 g CO₂/km par analogie à l'UE et d'introduire une nouvelle valeur cible de 147 g CO₂/km pour les véhicules de livraison légers et les tracteurs à sellette légers. Après trois années de délibérations les Chambres fédérales ont approuvé cette réforme en septembre 2016. Le projet sera soumis au peuple le 21 mai 2017, car le référendum contre la loi sur l'énergie a abouti le 30 septembre 2016.

Il est prévisible dès à présent que les interventions visant à réduire les émissions de CO₂ se poursuivront à l'avenir. D'ici à 2050, le Conseil fédéral envisage même une réduction des émissions de CO₂ de 85 %. La Commission UE a des projets de même envergure. Selon le Livre blanc sur la politique des transports, le secteur de la mobilité doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % d'ici à 2050.

Statistique CO₂

Année	Total	Combustibles		Carburants		
	(en mio. de t de CO ₂)	indexé	(en mio. de t de CO ₂)	indexé	(en mio. de t de CO ₂)	indexé
			(prise en compte des conditions météo)			
1990	38,86	100,0	23,41	100,0	15,45	100,0
1995	37,81	97,3	22,70	97,0	15,11	97,8
2000	39,30	101,1	22,45	95,9	16,85	109,0
2005	38,97	100,3	22,07	94,3	16,90	109,3
2010	37,51	96,5	20,09	85,8	17,42	112,7
2014	35,54	91,5	18,39	78,6	17,15	111,0
2015	34,29	88,2	17,87	74,6	16,42	106,3

(Source: OFEV)

La statistique CO₂ indique, après correction des effets météorologiques, une baisse continue des émissions. Malgré l'augmentation des prestations de transport, les émissions provenant des carburants sont en net recul par rapport à l'année précédente. Cette diminution abrupte des émissions provient pour l'essentiel de l'abandon par la Banque nationale du cours minimal de l'euro par rapport au franc suisse, ce qui a provoqué une inversion du tourisme d'essence aux frontières (les étrangers ne viennent plus en Suisse faire le plein d'essence alors que les Suisses vont à l'étranger faire le plein de diesel). Bien que le recours aux carburants biogènes ait fortement augmenté par rapport à l'année précédente, l'effet sur les émissions globales du trafic routier reste faible, car leur part à la consommation totale de carburant atteint à peine 1 %.

Comparativement à 1990, les émissions de CO₂ provenant des carburants ont progressé de 6,3 % pour atteindre 16,4 millions de tonnes en 2015. Les émissions générées par les combustibles ont baissé de 2,8 % par rapport à l'année précédente. Après correction des effets météorologiques, on constate cependant une hausse de 5 %. Ce type d'émission a reculé de 23,6 % par rapport à 1990.

Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Réduction des émissions de substances nocives: La Confédération impose des prescriptions sur les émissions nocives des chauffages, des installations industrielles, des véhicules à moteur et machines de chantier ainsi que sur la qualité des produits destinés à la combustion et au chauffage. Pour réduire les émissions polluantes du trafic routier, la Confédération adapte constamment au progrès technique les prescriptions sur les gaz d'échappement et la qualité des carburants. L'encouragement des transports publics et de la mobilité douce, de même que l'aménagement du territoire font également partie des mesures fédérales pour améliorer la qualité de l'air.

A partir de septembre 2017, les voitures de tourisme neuves doivent passer un nouveau test des gaz d'échappement avant de pouvoir être lancées sur

le marché UE. Le Parlement UE a approuvé en février 2016 une proposition dans ce sens de la Commission UE. Il s'agit concrètement d'introduire un test pratique sur la route (Real Driving Emission, RDE) pour notamment déterminer les émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Ces analyses complètent les analyses en laboratoire sur banc d'essai. Selon les nouvelles règles, les émissions d'oxydes d'azote des voitures de tourisme neuves dans des conditions de conduite réelles ne devront pas dépasser après septembre 2017 la valeur de laboratoire prescrite de 80 mg/km multipliée par 2,1 (facteur de conformité).

A partir de 2020 les nouveaux modèles de véhicule devront respecter sur la route les mêmes valeurs que sur le banc d'essai. Un supplément de 0,5 est admis pour compenser l'imprécision des mesures. Ces exigences sont très ambitieuses. Elles signifient par rapport à aujourd'hui une baisse des émissions nocives de 78 %.

L'encouragement des carburants ménageant l'environnement ne doit pas avoir d'incidences sur le budget de la Confédération. Les carburants biogènes sont exemptés de l'impôt sur les huiles minérales à condition qu'ils répondent à des exigences écologiques et sociales minimales. Le gaz naturel et le gaz liquide bénéficient d'une réduction de la charge fiscale de 40 centimes par litre. Le manque à gagner résultant de ces facilités fiscales doit être compensé par une imposition plus forte de l'essence et du diesel.

Dans le cadre de l'initiative parlementaire «Agrocarburants. Prise en compte des effets indirects» (09.499), le Parlement a adapté les exigences concernant les allègements fiscaux accordés aux carburants biogènes. Ces dispositions figurent désormais dans la loi. Dans le domaine de la biodiversité, les conditions ont été harmonisées avec celles de l'UE. Le critère, selon lequel la culture des matières premières doit être faite sur des surfaces légalement acquises, a été ajouté à la loi. S'agissant des carburants provenant de déchets biogènes, le législateur part du principe que, hormis les exigences sociales, cette production répond aux conditions fixées. Le Conseil fédéral a adapté le 4 mai 2016 l'ordonnance concernant l'impôt sur les huiles minérales aux nouvelles dispositions légales et mis en vigueur le 1^{er} août 2016 les modifications de la loi sur l'impôt grevant les huiles minérales ainsi que la loi sur la protection de l'environnement.

Le 25 septembre 2016 le souverain suisse a massivement rejeté l'initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)»: 63,6 % des votants ont voté non au projet du Parti des Verts. Cette initiative exigeait de la Confédération, des cantons et des communes de viser une économie durable et ménageant les ressources naturelles en recourant notamment au principe des circuits fermés: les déchets doivent être récupérés pour constituer des matières premières. Les mesures facultatives sont prioritaires, mais les contraintes ne sont pas exclues. Selon le nouvel article constitutionnel, la Confédération aurait dû viser des objectifs et moyen et à long terme afin que jusqu'en 2050 l'«empreinte écologique du pied» de la Suisse ne dépasse pas une «terre». La Confédération aurait également reçu la compétence d'introduire un système fiscal écologique.

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

A l'exception des années de crise 2008/2009, le marché automobile mondial affiche une croissance continue. Selon les informations de l'association automobile mondiale OICA, il a progressé de près de 5 % en 2016 pour atteindre 93,9 millions de véhicules à moteur. Ce chiffre comprend les voitures de tourisme, les utilitaires et les cars. La production automobile a suivi ce mouvement.

Le marché américain des «light vehicles» (voitures de tourisme et «light trucks») a marqué un nouveau record en 2016 avec 17,5 millions de véhicules (+0,4 %). Les ventes de light trucks ont progressé d'un peu plus de 7 % pour atteindre 10,6 millions d'unités. Le segment des voitures de tourisme a en revanche régressé de près de 9 %. La tendance vers les light trucks se poursuit donc. Des ventes records de véhicules à moteur ont également été enregistrées dans d'autres pays comme la Grande-Bretagne et la Chine. Dans ce dernier pays, elles ont augmenté de presque 18 % pour atteindre 23,7 millions d'unités.

En Europe de l'Ouest les nouvelles immatriculations ont progressé de 6 % en 2016 pour se fixer à 14,0 millions de voitures de tourisme. Les cinq principaux marchés étaient tous en hausse: 16 % en Italie, 11 % en Espagne, 5 % en France et en Allemagne, 2 % en Grande-Bretagne. Hormis les Pays-Bas et la Suisse, les 18 pays d'Europe de l'Ouest ont tous affiché une croissance automobile. 1,2 million de voitures de tourisme neuves (+16 %) ont été immatriculées dans les nouveaux pays UE.

Le nombre de véhicules immatriculés dans le monde entier a augmenté de 43 % depuis 2009 en passant de 66 millions à environ 94 millions en 2016. L'espace NAFTA a certes été durement frappé par la crise de 2008/2009, mais il a rapidement et durablement récupéré. La crise de ces trois dernières années est nettement perceptible en Amérique du Sud. Comparé à l'espace NAFTA, l'Europe a connu une phase de recul beaucoup plus longue. Les ventes ne sont repartiées à la hausse qu'à partir de 2014, mais alors plutôt rapidement. Contrairement à l'espace NAFTA et à l'Europe, l'Asie a vécu ces douze dernières années une phase de croissance continue. Les ventes ont doublé pendant cette période et elles ont aussi sensiblement progressé en 2016. Le marché automobile africain présente encore un volume assez faible et il est soumis à de fortes variations.

Véhicules à moteur neufs mis en circulation (Suisse)

414'986 véhicules à moteur neufs ont été mis en circulation en Suisse dans le courant de l'année 2016, soit 2,9 % de moins qu'en 2015 (427'168). Le plus fort recul a été noté dans la catégorie des véhicules agricoles (-11,4) et des motos (48'175; -7,0 %). Seuls les véhicules de transport de personnes (véhicules à moteur légers et lourds, cars, minibus et bus articulés) ont affiché une hausse des nouvelles immatriculations (+3,6 %) entre 2015 et 2016. Ces chiffres ont été relevés par l'Office fédéral de la statistique le 30 septembre.

Principale catégorie de véhicules à moteur, les voitures de tourisme ont enregistré en 2016 une baisse des nouvelles immatriculations de 2,4 % pour tomber à 319'331 unités. Les véhicules diesel et à essence ont légèrement reculé par rapport à 2015 (-1,8 %, resp. -3,7 %). La proportion de voitures propulsées par des moteurs diesel a atteint en 2016 39,3 % des voitures de tourisme neuves immatriculées, soit légèrement plus que l'année précédente (39,1 %). En 2016, les nouvelles immatriculations de breaks ont pour la première fois dépassé celles de berlines (156'642 contre 155'175).

Dans la catégorie des véhicules électriques, on constate une légère croissance des nouvelles immatriculations (+1,2 %; 3525 au total). En revanche, les véhicules à propulsion hybride (essence-électrique ou diesel-électrique) ont progressé de 20,5 %. Leur nombre (10'587) par rapport aux véhicules à essence ou diesel reste cependant relativement faible.

Dans le classement des immatriculations selon les marques, Volkswagen (D) prend la tête, suivi de BMW (D) et de Mercedes (D). Les rangs suivants sont occupés par Skoda (CZ) et Audi (D) alors que Renault (F) arrive 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 44,2 % en 2016 (141'004 VT).

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

Pour les importateurs automobiles officiels et leurs agents, le marché de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein a nettement mieux bouclé en 2016 que prévu avec 317'318 voitures de tourisme neuves vendues. Ce chiffre est en légère baisse (6465; -2,0 %) par rapport au millésime précédent. Les importations parallèles et privées ont représenté en 2016 environ 6,9 % des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein.

Avec une part record de 44,2 % (140'410 véhicules) au marché, la Suisse continue sans doute d'occuper la tête du classement selon la proportion de voitures à traction intégrale. La forte demande d'équipements de sécurité de haut niveau s'est également poursuivie.

Presque quatre voitures de tourisme neuves sur dix avaient un moteur diesel sous le capot en 2016. Cette part au marché de 39,2 % (124'399 véhicules) confirme que le diesel bénéficie d'un succès croissant auprès du public nonobstant toutes critiques et prévisions pessimistes.

Les propulsions alternatives ont établi l'an passé un record avec une part au marché de 4,7 % (15'020 véhicules), mais la progression n'a été sensible que dans la catégorie des hybrides à essence (9867 véhicules; +33,9 %). Les voitures purement électriques ont stagné et ont dû se contenter comme en 2015 d'une part au marché de 1,0 % (3295 véhicules; +38 resp. +1,2 %).

Le marché des véhicules utilitaires peut être résumé comme suit: plus de caravanes et de camions, un peu moins de véhicules de livraison. 3547 nouvelles caravanes (+496 ou +16,3 % par rapport à l'année précédente) ont été mis en circulation.

Des mouvements de croissance et de baisse se répartissant régulièrement entre les autres catégories de véhicules de transport de personnes (notamment les minibus, les cars et les bus), cette catégorie affiche globalement une croissance de 495 véhicules ou de 11,9 % pour atteindre 4651 nouvelles immatriculations.

La catégorie des véhicules lourds de transport de marchandises a également progressé en 2016 par rapport à l'année précédente: le nombre de camions d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes a augmenté de 5,1 % (+198) pour atteindre 4076.

L'Association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse annonce cependant un léger recul pour les véhicules légers de transport de marchandises: par rapport à 2015, le nombre de fourgonnettes et véhicules analogues nouvellement immatriculés a baissé de 3,2 % (-999) pour tomber à 29'837 unités.

Le marché des voitures d'occasion a légèrement progressé par rapport à 2016. Selon les changements de propriétaire recensés par EurotaxGlass's, 873'586 voitures usagées ont changé de main (+1,6 % par rapport à 2015). Ce chiffre est 2,8 fois plus élevé que le nombre de voitures neuves immatriculées. La durée d'attente moyenne a augmenté une nouvelle fois l'an passé pour atteindre 99 jours (2015: 95 jours; +4,2 %).

Ouverte du 18 au 21 février 2016, la treizième édition de l'exposition de motocycles, scooter et de tuning Swiss Moto a battu tous les records et fait rêver 74 349 amateurs de motos. A côté d'une foule de nouveautés et de modèles spéciaux, la «première du miracle technique Daytona Bike 1 et la séduction exceptionnelle de Zoe Scarlett» étaient les moments forts de ce salon de la moto selon le commentaire officiel des organisateurs.

Le Salon de l'automobile de Genève, qui ouvert pour la 86^e fois ses portes entre le 3 et 13 mars, a présenté 120 premières mondiales et européennes. Il a confirmé la tendance continue aux véhicules tout-chemin (SUV) et la place de plus en plus grande que prennent les véhicules à conduite automatisée. Enregistrant 687'000 entrées, les organisateurs ont pu faire état d'une croissance de 0,7 % par rapport à 2015. Genève était donc en 2016 également la ville abritant la 5^e plus grande exposition automobile du monde après Paris, Francfort, Pékin et Detroit.

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint quelque 9,5 millions de tonnes en 2016, soit 0,5 % de moins que l'année précédente. Cette diminution s'explique en premier lieu par la forte baisse des ventes d'huile de chauffage (19 %). Ces chiffres ont été communiqués par l'Union pétrolière.

Les carburants constituent la majeure partie (69 %) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 6,9 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont augmenté de 0,9 % par rapport à 2015. En chiffres absolus, les ventes de carburants dans le trafic routier ont régressé de

0,2 par rapport à leur niveau de l'année précédente malgré une croissance de 1,6 % du parc 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 durant l'exercice écoulé: 2,4 millions de tonnes ont été vendues (-2,9 % par rapport à l'année précédente), soit encore une fois moins que la quantité de diesel dont les ventes ont atteint en 2016 de 2,75 millions de tonnes (+2,3 %) conformément à la tendance de ces dernières années alors que les ventes de kérosène ont augmenté 4,8 % pour atteindre 1,7 million de tonnes. La consommation de carburants biogènes a une fois de plus fortement progressé en 2016 par rapport à l'année précédente: de 178 % pour les biodiesel pour atteindre 80 millions de litres et de 143 % pour l'essence additionnée de carburants bio pour atteindre 40 millions de litres.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3424 stations-service publiques de marques en Suisse, soit 37 de moins que l'année précédente (-1,1 %). Le plus grand réseau de stations d'essence porte toujours les couleurs d'AVIA avec 597 unités, suivi par Agrola (425), BP (358), Ruedi Rüssel (328) et Migrol (313).

Au total 1335 stations-service offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats. La tendance observée depuis plusieurs années vers des shops d'une surface de vente de plus de 50 m² (+14 unités) s'est poursuivie. Une baisse a en revanche été notée pour les stations-service avec un shop moins de 50 m² (-23 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 3367 stations-service. En moyenne, 1,35 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 (3,2 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,61 million de litres. Dans les deux cas, on a relevé une légère baisse en 2016 par rapport à l'exercice précédent. Les ventes de carburants diminuent depuis plusieurs années.

La loi actuelle sur l'approvisionnement du pays est encore marquée par la guerre froide. Le Parlement a donc approuvé une modernisation de ce texte durant la session de juin 2016. Les nouvelles bases légales permettent aux autorités de réagir plus rapidement. Elles ne sont désormais plus contraintes d'attendre qu'une pénurie se produise pour pouvoir intervenir. La nouvelle loi veille aussi au bon fonctionnement des infrastructures importantes comme l'approvisionnement électrique ainsi que les services de télécommunication et financiers. Les mécanismes qui ont fait leurs preuves dans l'approvisionnement

du pays, soit le principe de la subsidiarité, le système de milice et la constitution de réserves de biens vitaux, ont été maintenus.

Carburants et énergies de propulsion alternatives

Le réseau de stations de recharge accessibles au public pour les véhicules électriques s'étend rapidement: environ 1650 bornes de recharge de ce type étaient installées en Suisse fin 2016. 130 stations sont équipées en courant continue pour une recharge rapide des batteries et 11 bornes proposent une super-charge de la marque Tesla. Les bornes à recharge rapide chargent environ 80 % de la capacité d'une batterie en 15 à 30 minutes. Le réseau suisse de recharge est ainsi un des plus denses d'Europe et continue de s'étendre grâce à l'initiative de plusieurs entreprises.

Enfin, 2,9 millions de kilos de biogaz ont été vendus en Suisse en 2016 dans les stations-service offrant ce type de carburant aux automobilistes. 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 (13,2 millions de kg de gaz naturel et biogaz) atteignait environ 22 % en 2016. Elle provient exclusivement de la production suisse. L'an passé la part du biogaz était encore de 25 %.

Tourisme

Tourisme international

Malgré les difficultés bien connues, le tourisme international est resté à un haut niveau en 2016. Selon le dernier baromètre touristique UNWTO, le tourisme international a augmenté de 3,9 % l'an passé pour atteindre au total 1,235 milliard arrivées touristiques. Comparativement à l'année précédente, 46 millions de touristes ont effectué en 2016 un voyage international avec une nuitée.

Après la crise économique et financière mondiale de 2009, 2016 a été la septième année consécutive de croissance touristique. On n'a plus vu une période de croissance aussi longue et aussi solide depuis les années soixante. En 2016 et par rapport à l'année record de 2008, donc juste avant la crise, quelque 300 millions de touristes supplémentaires ont voyagé de par le monde. Les recettes provenant du tourisme international ont augmenté dans les mêmes proportions.

La région Asie et Pacifique (+8 %) affiche la plus forte croissance du nombre de touristes internationaux en raison notamment d'une forte demande des marchés émetteurs régionaux et interrégionaux. L'Afrique (+8 %) a également connu une forte progression après deux années plutôt faibles. La dynamique positive s'est poursuivie en Amérique du Nord et du Sud (+4 %). L'Europe (+2 %) affiche des résultats mitigés avec des taux de croissance à deux décimales pour certaines destinations touristiques, une baisse pour d'autres. La situation est semblable au Proche-Orient (-4 %): alors que certaines régions annoncent des résultats positifs, d'autres doivent noter des reculs.

Les résultats sont divergents en Europe. Plusieurs destinations ont été confrontées à des problèmes de sécurité. Les arrivées de touristes se sont néanmoins accrues de 620 millions, soit 12 millions (+2 %) de plus qu'en 2015. L'Europe du Nord (+6 %) et l'Europe centrale (+4 %) ont affiché des résultats positifs. Les pays méditerranéens n'ont bénéficié que d'une croissance de 1 %. En Europe de l'Ouest, la situation a stagné.

Tourisme en Suisse

Selon les chiffres définitifs de l'OFS, l'hôtellerie suisse a enregistré durant l'exercice écoulé au total 35,5 millions de nuitées, ce qui correspond à une baisse de 0,3 % (-96 000 nuitées) par rapport à 2015. Chez les hôtes étrangers, le recul a été 1,5 % (-288'000 nuitées), si bien que le total de nuitées est tombé à 19,3 millions. Les hôtes suisses ont généré 16,2 millions de nuitées, soit une progression de 192'000 nuitées (+1,2 %).

Observée depuis 2009, la baisse du nombre de nuitées d'hôtes provenant du continent européen (sans la Suisse) a continué en 2016 (-172'000; -1,5 %), mais elle était moins marquée que les années précédentes. Le recul en valeur absolue a été particulièrement fort pour les hôtes allemands (-149'000 nuitées; -3,9 %), si bien que leur nombre a baissé pour la huitième fois consécutive. Les Russes (-46'000) -12,4 %, les Belges (-28'000; 4,9 %), les Italiens (-17'000; 1,8 %), les Français (-9800; -0,8 %) et les Britanniques (-7200; -0,4 %) ont également été moins nombreux à loger en Suisse. Les nuitées dues aux touristes néerlandais étaient stables (+530; +0,1 %) après plusieurs années de baisse. En revanche, les Espagnols sont venus plus nombreux en Suisse (+22'000; +5,6 %).

Après plusieurs années de croissance ininterrompue la demande d'hôtes asiatiques a baissé par rapport à 2015 (-160'000 nuitées; -3,4 %). Cette inversion de la tendance est dû à l'absence marquée de touristes chinois (hormis Hongkong) dont le nombre de nuitées a baissé le plus fortement (-248'000; -18,0 %) parmi tous les pays d'origine des hôtes, suivi du Japon avec un recul de 34'000 nuitées (-8,5 %). Les nuitées dues aux hôtes des pays du Golfe ont en revanche progressé (+30'000; +3,2 %) et celles dues aux touristes en provenance de la République de Corée (+22'000; +7,1 %).

La demande en provenance du continent américain a continué de croître, soit de 68'000 nuitées (+2,8 %). Avec 96'000 nuitées supplémentaires des Etats-Unis d'Amérique affichent la plus forte croissance de cette région. L'Afrique (-24'000; -7,9 %) et l'Océanie (-1600; -0,5 %) sont en baisse.

Sept des quatorze régions touristes de Suisse ont noté en 2016 une baisse de leur nombre de nuitées par rapport à 2015. Les régions de montagne ont été les plus frappées, soit en particulier l'Oberland bernois (-91'000; -2,4 %). Un développement semblable a été observé dans les Grisons (-90'000; -1,9 %) et en Valais (-70'000; -1,9 %). La région de Lucerne/lac des Quatre-Cantons a également enregistré un des plus forts reculs avec 85'000 nuitées (-2,4 %) en moins. En revanche, le bassin lémanique (Vaud) a bénéficié de la plus forte hausse avec 121'000 nuitées supplémentaires (+4,5 %), suivi du Tessin (+100'000; +4,6 %) et de la région de Berne (+22'000; +2.1 %).

La force du franc a rendu les voyages en Suisse moins intéressants pour les touristes étrangers. A l'inverse, les voyages à l'étranger sont plus attractifs pour

la population suisse. En 2015, les touristes étrangers ont dépensé en Suisse 15,7 milliards de francs, soit 3,5 % de moins que l'année précédente. Les dépenses des Suisses à l'étranger sont restées quasiment inchangées avec 15,4 milliards de francs (-0,1 %). Selon les estimations de l'Office fédéral de la statistique, le bilan touristique reste positif pour la Suisse avec un montant de 323 millions de francs.

Comportement touristique de la population résidente suisse

En 2015, chaque personne habitant la Suisse a effectué en moyenne 3,1 voyages avec des nuitées et 10,7 excursions d'un seul jour. 64,5 % des voyages avec nuitées ont conduit à l'étranger alors que la majorité (88 %) des excursions d'un jour ont eu lieu en Suisse.

88,4 % de la population résidente de Suisse âgée d'au moins six ans ont effectué en 2015 au moins un voyage avec une nuitée hors du domicile. Au total, 21,2 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 (2,3 voyages par personne) que ceux de la Suisse alémanique (3,3 voyages par personne) et de Suisse romande (2,8 voyages). Les personnes âgées de 45 à 64 ans ont entrepris le plus de voyages (3,2 par personne en moyenne par année) 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 (67 %) que pour les voyages à l'étranger (46,5 %). 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 (29 %) que pour les voyages à l'étranger (10 %).

Trafic transfrontalier de personnes

En 2015, les frontières suisses ont été traversées en moyenne journalière par 2,1 millions de personnes dans 1,1 million de véhicules (voitures, motos et cars). 97 % de ces véhicules sont des voitures de tourisme. Dans le trafic ferroviaire (trains à grande distance ou régionaux), on a enregistré 80'500 passages frontaliers en moyenne par jour. Ces chiffres ressortent d'une vaste enquête effectuée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) en 2015 aux postes de frontière.

Si on ne prend compte que les véhicules entrant en Suisse, ledit trafic de destination (destination en Suisse) représente la part la plus importante (78 %). Le trafic intérieur et de transit, en revanche, ne joue qu'un rôle secondaire (11 % à chaque fois). Les plus fortes proportions de véhicules ont été notées dans le trafic France-Suisse (36 % du trafic entrant) et Allemagne-Suisse (22 %). En recensant les véhicules entrant en Suisse selon leurs plaques d'immatriculation, on constate que les véhicules suisses sont les plus nombreux (37 %) suivies des véhicules immatriculés en France (29 %).

Le motif le plus souvent avancé pour les passages frontaliers était les activités de loisirs (39 % des véhicules). Viennent ensuite les déplacements pendulaires (29 %) et les achats (24 %). Le motif du voyage change toutefois en fonction du pays d'immatriculation du véhicule: alors que 44 % des véhicules suisses traversaient la frontière à des fins de loisirs et 41 % à des fins d'achat, les déplacements pendulaires (40 des passages frontaliers) et les loisirs (37 %) étaient les principaux motifs des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger.

Sur le rail, le trafic d'origine et de destination représente 76 % du trafic total alors que 18 % seulement des passagers sont en transit.

Finances

Politique financière

Finances fédérales

Le compte de la Confédération a bouclé en 2016 avec un excédent de 0,8 milliard de francs alors que le budget avait annoncé un déficit de 0,5 milliard. Sans les effets des intérêts négatifs, la Confédération n'aurait pas pu éviter un découvert.

La Confédération a dû réduire ses prétentions financières pour les années à venir. Le gouvernement a transmis le 25 mai 2016 au parlement son message sur le programme de stabilisation 2017–2019. Il a l'intention d'alléger le budget fédéral de 784 millions en 2017, de 978 millions en 2018 et finalement de 1033 millions en 2019. A noter cependant que ces chiffres ne se réfèrent pas au statu quo, mais au plan financier actuel. Le programme de stabilisation 2017–2019 intervient fortement dans l'aide au développement, la formation et la recherche ainsi que dans les charges de personnel.

Dans le domaine des transports qui participe à raison d'un peu plus de 11 % au programme d'allègement, les dépenses seront réduites entre 98 et 129 millions de francs par an, les coupes concernant surtout le financement de l'infrastructure ferroviaire. Au DETEC, les dépenses pour les routes nationales (budget global de l'Office fédéral des routes OFROU; versement au fonds d'infrastructure) ne seront réduites que pour les années 2016 et 2017 (80,9 millions de francs). En outre, les contributions versées aux cantons pour les routes principales seront plafonnées au niveau de l'année 2016. Selon le Conseil fédéral, le fonds d'infrastructure dispose néanmoins de liquidités suffisantes pour financer tous les projets prévus. Après l'entrée en vigueur du projet FORTA en 2018, les versements à ce fonds seront fixés par la loi en fonction des recettes. La réduction des versements au fonds en 2016 et 2017 sera intégralement créditée au FORTA.

L'examen du programme de stabilisation par les Chambres fédérales ne pourra être terminé que durant la session de printemps 2017. Ce train de mesures prévoit désormais des économies de 755 millions de francs en 2018 et de 820 millions de francs supplémentaires en 2019.

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 coûteront 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 équivaut approximativement au prix d'un abonnement général de deuxième classe ou aux frais de déplacement d'un pendulaire en voiture faisant 10 km par jour pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et retour.

Les paiements de transfert du trafic routier privé en faveur des transports publics ont atteint un niveau considérable depuis plusieurs années (actuellement 1,4 milliard de francs par an). Ce constat provoque des tensions d'autant plus grandes que le Conseil fédéral annonce d'ici à 2018 un découvert dans le financement routier en raison de l'augmentation des charges et de la baisse du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Selon le gouvernement, la lacune

financière qui se produira dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) atteindra à partir de 2018 en moyenne 1,3 milliard de francs par an (2018–2030) parce que les provisions réalisées au titre du FSTR ne suffiront plus.

Pour empêcher le découvert qui menace dans le système FSTR, le Conseil fédéral avait initialement proposé l'augmentation du prix de la vignette autoroutière, puis une hausse de l'impôt sur les huiles minérales (cf. chapitre *Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)*; ci-après). Ce sont ces projets qui ont relancé avec encore plus de force la revendication de consacrer d'abord le produit des taxes sur les carburants au financement du trafic routier avant d'imposer plus lourdement des usagers motorisés de la route.

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

Cela fait de nombreuses années que **routesuisse** réclame un fonds garantissant un financement continu, fiable et durable de l'infrastructure routière. Dans son message du 18 février 2015 le Conseil fédéral a franchi une étape décisive dans ce sens en proposant la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

L'objectif du FORTA est d'éliminer les déficiences structurelles du financement des routes pour assurer durablement le financement des routes nationales ainsi que des contributions fédérales aux projets de transport dans les agglomérations. Le FORTA sera ancré dans la Constitution fédérale et alimenté par des recettes existantes et nouvelles. Pour compenser le découvert financier qui se dessine selon les calculs du DETEC, le FORTA recevrait la totalité du produit de l'impôt automobile. Il s'agit là d'une concession faite aux auteurs de l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»). En outre, la surtaxe sur les carburants ne serait plus augmentée de 15 centimes comme prévu initialement, mais seulement de 6 centimes par litre de carburant. Si les projets d'élimination des goulets d'étranglement peuvent être réalisés conformément aux prévisions, une nouvelle augmentation de la surtaxe de 5 à 7 centimes sera nécessaire vers 2023. Il appartiendra alors au Parlement de décider de cette hausse supplémentaire. En outre, le Conseil fédéral souhaite adapter l'impôt sur les huiles minérales au renchérissement.

Soumis tous les quatre ans au Parlement, le Programme stratégique (PRODES) Routes nationales comprendra dans sa première tranche (jusqu'en 2030) des projets pour environ 6,6 milliards de francs. Le Conseil fédéral souhaite y introduire en plus les compléments au réseau dans les régions du Glatttal (ZH) et de Lausanne-Morges. Le financement spécial du trafic routier (FSTR) reste néanmoins en place pour assumer les tâches restantes. Il est également prévu de créer un mécanisme de compensation entre FORTA et FSTR pour empêcher d'éventuels découverts dans l'un ou l'autre système de financement.

routesuisse a salué la création du FORTA et accompagné de près les délibérations parlementaires sur ce projet. A la demande des associations routières, le Conseil des Etats a complété au printemps 2016 le projet en y ajoutant les points suivants:

- inclusion du module 4 pour accélérer la suppression des goulets d'étranglement

- inclusion de l'arrêté sur le réseau de 2012 avec une contribution de compensation des cantons de 60 millions de francs par an à la Confédération (proposition de la CTT-CE);
- augmentation de la surtaxe sur les carburants de 4 centimes par litre au lieu de 6 cts;
- attribution supplémentaire au FORTA de 5 % au maximum du produit de l'impôt sur les huiles minérales pour financer le FORTA. Deux années après l'entrée en vigueur du FORTA, donc au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté sur l'extension du réseau des routes nationales, la part affectée du produit de l'impôt sur les huiles minérales sera augmenté de 5 % au maximum et portée à 60 % au total. Les associations routières s'étaient prononcées pour une part plus importante;
- limitation des contributions du FORTA au projet des agglomérations
- nouvelle formulation des conditions pour l'obtention de contributions du FORTA en faveur de projets du trafic d'agglomération
- article constitutionnel sur les objectifs, le mandat et les compétences de la Confédération pour la mise en place d'un réseau des routes nationales répondant aux besoins et l'élimination des goulets d'étranglement.

Le projet d'augmenter la surtaxe sur les carburants était particulièrement contesté au Conseil des Etats. Le Conseil fédéral avait initialement songé à une augmentation du prix de l'essence de 15 centimes par litre. Après avoir essuyé de sévères critiques lors de la procédure de consultation, il a limité ses prétentions à 6 centimes, donc à une surtaxe de 36 centimes au lieu de 30 aujourd'hui. Sur proposition de sa commission des transports qui ne voulait pas trop charger les automobilistes, le Conseil des Etats s'est contenté de quatre centimes par litre. La différence devra être comblée par la caisse fédérale: la Petite Chambre a décidé de faire bénéficier le FORTA de 5 % supplémentaire du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Cette somme représente 145 millions de francs par an que les consommateurs de carburants versent aujourd'hui à la caisse générale de la Confédération. Ce procédé répond partiellement aux exigences de l'initiative «vache à lait» qui à l'époque attendait encore la votation fédérale, a-t-on estimé au Conseil des Etats.

Durant la session d'été 2016, le Conseil national s'est montré plus généreux concernant l'alimentation du nouveau fonds routier que le Conseil fédéral et le Conseil des Etats. Alors que ce dernier voulait augmenter la part du FORTA à l'impôt sur les huiles minérales à 60 % au maximum (+280 millions de francs), la Grande Chambre a décidé d'imposer une limite fixe de 60 % conformément au souhait de **routesuisse**. Contrairement au Conseil des Etats, le National a refusé de donner au Conseil fédéral la compétence d'adapter l'impôt sur les carburants à l'inflation.

Dans le cadre de la procédure d'élimination des divergences durant la session d'automne 2016, le Conseil des Etats a d'abord insisté sur une certaine flexibilité en matière d'affectation de l'impôt sur les huiles minérales. Il entendait ainsi laisser une marge de manœuvre au Conseil fédéral dans l'application d'éventuels programmes d'économies. Le gouvernement pourrait, dans ces conditions, réduire ses contributions au FORTA. Par la suite

et pour débloquer la discussion avec le Conseil national sur cette divergence, le Conseil des Etats a remplacé, sur proposition de sa commission, les termes de «au maximum» par «en règle générale». Cette nouvelle formule assure une certaine souplesse tout en offrant assez de garanties à la planification, a estimé la Petite Chambre. Le National s'est rallié à cet avis et a repris à son compte la formulation de la chambre voisine. La version de celle-ci a également fini par s'imposer concernant la compétence donnée au Conseil fédéral d'adapter les tarifs fiscaux au renchérissement.

Par 146 voix contre 48 et 41 voix contre 1 le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé le 30 septembre 2016 l'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La loi fédérale correspondante en vue de la votation fédérale a passé la rampe par 196 voix contre 2 et par 44 voix contre 0. Le projet FORTA était ainsi prêt pour le scrutin populaire que le Conseil fédéral a fixé au 12 février 2017. Des élus politiques de la gauche jusqu'à la droite se sont engagés pour le projet. Le comité de votation des partisans du projet a présenté encore avant Noël 2016 ses arguments en présence de parlementaires fédéraux et de conseillers d'Etat. **routesuisse** faisait partie de cette large alliance favorable au projet FORTA et elle s'est engagée en vue du scrutin populaire avec conviction et de concert avec ses associations membres.

Reposant désormais sur une base constitutionnelle indépendante par le biais d'un fonds, le financement des routes bénéficie d'une augmentation des moyens disponibles de 1,1 milliard de francs, soit de 4,4 milliards de francs au total. La caisse générale de la Confédération y apporte un peu plus de 650 millions et les cantons 60 millions de francs. Avec l'initiative «vache à lait», le montant à redistribuer aurait atteint 1,4 milliard de francs.

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

L'initiative «vache à lait» a échoué en votation populaire le 5 juin 2016. 70,8% des votants ont refusé de priver la caisse fédérale de 1,4 milliard de francs pour aménager plus rapidement le réseau routier suisse. Avec ce projet, l'Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse) avait exprimé le malaise que ressentent les automobilistes suisses devant l'augmentation des bouchons sur les routes et les projets d'augmenter les impôts sur les carburants. 709'974 personnes ont approuvé l'initiative «pour un financement équitable des transports» et 1'719'661 personnes ont voté non. L'initiative n'a pas non plus obtenu la majorité des cantons. Elle a été nettement rejetée dans les cantons ruraux et les régions périphériques. Les menaces de faire des économies sur le dos de l'agriculture ou dans le trafic régional de personnes ont manifestement porté des fruits. Cela dit, le refus était le plus clair dans les cantons ayant des grandes villes.

Bien que les deux projets n'aient jamais été liés entre eux, l'initiative vache à lait a eu des effets sur la conception du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Dans le courant de la procédure de consultation du Conseil fédéral et des délibérations au Conseil des Etats et au Conseil national, l'exécutif et le législatif ont fait d'importantes concessions aux initiateurs. Contrairement à ce que souhaitaient les initiateurs, les automobilistes

devront cependant directement passer à la caisse pour financer les dépenses supplémentaires en faveur de la route (cf. à ce propos le chapitre «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA» ci-dessus).

L'initiative «vache à lait» a été supportée par un large comité interpartisan 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 dirigeait l'opération. Le Conseil fédéral et le Parlement ont recommandé le rejet de cette initiative tout en renonçant à lui opposer un contreprojet.

Redevances d'utilisation des routes

Redevance pour l'utilisation des routes nationales: la redevance pour l'utilisation des routes nationales reste fixée à 40 francs par an pour les voitures de tourisme, les motos, les véhicules de livraison de moins de 3,5 tonnes et les remorques. Elle vaut du 1^{er} décembre au 31 janvier de l'année suivante. Son produit est affecté aux tâches routières. En 2015, les usagers des routes nationales ont versé au total 373 millions de francs (+2,2 millions par rapport à l'année précédente) pour l'achat de ladite «vignette autoroutière».

Le Conseil fédéral a approuvé début décembre 2016 un rapport qui recommande de passer de la vignette autoroutière autocollante à une vignette électronique pour le prélèvement de la redevance d'utilisation des routes nationales. Avec l'introduction de la «vignette e», l'utilisation du réseau routier soumis à péage serait liée au numéro de plaque et non plus au véhicule sur lequel la vignette est collée.

Avant de pouvoir rouler sur le réseau des routes nationales à péage, le conducteur devrait enregistrer électroniquement sa plaque de contrôle et verser la redevance. Les contrôles seraient automatisés grâce à un système qui saisit au passage le numéro de plaque et le compare avec les numéros enregistrés dans une banque de données. Les données de passage des voitures seraient immédiatement effacées. Un conducteur qui roule avec une plaque non autorisée sur une route à péage serait mis à l'amende.

Le Conseil fédéral considère la «vignette e» comme une meilleure solution que la vignette autocollante en termes de frais d'exploitation, de lutte contre les abus et de frais aux passages frontaliers. Après le refus du peuple en 2013, le Conseil fédéral ne discute pas pour le moment d'une augmentation du prix de la vignette. En revanche, il refuse d'introduire des périodes d'utilisation de moins d'une année en raison de la baisse des recettes que cela entraînerait.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): les recettes de la RPLP se montaient en 2016 à 1454 millions de francs nets (après déduction des frais de perception et des remboursements) (2015: 1456 millions de fr.; -0,2 %). 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 excédant 3,5 tonnes. Elle est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, du poids maximal autorisé et des émissions des véhicules.

Depuis le 1^{er} juillet 2012, les véhicules «Euro 0/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/VI» et 2,05 ct. pour les modèles «Euro VI». Un rabais de 10 % a été accordé aux utilitaires de la catégorie d'émission 2 et 3 jusqu'en 2016.

Les nouveaux tarifs suivants s'appliquent depuis le début 2017 aux catégories RPLP Euro III, IV et V:

- véhicules des classes d'émission EURO 0, I, II, III : 3,10 centimes par tonne-kilomètre.
- véhicules des classes d'émission EURO IV, V : 2,69 centimes par tonne-kilomètre.
- véhicules des classes d'émission EURO VI : 2,28 centimes par tonne-kilomètre.

Le rabais pour les poids lourds de la catégorie VI est supprimé. Ainsi, un camion ou un tracteur à sellette d'un poids total de 40 tonnes payera environ 298 francs de RPLP en moyenne pondérée pour une traversée de la Suisse.

Le Conseil fédéral a en outre procédé le 27 janvier 2016 à diverses adaptations de l'ordonnance sur la redevance grevant les poids lourds. Ces modifications concernent notamment l'exemption fiscale des véhicules loués par la protection civile et le contrôle des camions-citernes transportant du lait. Il existe désormais une possibilité de contrôler exclusivement les véhicules qui transportent des grumes, du lait ou des animaux de rente. Ces véhicules n'étaient soumis jusqu'ici qu'aux trois quarts de la RPLP. Les véhicules de la protection civile sont exemptés s'il servent à des interventions spécialement définies.

Utilisation des recettes de la RPLP en 2016

(en millions de fr.)

Produit brut		1563
Frais de perception de la taxe (5 % des recettes brutes)	78	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 1)	20	
Restitution de la part due à la principauté du Liechtenstein	11	109
Produit net		1454
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		23
Amortissements débiteurs		2
Produit net		1420
Part des cantons (1/3)		473
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires		894
Coûts non couverts du trafic lourd		52

Tarifification de la mobilité: la majorité des cantons considèrent la tarification de la mobilité (mobility pricing) comme un instrument utile pour mieux exploiter les capacités de la route et du rail et pour couper les pointes de circulation. C'est ce qu'a révélé la consultation à laquelle a été soumis le rapport du Conseil fédéral. Le Conseil fédéral a donc chargé en juin 2016 le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'examiner avec les cantons la possibilité de lancer des projets pilotes et de clarifier les exigences légales à ce propos. L'objectif est de mieux répartir à long terme la demande de mobilité sur la journée grâce à des redevances adaptées à l'utilisation, donc d'exploiter plus régulièrement les infrastructures de transport de la route et du rail. Pour le Conseil fédéral, la tarification de la mobilité est en premier lieu un instrument pour résoudre les problèmes de capacité et non pas un moyen de financer l'infrastructure de transport.

routesuisse ne se ferme pas d'emblée devant le passage vers un système d'imposition en fonction des prestations afin de financer le trafic routier sur la base du principe de la causalité. En revanche, elle s'oppose à un mode d'imposition poussant les usagers à renoncer à la mobilité ou à emprunter plus fréquemment les transports publics. Une foule de questions sont toujours sans réponse dans la perspective d'un passage du système de financement actuel du trafic privé et public vers le modèle du mobility pricing. Le Conseil fédéral n'aborde pas nombre de ces questions dans son rapport et il serait de toute manière incapable d'y répondre.

routesuisse s'est donc prononcée contre l'introduction d'une tarification de la mobilité pour gérer le trafic. Il ne faut pas donner aux autorités, donc à l'Etat, la compétence et les moyens d'intervenir dans le libre choix des moyens de transport et des déplacements. Le système actuel de financement de la route appliqué par la Confédération sur la base de l'imposition des huiles minérales et de la vignette autoroutière doit être maintenu jusqu'à nouvel avis, estime **routesuisse**.

Coût global des transports

Le coût global des transports en Suisse (tous les modes de transport sauf la navigation) est calculé tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique alors que les coûts du trafic routier motorisé et du trafic ferroviaire sont relevés chaque année. En 2010, le coût global des transports s'est monté à 93,4 milliards de francs, soit à 12'000 francs par habitant. 72,8 milliards sont dus au transport de personnes et 20,7 milliards au transport de marchandises. Ces coûts comprennent non seulement les dépenses pour les moyens de transport et les infrastructures, mais aussi les conséquences financières des accidents ainsi que les frais de santé et de protection de l'environnement liés aux transports.

En 2013 le coût global du trafic routier motorisé était sept fois plus élevé que celui du trafic ferroviaire (74,5 contre 10,3 milliards de francs). La croissance des charges financières depuis 2010 était deux fois plus forte dans le trafic ferroviaire que dans le trafic routier (8% contre 4%). Le coût global de la mobilité douce est de 5,9 milliards de francs, celui du trafic aérien de 6,4 milliards de francs (ces chiffres sont de 2010).

Dans le trafic routier motorisé, plus des deux tiers des coûts (52,3 mrds de fr.) étaient dus à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des véhicules alors que les frais d'infrastructure ne représentaient que 11 %. Les charges financières résultant des accidents ainsi que des dommages à la santé et à l'environnement (13,7 mrds de fr.) étaient également plus élevées que les dépenses pour les infrastructures (8,6 mrds de fr.). La situation est juste inverse dans le trafic ferroviaire où les coûts d'infrastructure sont même plus élevés que les dépenses pour les véhicules (4,8 contre 4,7 mrds de fr.).

Coûts du trafic privé et des transports publics

Le trafic motorisé privé de personnes sur la route a coûté en 2013 51,6 milliards de francs (2010: 50,3 mrds de fr.). Les deux tiers proviennent des dépenses pour les moyens de transport, donc les voitures de tourisme, les motos, les cyclomoteurs et les cars privés (34,4 mrds de fr.). Les autres catégories de coûts représentaient entre 10 et 12 %.

Ces coûts du trafic motorisé privé de personnes sont en premier lieu assumés par les usagers (77 %) et par les pouvoirs publics (12 %). Compte tenu de tous les transferts comme l'impôt sur les huiles minérales et les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, les participants au trafic motorisé privé de personnes ont couvert 90 % des coûts finaux (46,2 milliards de francs). Les coûts restant non couverts, soit 5,4 milliards de francs, sont des coûts externes résultant des accidents et des atteintes à la santé et à l'environnement et sont donc assumés par la collectivité.

Les transports routiers publics, c'est-à-dire les autobus, trolleybus et trams circulant selon des horaires, ont coûté en 2013 3,6 milliards de francs au total (2010: 3,3 milliards). Ce montant correspond à 7 % du coût du trafic motorisé privé. Les trois quarts de cette somme (2,8 milliards de francs) ont été dépensés pour les moyens de transport et un demi-milliard pour l'infrastructure. La part des frais dus aux accidents et aux atteintes à la santé et à l'environnement ne représentait que 9 % dans les transports routiers publics. A titre de comparaison, elle était de 21 % dans le trafic routier motorisé privé.

85 % de ces coûts (3,1 milliards de francs) ont été financés par les entreprises de transport. Après déduction des recettes au titre des tarifs, des subventions et des indemnisations, les usagers des transports publics routiers ont encore assumé 43 % (1,5 mrds de fr.) et les pouvoirs publics 52 % (1,9 mrd de fr.) des coûts finaux.

Le **coût du trafic de personnes sur le rail** a atteint en 2013 8,4 milliards de francs au total (2010: 8,3 mrds de fr.). La moitié environ est revenue à la construction et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (4,1 mrds de fr.) et presque autant (3,9 mrds de fr.) aux moyens de transport.

6,8 milliards de francs de ces coûts ont été directement couverts par les entreprises de transports et 1,1 milliard de francs par les pouvoirs publics. Compte tenu de tous les transferts, les passagers et les pouvoirs publics ont assumé des parts à peu près égales des coûts finaux (3,8 et 4,0 milliards de francs). Finalement les entreprises de transport compensent 111 millions de francs des pertes des activités de transport par des bénéfices réalisés dans des affaires annexes comme l'affermage d'immeubles.

Le trafic de marchandises avec des véhicules routiers lourds (d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes) a provoqué en 2013 des coûts pour 8,9 milliards de francs (2010: 8,8 mrd de fr.). Les deux tiers de ce montant (6,0 mrd de fr.) ont été consacrés à l'acquisition et à l'exploitation des moyens de transports. La part des frais dûs aux accidents et aux atteintes à la santé et à l'environnement était relativement faible (1,3 mrd de fr.).

Les usagers des transports ont assumé 6,2 milliards de francs de ce montant alors que les parts des pouvoirs publics et de la collectivité se montaient à 1,5 et à 1,2 milliard de francs. Compte tenu des impôts et redevances versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 97 % des coûts finaux. Selon l'Office fédéral de la statistique, un montant de 0,3 milliard de francs n'était pas couvert et a donc été reporté sur la collectivité.

Les transports de marchandises avec des véhicules légers (d'un poids inférieur à 3,5 tonnes) ont généré en 2013 des coûts pour environ 10,4 milliards de francs. Ces charges ont augmenté de 13 % depuis 2010 alors qu'elles ont stagné dans le trafic lourd (+1 %). Plus de quatre cinquièmes sont revenus à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des moyens de transport (9,1 mrd de fr.) alors que les parts des autres facteurs de coûts étaient relativement modestes.

Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont finalement couvert 9,8 milliards de francs des coûts finaux. Les 0,6 milliard de francs restant ont été reportés sur la collectivité.

Les transports de marchandises par le rail ont coûté en 2013 1,9 milliard de francs au total (2010: également 1,9 mrd de fr.). Près de la moitié à chaque fois était des dépenses pour les moyens de transport ainsi que pour la construction et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (0,8 et 0,7 mrd de fr.). Les frais d'environnement et de santé se montaient à 0,3 milliard de francs. Les coûts des accidents (29 millions de fr.) ne jouent qu'un rôle secondaire.

1,4 milliard de fr. de ces coûts ont été assumés par les entreprises de transport et 0,2 milliard par les pouvoirs publics. En fin de compte, les usagers des transports ont assumé 1,0 milliard de francs de ces coûts et les pouvoirs publics un demi-milliard. Il restait à la collectivité de couvrir 0,3 milliard de francs sous la forme de coûts externes.

Coûts kilométriques du trafic de personnes et de marchandises

93,5 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués en 2013 dans le trafic motorisé privé de personnes sur la route, 4,3 milliards de pkm dans le trafic routier public et 19,5 milliards de pkm sur le rail. Il en résulte un prix kilométrique de 55 centimes par pkm pour le trafic motorisé privé sur la route, de 85 centimes pour le trafic public routier et de 43 centimes pour le trafic de personnes sur le rail. Il existe cependant un rapport de complémentarité entre les transports publics routiers et le trafic ferroviaire: relativement avantageux, ce dernier a cependant besoin de la desserte détaillée des régions par les trams, les trolleybus et les bus. Si on considère globalement les transports routiers publics et le trafic ferroviaire, on arrive à un prix kilométrique de 51 centimes par personne-kilomètre en 2013.

Les véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont produit en 2013 16,3 milliards de tonnes-kilomètres. Il en résulte un prix kilométrique de 54 centimes par tonne-kilomètre. Les véhicules légers de transport de marchandises étant fréquemment utilisés à d'autres fins qu'au transport de marchandises (par ex., pour le service d'entreprises artisanales), il n'est pas possible d'indiquer des frais kilométriques précis pour cette catégorie.

Les prestations de transport du trafic ferroviaire ont atteint 11,8 milliards de tonnes-kilomètres. Les transports ferroviaires de marchandises provoquent donc des frais kilométriques de seulement 16 centimes par tonne-kilomètre.

Couverture des coûts des transports

Aucun groupe d'utilisateurs n'a supporté totalement les frais qu'il a occasionnés, ni dans le transport de personnes, ni dans le transport de marchandises. Les usagers du trafic motorisé privé sur la route ont couvert leurs coûts à raison de 90 % alors que cette part n'était que de 43 % dans les transports publics routiers et de 46 % dans les transports ferroviaires de personnes.

La part relativement élevée à la couverture des coûts dans le trafic motorisé privé sur la route s'explique notamment par la proportion importante des frais d'acquisition et d'entretien des véhicules privés. Les coûts totaux du trafic motorisé privé sur la route étaient six fois plus élevés que ceux du trafic de personne sur le rail et 14 fois plus élevés que ceux des transports publics routiers. Les coûts non couverts du trafic motorisé privé sur la route (5,4 milliards de francs) ont dépassé en chiffres absolus ceux du trafic ferroviaire de personnes (4,5 milliards de francs) ou du trafic public routier (2,1 mrd de fr.) – malgré le taux de couverture plus élevé.

Dans le trafic routier de marchandises les usagers ont couvert eux-mêmes en majeure partie les frais qu'ils ont occasionnés, dans le cas des véhicules lourds de transport de marchandises à raison de 97 et dans celui des véhicules légers de 95 %. La part des coûts supportés par les usagers dans les transports ferroviaires de marchandises était en revanche nettement plus basse avec seulement 53 %. Les pouvoirs publics assument en effet une partie importante (28 %) de ces frais. La Confédération, les cantons et les communes sont bien conscients de cette charge financière: le financement des infrastructures et des moyens de transport est souvent le résultat de débats politiques, voire de votations populaires. La collectivité, elle, supporte ces frais sans avoir un mot à dire.

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 diverses études commandées par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le système de transport global de la Suisse a provoqué en 2012 des coûts externes pour environ 9,8 milliards de francs par an. 8,0 milliards ou 81 % sont à mettre sur le compte du trafic routier et 759 millions de francs ou 8 % sur celui du trafic ferroviaire.

Les coûts externes des transports aériens se montent à 1030 millions de francs ou 10 %, ceux des transports fluviaux à 57 millions de francs ou 1 %. Le trafic

cycliste et piétonnier est le seul à présenter un bénéfice externe extrêmement élevé (1,4 milliard de francs) qui couvre donc largement les coûts externes (900 millions 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 2,4 centimes alors que la navigation sur l'eau se classe dernière avec 16,9 centimes). Le trafic motorisé privé génère des coûts externes de 6,0 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.

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11,5 milliards de francs au total. 8,8 milliards sont allés à la Confédération (ce qui représente un septième de la totalité des recettes fédérales), soit 2766,1 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-14,5 millions,) et 1838,4 millions; -10,9 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1818 millions proviennent de la TVA, 385,0 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+3,8 millions). En outre, la Confédération a encaissé 375 millions (+2,0 millions) moyennant la vignette autoroutière et la RPLP a rapporté 1454 millions (-3,3 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1829 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, 3616 millions ou environ 41 % de ces 8,8 milliards de francs (soit environ 1468 francs par véhicule à moteur), que la Confédération a encaissés auprès des usagers motorisés de la route, doivent être affectés à des tâches en rapport avec la route 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 d'infrastructure ferroviaire FIF» (290 millions de fr.), du trafic combiné (193 millions) ou encore du trafic d'agglomération (environ 155 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. 3,6 milliards de francs supplémentaires, dont 1383 millions provenant de l'impôt sur les huiles minérales, sont allés sans condition à la caisse générale de la Confédération.

Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP): plus de 60 % des recettes RPLP – 894 millions de francs – ont été détournées 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 12 197 millions de francs. Par ailleurs, le produit des impôts sur les huiles minérales peut être utilisé pour couvrir 25 % des coûts des NLFA. Depuis 2016, ce «quart NLFA» est remplacé par 9 % de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les carburants, mais 310 millions de francs au

maximum, qui sont détournés vers le fonds d'infrastructure ferroviaire. Durant l'exercice écoulé, cette part se montait à 290 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 5226 millions de francs. Depuis 1998, les usagers motorisés de la route ont donc versé au total plus de 17,4 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):

Surtaxe douanière / surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales		Droits de base / Impôts sur les huiles minérales (carburants)			
		utilisés pour:			Total
Période		les routes	la caisse fédérale	NEAT ² /FIF ³	
1925–1949	–	205 (21 %)	787 (79 %)		992
1950–1958	–	681 (50 %) ¹	672 (50 %)		1 353
1959–2016	77 205	44 592 (46 %) ¹	46 542 (48 %)	5 294 (5 %)	96 428
1925–2016	77 205	45 478 (46 %)	48 001 (49 %)	5 294 (5 %)	98 773

¹ Du 3 octobre 1958 au 30 avril 1983: 60 %.

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

³ Depuis 2016, ledit «quart NLFA» (désormais 9 % du produit net de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les carburants), mais 310 millions de francs au maximum, est versé au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) conformément à la disposition transitoire à l'art. 87 de la Constitution fédérale (art. 196 ch. 3 al. 2 cst.).

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

Imposition des carburants

Les carburants sont grevés des impôts et taxes suivants depuis le 1^{er} janvier 2017:

	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
Total impôts sur les huiles minérales	73,12	75,87
Taxes à l'importation (not. contr. aux stocks oblig.)	0,33	0,33
TVA	10,74	11,11
Charge par litre	84,19	87,31
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge par kilogramme	113,16	104,56

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. Les quantités à compenser de carburants ménageant l'environnement augmentent fortement, si bien que le taux d'imposition de l'essence devrait être augmenté depuis 2015 pour procéder aux compensations correspondantes. Le Conseil fédéral a renoncé à cette augmentation. Il a justifié ce choix par la situation difficile de l'économie après la suppression du cours plancher de l'euro par rapport au franc suisse.

Le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération adoptée en 2016 prévoit une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 4 centimes par litre à partir du moment où les charges routières de la Confédération exigeront des ressources financières supplémentaires. Si les projets d'élimination des goulets d'étranglement peuvent être réalisés conformément aux prévisions, une nouvelle augmentation de cinq à sept centimes sera nécessaire dans un proche avenir déjà, a annoncé le Conseil fédéral. Le projet FORTA donne en outre la compétence au Conseil fédéral d'adapter à l'avenir l'impôt sur les huiles minérales au renchérissement.

Le 6 mars 2015 le Conseil fédéral avait adopté son message au Parlement concernant la révision de la loi sur l'impôt grevant les huiles minérales. Ces adaptations concernent l'exemption fiscale partielle des véhicules de damage des pistes et une délégation de compétence à l'autorité fiscale pour certaines exonérations de l'impôt. Les Chambres fédérales ont approuvé ce projet durant la session de printemps 2016. La nouvelle réglementation est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2016.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Sections projetées et en construction

En 2017, la Confédération a l'intention d'investir 1,8 milliard de francs dans le réseau des routes nationales. 400 millions de ce montant iront aux nouveaux tronçons, 1,2 milliard à l'aménagement et à l'entretien du réseau existant. 195 millions seront dépensés pour des projets d'élimination des goulets d'étranglement. Le Parlement fédéral a ouvert les crédits nécessaires à cet effet.

Les nouvelles constructions nécessaires à **l'achèvement du réseau des routes nationales** seront financées par le fonds d'infrastructure jusqu'à l'entrée en vigueur du FORTA en 2018. 8,5 millions de francs ont été réservés à cet effet. Des dépenses de 384 millions ont été effectuées durant l'exercice écoulé. En raison du retard pris par certains projets, les cantons ont dépensé 233 millions de francs de moins que prévu au moment de l'établissement du budget.

Même après l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière et de la nouvelle répartition des tâches (NPT), l'achèvement du réseau des RN reste une tâche commune de la Confédération et des cantons. La direction des opérations et le rôle de maître de l'ouvrage appartiennent aux cantons concernés par l'achèvement du réseau. Les cantons participent d'ailleurs au financement. La Confédération assume la majeure partie des coûts et exerce la haute surveillance.

Approuvé par le Conseil fédéral le 23 mars 2016, le 9^e programme de construction à long terme est déterminant pour l'achèvement du réseau des routes nationales. Il prévoit des investissements de 1,8 milliard de francs pour quatre années. L'accent est mis sur la poursuite de projets commencés. Il s'agit notamment des tronçons suivants:

- A5 Berne: Bienne est–Bienne Sud (ouverture 2017)
- A9 Valais: Gampel–Brigue Glis (ouverture partielle 2017)
- A16 Berne: Court–Tavannes (ouverture 2017)

Autres grands projets concernant l'achèvement du réseau:

- A4 Schwyz/Uri: nouvelle Axenstrasse
- A5 Berne: contournement de Bienne, axe ouest
- A9 Valais: contournement de Viège, Bois de Finges, Riedberg

L'OFROU disposait en 2016 d'une somme globale de 1,173 milliard de francs pour le **renouvellement** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Les travaux effectifs ont exigé une somme de 24,173 millions de francs de plus par rapport au budget. Les dépenses effectives ont dépassé de 20,0 millions de francs le crédit budgétisé. Ces dépenses supplémentaires ont été compensés par notamment des mesures dans le cadre de la péréquation financière et de la compensation des charges (PFCC).

Le Parlement fédéral a mis à disposition pour l'année 2017 un montant de 1,209 milliard de francs pour l'aménagement et l'entretien des routes nationales. Avec lesdites réserves PFCC et la délimitation de 2016, cela représente un crédit budgétisé de 1,437 milliard de francs. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR).

Les travaux principaux démarrent en 2017 concernant quatre projets de renouvellement:

- A1: Rheineck–St. Margrethen (SG)
- A2: Schänzli (BL)
- A6: Thoune Nord–Spiez (BE)
- A9: Vennes–Chexbres (VD)

Les travaux se poursuivront en 2017 sur les tronçons suivants:

- A1: Bernex–Ferney (GE)
- A2: tunnel de réfection du Belchen (BL/SO)
- A2: Airolo–Quinto (TI)
- A2: raccordement de Mendrisio
- A4: tunnel Galgenbuck (SH)
- A5: Colombier–Cornaux (NE)
- A9: Vallorbe–Essert-Pittet (VD)
- A9: Montreux–Roche (VD)
- A13: contournement de Roveredo (GR)

Le Conseil fédéral a autorisé durant l'exercice écoulé plusieurs projets d'aménagement du réseau des routes nationales:

- janvier 2016: la suppression du goulet d'étranglement de Crissier (VD). Ce projet comporte un train de mesures et un nouveau raccordement à Ecublens. Le but est d'augmenter la capacité et la sécurité de ce tronçon autoroutier sur lequel on prévoit une forte augmentation du trafic d'ici à 2030. Le coût total de ces travaux à l'ouest de Lausanne se montera à près de 510 millions de francs.
- mars 2016: le raccordement de Chavannes (VD) sur l'autoroute A1 à l'ouest de Lausanne. Il s'agit de prévenir la forte augmentation du trafic pronostiquée d'ici à 2030. Le projet coûte 59,3 millions de francs au total.

- novembre 2016: système global de circulation bypass Lucerne. Le goulet d'étranglement sur le réseau des routes nationales dans la région lucernoise sera éliminé grâce à l'élargissement de l'autoroute A14 de quatre à six voies entre l'embranchement de Rotsee et le raccordement de Lucerne-Kriens. Dans l'actuel tunnel Spier sur l'A2 entre les embranchements Lucerne-Horw et Hergiswil, trois voies de circulation par direction seront aménagées. Les coûts de ces travaux se montent à 1,7 milliard de francs.

La **suppression des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Durant l'exercice écoulé, 131 millions de francs ont été mis à disposition notamment pour les travaux principaux du projet d'aménagement à six voies entre Härkingen et Wiggertal ainsi que pour l'aménagement du contournement nord de Zurich. Mise à part une petite somme restante, ces moyens financiers ont pu être complètement engagés en 2016.

Les Chambres fédérales ont mis à disposition pour l'année 2017 un montant de 195 millions de francs pour le programme d'élimination des goulets d'étranglement. Avec les crédits restants de l'année précédente (49,4 millions de fr., délimitation 2016), le programme d'élimination des goulets d'étranglement dispose de 233,5 millions de francs. Cet argent sera principalement investi dans l'aménagement à six voies du contournement nord de Zurich (A1).

Le contournement nord de Zurich fait partie des tronçons autoroutiers les plus fréquentés de Suisse. Des bouchons se produisent tous les jours devant le tunnel du Gubrist. Ce goulet d'étranglement chronique sera éliminé. Les travaux principaux ont été lancés le 6 juin 2016 à Regensdorf en présence de la conseillère fédérale Doris Leuthard, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports de l'énergie et de la communication (DETEC), ainsi que de représentants du canton et de la ville de Zurich. Une troisième voie sera construite dans les deux directions entre le carrefour autoroutier de la vallée de la Limmat et l'embranchement Zurich Nord. Supervisés par l'Office fédéral des routes (OFROU), ces travaux dureront jusqu'en 2025 environ. Long de 3250 m, le tunnel du Gubrist sera complété côté nord par un troisième tube à trois voies. Ensuite les deux tubes actuels seront assainis. Le coût global de l'opération est estimé à 1,55 milliard de francs.

Tunnel routier du St-Gothard

57 % des votants (1'883'859 oui contre 1'420'390 non) ont approuvé le 28 février 2016 le projet d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard. L'assainissement du tunnel existant coûtera 2,8 milliards de francs. La majorité des cantons était également évidente: 24 cantons ont dit oui, dont le Tessin avec une majorité de 58 % et Uri avec une majorité de 53 %. Seuls les cantons de Vaud et de Genève ont refusé le projet avec des proportions opposantes de près de 55 %, sans doute dans la crainte que l'argent absorbé par le tunnel du St-Gothard pourrait manquer à leurs propres projets de transport dans les agglomérations.

Dans la perspective de l'inévitable assainissement complet du tunnel routier du St-Gothard, le Conseil fédéral avait proposé la construction d'une deuxième

galerie (sans augmentation de la capacité globale) avant la réfection du tube actuel. Le 13 septembre 2013, il avait 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).

Les Chambres fédérales avaient ensuite approuvé le projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard durant l'année 2014 conformément aux propositions du Conseil fédéral (donc avec la construction d'un tunnel de réfection). L'Association pour la protection des Alpes a lancé un référendum contre cette décision. 75'852 signatures valables à l'appui de ce référendum ont été déposées à la Chancellerie fédérale en février 2015. La votation populaire a eu lieu le 28 février 2016 avec un résultat net: 57 % des votants ont approuvé le projet de réfection.

routesuisse avait soutenu la modification de la LTRA selon les propositions du Conseil fédéral. Ses principaux arguments étaient les suivants:

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

Tronçons achevés

Plusieurs nouvelles sections des routes nationales ont pu être ouvertes à la circulation durant l'exercice écoulé:

- 7 novembre 2016: la mise en service du nouveau contournement de Roveredo a mis fin à une histoire longue et pénible pour cette commune puisque la route nationale traversait le village. A l'avenir, le trafic s'écoulera par un tunnel. Roveredo dispose désormais d'un raccordement à la route nationale et les deux semi-raccordements de San Vittore et Grono ont été complétés. Le coût total du contournement de Roveredo s'est monté à environ 440 millions de francs. L'ouverture de ce tronçon n'a cependant pas mis fin aux travaux dans cette zone. Il faudra attendre fin 2019 jusqu'à ce que l'ancienne route nationale A13 soit démantelée, que la nouvelle «Strada italiana» avec ses raccordements au réseau routier local soit aménagée et que le raccordement autoroutier «Roveredo Est» soit réalisé.

- 25 novembre 2016: ouverture du tronçon Loèche/Susten Est – Gampel/Steg Ouest sur l’A9. Après l’ouverture du tronçon Gamsen – Eyholz en 2002, la deuxième étape de ce projet a donc été franchie. Entre-temps, 10 des 32 km que comptera l’autoroute desservant le Haut-Valais ont été réalisés.
- 5 décembre 2016: inauguration de la dernière section de la Transjurane dans le canton du Jura. Trente ans après le premier coup de pioche, la dernière section de la Transjurane (A16) sur sol jurassien a été inaugurée. Ce tronçon long de 4,9 km relie le chef-lieu jurassien à la frontière du canton de Berne. Sur sol bernois, l’A16 présente encore une lacune entre Court (BE) et Loveresse (BE). Cette section sera ouverte le 3 avril 2017. Au total, l’A16 aura coûté plus de 6,5 milliards de francs en raison de ses nombreux tunnels, galeries et viaducs ainsi qu’en raison de géologies difficiles.

Fin 2016, 1837,5 km de routes nationales, soit environ 97,1 % 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:	1351,8 km
semi-autoroutes à 3 voies	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies	287,6 km
routes à trafic mixte	111,5 km

L’Office fédéral équipera d’ici à la fin 2018 les tunnels des routes nationales avec la technologie DAB+. Cela représente un investissement de 30 millions de francs. Cette mesure a été rendue nécessaire par la migration de la radio OUC vers la radio numérique. La réception radio dans les tunnels est un élément important de la sécurité routière. La réception OUC sera donc garantie jusqu’en 2024 au moins, année où les associations de radios privées et la SSR prévoient de couper les émetteurs OUC.

Financement des routes nationales

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

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.

L'actuel système de financement des routes sera probablement remplacé en 2018 par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) (cf. chapitre «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA ci-dessus).

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^{er} janvier 2008. Elle prévoit des investissements de l'ordre de 20,8 milliards de francs durant 20 ans, dont

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

En 2016, le fonds d'infrastructure a versé environ 773 millions de francs, soit 378 millions pour l'achèvement du réseau des routes nationales, 122 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement et 47 millions pour les routes principales dans les régions périphériques et de montagne. 56 millions de francs sont allés à des projets routiers et 155 millions à des infrastructures ferroviaires pour l'amélioration des transports dans les agglomérations. La liquidité du fonds d'infrastructure était encore de 2,1 milliards de francs à la fin 2016.

Pour l'année 2017, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 400 millions de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales
- 195,48 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.
- 322 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.
- 47,589 millions pour les contributions aux routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Fin 2016, 37 programmes d'agglomération de la troisième génération ont été déposés à la Confédération. Ces projets de transport de quelque 800 villes et communes de 23 cantons ainsi que de corporations régionales des régions frontalières d'Allemagne, de France, d'Italie, d'Autriche et de la Principauté du Liechtenstein représentent des investissements de quelque 12,7 milliards de francs. Pour la première fois ces programmes ne comprennent pas de projets ferroviaires, car ceux-ci ne sont plus financés via les programmes d'agglomération.

Les projets les plus efficaces peuvent compter sur une contribution fédérale à charge du FORTA de 30 à 50 % au maximum des coûts. Les Chambres fédérales décideront début 2019 des projets à soutenir.

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 2016 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 faîtière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de **routesuisse**.

Berne, mi-avril 2017

Le rapporteur:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

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

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres						
	Schiene % Rail	Strasse / Route MIV % TMI	öV % TP	%	Schiene % Rail	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6,9	3 224	75,3	763	17,8	48 002	83,7	45 882	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	69 697	87,5	67 041	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	80 801	86,4	77 759	3 042	3,3
2000	303	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	89 072	87,6	79 142	3 428	3,4
2001	301	4,1	5 904	80,5	1 126	15,4	89 807	87,1	79 574	6 502	6,4
2002	319	4,4	5 848	80,1	1 136	15,6	90 844	86,5	80 397	6 628	6,4
2003	340	4,7	5 773	79,5	1 147	15,8	91 743	86,3	81 057	3 667	3,5
2004	353	4,9	5 699	79,0	1 162	16,1	92 657	86,1	81 805	3 756	3,5
2005	385	5,4	5 585	78,2	1 175	16,4	93 083	85,2	82 014	3 781	3,5
2006	405	5,6	5 649	77,8	1 205	16,6	94 092	85,0	82 941	3 858	3,5
2007	434	5,9	5 711	77,2	1 251	16,9	95 209	84,5	83 932	3 889	3,5
2008	462	6,1	5 821	76,7	1 310	17,3	96 572	84,5	85 355	3 964	3,5
2009	472	6,1	5 955	76,6	1 349	17,3	98 652	84,2	87 248	3 820	3,3
2010	494	6,2	6 056	76,4	1 374	17,3	100 271	83,9	88 702	3 901	3,3
2011	513	6,4	6 146	76,2	1 408	17,5	101 699	83,9	89 949	3 987	3,3
2012	515	6,2	6 283	76,1	1 457	17,6	103 757	84,3	91 811	4 099	3,4
2013	542	6,4	6 406	75,9	1 489	17,6	105 525	84,4	93 463	4 212	3,4
2014	576	6,7	6 518	76,0	1 485	17,3	107 203	84,3	94 985	4 252	3,4
2015	596	6,8	6 626	75,9	1 507	17,3	108 857	84,2	96 467	4 316	3,4
										4 397	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 ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MIV TMI	Total Veränderung Variation
(in Mio.) (en Mio.)										
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0		7 412	54.6	6 175	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5	7 276	49.1	7 548	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5	8 345	42.0	11 524	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.0	377.8	-14.2	7 326	39.1	11 429	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0	7 979	39.7	12 117	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7	8 351	39.4	12 858	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6	9 937	42.2	13 609	23 546
2003*	62.4	16.7	311.2	83.3	373.6	-1.3	9 534	38.8	14 986	24 520
2004	69.3	17.7	321.5	82.3	390.8	4.6	10 245	40.0	15 341	25 586
2005	67.9	16.8	335.4	83.2	403.3	3.2	10 149	39.2	15 709	25 858
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	2.9	10 880	40.1	16 259	27 139
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	2.3	10 631	38.6	16 889	27 520
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	0.3	10 980	39.1	17 130	28 110
2009	61.9	15.1	347.4	84.9	409.3	-3.8	9 398	35.9	16 775	26 173
2010	64.0	15.5	348.6	84.5	412.6	0.8	9 805	36.7	16 906	26 711
2011	65.0	14.9	370.2	85.1	435.2	5.5	10 164	36.9	17 372	27 536
2012	60.3	14.1	368.3	85.9	428.6	-1.5	9 744	36.3	17 109	26 853
2013	65.0	15.1	365.3	84.9	430.3	0.4	10 280	37.4	17 241	27 521
2014	65.4	14.9	374.6	85.1	440.0	2.3	10 751	38.0	17 541	28 292
2015	66.1	15.5	361.7	84.5	427.8	-2.8	10 823	38.6	17 200	28 023

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

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

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	23.4		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		21.8	72.2	8.4	27.8	30.2	3.4
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-13.2
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	71.6	8.7	28.4	30.6	4.8
2012	23.7	63.4	13.7	36.6	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	27.7	28.2	-7.8
2013	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	1.6		21.9	73.7	7.8	26.3	29.7	5.3
2014	26.1	67.8	12.4	32.2	38.5	1.3		22.9	77.9	6.5	22.1	29.4	-1.0
2015	26.9	69.2	12.0	30.8	38.9	1.0							
2016	28.7	71.0	11.7	29.0	40.4	3.9							

(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)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre)*

	2015	2016
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 458 069	4 524 029
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	47 328	51 154
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 779	6 882
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	6 618	6 288
Übrige / <i>Autres</i>	4 995	5 352
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	340 520	352 472
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 830	41 843
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 153	11 165
Übrige / <i>Autres</i>	95	86
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	191 132	192 139
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	67 101	68 721
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	5 175 620	5 260 131
Motorräder / <i>Motocycles</i>	652 683	664 954
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	28 701	25 251
Übrige / <i>Autres</i>	28 638	30 176
Total Motorräder / Total des Motocycles	710 022	720 381
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 885 642	5 980 512
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	159 915	*161 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 029	6 844
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	262 854	270 966
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 735	34 891
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	21 489	21 298
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	49 001	47 335
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 653	16 806
Übrige / <i>Autres</i>	21 831	23 473
Anhänger total / Remorques total	413 592	421 613

* Schätzungen / *Estimations*

(Quelle: BFS / *Source: ofs 11.03.02.01.03-2, T11.3.2.1.1*)

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2016 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2016

Jahr Année	Personen- wagen 1 Voitures de tourisme	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, de autobus	Liefer- wagen Voitures de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Traktoren 4 Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 2 Chariots à moteur et automobiles de travail	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 3 Moto- cyclettes	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder 6 Cyclo- moteurs
Anzahl / Nombre													
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	521 505
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229	92 229	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473
1990 ⁵	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	4 090 937	493 791	4 584 719	218 932
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	4 708 753	651 202	5 359 955	139 548
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 084 865	5 084 865	699 219	5 784 084	153 348
2015	4 458 069	6 618	6 779	340 206	41 830	11 153	141 911	116 322	5 175 620	5 175 620	710 022	5 885 642	159 915
2016	4 524 029	6 288	6 882	352 472	41 843	11 165	143 474	117 386	5 260 131	5 260 131	720 381	5 980 512	*161 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

(²) Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

(³) Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(⁴) Ab 1980 gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

(⁵) Ab 1990 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1990 sans véhicules militaires

(⁶) inkl. sämtliche E-Bikes, die ein Motorfahrrad-Kontrollschild benötigen / Y compris tous les vélos électriques exigeant une plaque de contrôle pour cyclomoteur

* Schätzungen / Estimations

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

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	327 955	334 045	310 154	304 083	327 143	319 331
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	2 587	2 998	2 950	3 119	3 596	4 019
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	363	470	347	181	385	177
Autocars	1 000	853	841	867	1 014	979
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	28 644	30 427	28 933	28 755	31 007	30 435
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	3 273	3 123	2 774	3 457	3 194	3 165
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 202	897	926	1 193	1 089	1 181
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 238	3 482	3 214	2 916	3 372	2 998
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 679	1 741	1 772	1 611	1 699	1 631
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 803	3 132	2 882	2 885	2 882	2 895
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	372 744	381 168	354 793	349 067	375 381	366 811
Motorräder / <i>Motocycles</i>	42 933	44 545	42 804	43 565	47 661	44 663
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 308	1 874	1 130	865	830	749
Andere / <i>Autres</i>	2 890	3 386	3 390	3 091	3 296	2 763
Total Motorräder / Total des motocycles	48 131	49 805	47 324	47 521	51 787	48 175
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	420 875	430 973	402 117	396 588	427 168	414 986

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

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

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

Marke / Marque	2016	2015	in % / en %
Volkswagen	42 142	42 212	-0,2 %
BMW	24 842	24 039	+2,8 %
Mercedes	23 842	22 884	+4,2 %
Skoda	21 060	20 972	+0,4 %
Audi	19 582	22 225	-11,9 %
Renault	14 301	14 821	-3,5 %
Opel	13 186	13 769	-4,2 %
Ford	13 083	13 704	-4,5 %
Peugeot	10 386	12 587	-17,5 %
Toyota	10 386	9 881	+5,1 %
Mazda	10 172	9 989	+1,8 %
Seat	10 136	10 451	-3,0 %
Hyundai	9 076	9 937	-8,7 %
Citroën	9 071	11 517	-21,2 %
Fiat	8 757	9 025	-3,0 %
Suzuki	7 646	8 351	-8,4 %
Dacia	7 422	5 396	+37,5 %
Volvo	7 130	7 251	-1,7 %
Nissan	6 038	7 968	-24,2 %
Kia	5 481	5 039	+8,8 %
Subaru	5 419	6 011	-9,8 %
MINI	5 267	4 861	+8,4 %
Honda	4 773	3 345	+42,7 %
Porsche	4 240	4 305	-1,5 %
Land-Rover	3 941	3 808	+3,5 %
Mitsubishi	3 873	4 042	-4,2 %
Jeep	3 269	3 705	-11,8 %
Smart	2 770	3 409	-18,7 %
Jaguar	1 791	980	+82,8 %
Alfa Romeo	1 509	1 249	+20,8 %
Ssangyong	968	806	+20,1 %
Lexus	861	943	-8,7 %
Maserati	783	705	+11,1 %
Infiniti	619	227	+172,7 %
Chevrolet	249	273	-8,8 %
Aston Martin	127	127	0,0 %
Lancia	84	127	-33,9 %
BMW Alpina	72	64	+12,5 %
Diverse Marken	3 098	2 778	+11,5 %

Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2016
Recettes douanières procurées par la circulation routière en 2016

Position	Fr.
2710.1993/1994/ 9100/9900	–
4011.1000–9900+ 4013.1000–9000	
8407	2 776 765
8408	524 623
8511	
8512	1 253 158
8701.1000.	1 562
8701.2000.	20 663
8703.2100–9030	13 494 385
8702./8704.	6 549 966
8705.1010–9090	134 715
8706	1 024
8707	56 436
8708	21 214 172
8711.1000–9000	3 344 896
8714.1100–1990	
8716	413 662
9029.1010–9010	
9104.0000.	33 852
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	50 373 816

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

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung, Bern
Source: *Administration fédérale des douanes, Berne*

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

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016
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	2 780.6	2 766.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	71.8	71.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	–	–	–	–	–
Mineralölsteuermehrschlag / 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	1 849.3	1 838.4
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	733.2	644.4
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerräge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	46.6	50.4
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles				354.5	340.7	403.4	393.4	385.0
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.0	7.2	3.7	–	–	–	–	–
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 162.8	1 173.2
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO ₂								
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	373.0	375.0
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 457.3	1 454.0
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	8 880.6	8 777.9
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 885.4	2 071.2	2 180.8	*2 250.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*450.0	*460.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	21.8	21.7
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	20.9	24.9
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 587.9	10 735.7	11 700.8	11 554.1	11 534.5

* 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)

	1958–2013	2014	2015	2016
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958–1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretien et Renouvellement 1958–1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretien	64 918.4	1 304	1 227	1 151
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)	4 804.8	346	347	350
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1	–	–	–
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	–	–	–
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	5 663.0	1 029	992	978
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 998.0	174	175	173
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 395.8	2	1	0
Huckepack, Autovelrad, Neat, Bahninfrasturkturfonds				
Ferrovitage, chargement de voitures, NLFA, Fonds d'infrastructure ferroviaire	9 561.4	469	474	484
Bahnhofanlagen (inkl. Darlehen bis 1995) / Places de parc près des gares (incl. prêts jusque 1995)	107.4			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	3 219.3	113	106	120
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	1 031.8	32	32	41
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péagequation financière	10 265.2	365	350	349
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	625.8	7	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0			
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	1 264.1	154	153	151
Total Ausgaben / Dépenses totales	119 259.7	3 996	3 864	3 805
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerausgleich, Autobahnvignette				
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	117 993.9	3 769	3 596	3 582
Übrige Einnahmen / Autres recettes	48.8			
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»	(-) 227	(-) 269	(-) 223	(-) 223
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	1 809	1 540	1 540	1 317

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.) (2110.1211.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i> Tonnen Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i> Tonnen 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	1 256 763	1 149.2	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0
2015	1 653 799	1 007.5	*3 297 704	1 789.5	2 921 304	1 183.9
2016	1 734 121	846.5	*3 051 540	1 270.9	2 875 500	930.1

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2015
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2015*

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o. Flugp. Carburants s. kéro. Mio.t	% (*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t	% (*)	Treibstoffe Carburants Mio.t	total % (*)	Heizöl Huile chauff. Mio.t	% (*)	Mineralölpod. Prod. pétroliers Mio.t	total % (*)
1990	3.702		1.117		4.819		1.118		5.937		5.594		11.531	
2000	3.983		1.307		5.290		1.582		6.872		4.741		11.613	
Ø 91-00	0.8		1.7		1.0		4.2		1.6		-1.5		0.1	
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	2.2	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
Ø 01-10	-2.3		5.9		0.4		-0.8		0.1		-0.7		-0.3	
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	1.582	0.6	6.976	-0.4	2.729	-30.6	9.705	-11.2
2015	2.514	-6.7	2.684	-0.6	5.198	-3.7	1.636	3.4	6.835	-2.0	3.171	16.2	10.006	3.1
2016	2.440	-2.9	2.746	2.3	5.186	-0.2	1.714	4.8	6.899	0.9	2.579	-18.7	9.478	-5.3
Ø 11-16	-4.2		3.0		-0.9		3.1		-0.0		-6.5		-2.6	

(*) = 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)					
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente
1970	74 709	35 981	1 694		1 666	40 488		6 193						
1975	66 182	29 951	1 243		2 121	45 411		6 321						
1980	67 160	32 326	1 246		2 702	50 339		6 335						
1985	72 030	29 827	908		3 222	55 558		6 485						
1990	79 436	29 243	954		3 777	79 199		6 751						
1995	89 098	28 759	692		4 121	70 909		7 060						
2000	75 351	30 058	592		4 585	83 472		7 204						
2001*	23 896	30 160	544		4 707	84 301		7 256	100	100	100	100	100	100
2005	21 706	26 754	409		5 040	83 000		7 459	91	89	75	107	103	103
2010	19 609	24 237	327		5 360	7 870		7 870	82	80	60	114	108	108
2011	18 990	23 332	320		5 480	7 955		7 955	79	77	59	116	110	110
2012	18 148	22 218	339		5 605	8 039		8 039	76	74	62	119	111	111
2013	17 473	21 379	269		5 694	8 140		8 140	73	71	49	121	112	112
2014	17 803	21 521	243		5 784	8 237		8 237	75	71	45	123	114	114
2015	17 736	21 791	253		5 886	8 306		8 306	74	72	47	125	114	114
2016	17 577	21 608	216		5 981	8 392		8 392	74	72	40	127	116	116

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 / Durée	1990	2000	2010	2015	2016
Bis 3 Monate / Jusqu'à 3 mois	33 412	40 596	53 550	52 396	50 925
Über 3 bis 6 Monate / Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois	6 478	7 279	10 158	7 850	7 608
Über 6 Monate bis 1 Jahr / Plus des 6 mois jusqu'à 1 an	2 169	2 120	3 644	2 571	2 425
Über 12 Monate / Plus de 12 mois	2 147	1 628	1 682	1 060	1 103
Unbefristet / Illimitée	3 855	6 056	15 140	23 530	23 185
Dauernd / à titre définitif	43	40	47	47	15
Total	48 104	57 719	84 221	87 454	85 261

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

Entzugsgründe / Motifs	2016
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften Infraction aux limitations de vitesse	29 226
Angetrunkenheit / Conduite en état d'ébriété	15 084
Unaufmerksamkeit / Inattention	8 761
Missachten des Vortritts / Non respect des règles de priorité	4 556
Nichtbeachten von Signalen / Inobservation des signaux	1 431
Unzulässiges Überholen / Faute de dépassement	1 978
Andere Fahrfehler / Autres fautes de circulation	5 409
Trunksucht / Alcoolisme	2 177
Einfluss von Medikamenten, Drogen / Influence de médicaments, drogues	4 675
Drogensucht / Toxicomanie	3 430
Krankheiten und Gebrechen / Maladies ou infirmités	5 680
Übrige Gründe / Autres motifs	21 139

