

Fédération
routière suisse

Schweizerischer
Strassen-
verkehrsverband

F
04

FRS

2004

**Fédération routière suisse
2004**

FRS

**Schweizerischer
Strassenverkehrsverband**

ISSN 1424-1498

Secrétariat général de la FRS, Schwanengasse 3, Postfach 8224, 3001 Berne,
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général de la FRS, Schwanengasse 3, Case Postale 8224, 3001 Berne,
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://www.strassenverkehrsverband.ch>

E-Mail: frs@strassenverkehrsverband.ch

Avant-propos

Les avis sur les taxes et redevances d'utilisation des routes divergent largement. Le Centre d'évaluation des choix technologiques TA-Swiss a organisé en 2004 six tables rondes pour tenter de déterminer les positions et motivations des citoyens et des citoyennes dans cette question. Les habitants des villes se montrent plutôt positifs à l'égard des péages routiers du type road pricing. A l'inverse, les habitants des agglomérations sont plutôt négatifs à l'égard de cette proposition.

Le road pricing vise à inciter les gens à renoncer à prendre la route. Celles et ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas payer l'utilisation d'un tronçon routier doivent s'arranger autrement. Ils peuvent choisir une autre route (dans la mesure où il en existe une), emprunter les transports publics (à condition qu'il existe une offre conforme à leurs besoins) ou carrément renoncer à se déplacer. – Il s'agit donc là d'une mesure dirigiste.

Le road pricing a surtout pour effet de forcer les couches les moins aisées de la population à renoncer à prendre la route. Celles et ceux qui en ont les moyens continueront de profiter des avantages de la mobilité individuelle. – Il s'agit donc d'une mesure anti-sociale.

Le road pricing vise à restreindre le trafic dans les villes et les agglomérations. Ce nouvel impôt visant à dissuader les usagers motorisés de la route constitue par ailleurs une source de revenu bienvenue. En outre, les taxes sur les ralentissements invitent à restreindre encore l'espace réservé au trafic pour accroître les recettes. – Il s'agit donc d'une mesure fiscale.

Le road pricing peut être une solution utile si l'utilisateur de la route reçoit en contrepartie un avantage particulier effectif. Qui donc ne serait pas prêt à payer pour avoir le droit d'utiliser des voies de circulation supplémentaires réservées ou pour la construction de nouveaux tronçons routiers?

La 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 la branche automobile et du trafic routier privé, elle s'est efforcée durant ce 59^e exercice d'assumer ce mandat dans la mesure de ses possibilités et en collaboration avec ses organisations membres.

Le présent rapport expose les activités de la Fédération routière suisse FRS en l'an 2004. Il offre un aperçu des principaux événements dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'environnement et des finances publiques et résume la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de la branche automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le Comité central de la Fédération routière suisse FRS.

FÉDÉRATION ROUTIÈRE SUISSE FRS 2004	1
Avant-propos	3
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	7
Objectif et membres	7
Organes de la Fédération routière suisse	11
Assemblée générale	11
Comité central	13
Conseil de direction	14
Organe de contrôle	18
Secrétariat général	18
ÉCONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER EN 2004	25
Le trafic routier en Suisse	25
Structure et évolution	25
Trafic de personnes	26
Demande dans le trafic de personnes	26
Evolution de la demande dans le trafic de personnes	27
Volume du transport et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (trafic routier)	28
Trafic de marchandises	28
Evolution de la demande dans le trafic de marchandises	28
Transport de marchandises à travers les Alpes suisses	29
Evolution du parc de véhicules	32
Sécurité routière	34
Nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération (Via sicura)	35
Droit de la circulation routière	36
Ordonnances	36
Mesures administratives	37
Politique des transports	38
Union européenne UE	38
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres	39
Construction routière	40
Situation des bouchons sur le réseau des routes nationales	40
Initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» ..	42
Transports publics	45
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	45
Rail 2000	47
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA)	47
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse ..	49
Financement des grands projets ferroviaires des transports publics	50
Trafic d'agglomération	51

Politique de l'énergie et de l'environnement	53
Energie	53
Mesures d'économie de l'énergie	53
Réduction des émissions de CO ₂	54
Environnement	56
Immissions de polluants atmosphériques	56
Changements climatiques	57
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques	58
Lutte contre le bruit	61
Mesures des cantons et des communes pour protéger l'air	61
Commerce et industrie	62
Véhicules	62
Production mondiale	62
Véhicules à moteur neufs mis en circulation	63
Règlement européen relatif à la distribution dans la branche automobile	65
Carburants	66
Ventes d'huiles minérales en Suisse	66
Assurances	67
Assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur	68
Tourisme en Suisse	68
Finances	70
Politique financière	70
Budget fédéral	70
Programme d'allègement budgétaire 2004	71
Nouvelle péréquation financière	71
Redevances d'utilisation des routes	72
Compte routier	73
Prestations fiscales	74
Imposition des carburants	75
Construction et financement des routes	77
Routes nationales	77
Tronçons projetés et en construction	77
Tronçons achevés	78
Financement des routes nationales	81
Routes principales	81
Autres contributions affectées ou non affectées à des ouvrages ...	83
Relations internationales	84
Conclusion	84
Statistiques	85

Organisation et administration

Objectifs et membres

La Fédération routière suisse FRS, née de la fusion de la Ligue suisse de la circulation routière (fondée en 1928) et de la Via Vita (fondée en 1936), exerce son activité depuis 1945 en qualité d'organisation faîtière du trafic routier et de l'économie automobile, avec les buts suivants (art. 2 des statuts):

La Fédération routière suisse est une organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé en Suisse. Elle s'engage pour la sauvegarde des intérêts du trafic routier et agit dans tous les cas où ses membres estiment qu'une action collective est souhaitable.

Dans ce but,

- a) elle traite toutes les questions économiques, juridiques, techniques, structurelles, écologiques et sociales se rapportant au trafic routier,
- b) elle intervient pour la défense commune de leurs intérêts et présente leurs requêtes et intérêts communs auprès des autorités et de l'opinion publique,
- c) elle soutient les initiatives privées de ses membres dans la mesure où elles concordent avec l'intérêt commun,
- d) elle entretient des contacts avec les organisations internationales défendant les mêmes intérêts;
- e) elle exécute, à la demande de ses membres, des actions dans le cadre de ses attributions.

A la fin de l'exercice écoulé, l'Association des automobilistes, motocyclistes et cyclistes du canton de Zoug ainsi que la Communauté d'intérêts des associations de moniteurs d'école de conduite suisses ont quitté la Fédération routière suisse FRS. La Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC (Belp) a adhéré à la FRS.

Ainsi, la Fédération routière suisse réunissait à la fin de l'exercice écoulé 36 membres, soit 29 associations nationales, 5 organisations faîtières cantonales (ligues), 1 entreprise et 1 personne individuelle qui peuvent être ventilés de la façon suivante en fonction de leurs activités:

Associations des usagers de la route

Voitures et véhicules monotraces

Association suisse des conducteurs motorisés abstinents (ASCA)	Zurich
Automobile-Club de Suisse (ACS)	Berne
Fédération motocycliste suisse (FMS)	Bienne
Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes (SAM)	Berne
Swiss Cycling Union vélocipédique et motocycliste suisse SRB	Berne
Touring Club Suisse TCS	Vernier/Genève

Véhicules utilitaires

Association suisse des transports routiers ASTAG	Berne
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA	Riniken AG
Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (VSIG)	Bâle
Les Routiers Suisses	Echandens
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour

Economie automobile

Industrie, artisanat et commerce

auto suisse Association importateurs suisses d'automobiles	Berne
Association suisse du pneu	Berne
Chambre syndicale suisse de l'automobile et branches annexes CSSA	Grand- Saconnex
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur ESA	Berthoud
Salon international de l'automobile	Grand- Saconnex
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zurich
Union pétrolière UP	Zurich

Membres intéressés à la FRS:

Officine E. Ambrosetti & Figli, Manno
Georg Fischer AG, Schaffhausen
MOWAG S.A.R.L., Kreuzlingen
Accu Holding AG, Oerlikon-Zürich
Sbarro S.à.r.l., Les Tuileries-de-Grandson
Union SA, Fabrique de chaînes, Bienne
E. Wirz AG, Uetikon am See

Union professionnelle suisse de caravanes UPSC	Worblaufen
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	Berne
Union suisse des carrossiersUSIC	Zofingue

Economie routière

Industrie Suisse d'Enrobés	Rothenburg
3M (Switzerland) SA	Rüschlikon
Société suisse des entrepreneurs SSE	Zurich
Union des entreprises suisses de revêtements de route (VESTRA)	Wintersingen

Ligues routières cantonales

Association routière vaudoise	Paudex
Bernische Strassenverkehrsliga	Berne
Thurgauische Strassenverkehrsliga	Steckborn
Verkehrsliga beider Basel	Bâle
Association «Feu vert»	Genève

Divers

Association suisse des moniteurs moto-école	Berthoud
Ostschweizerischer Fahrlehrerverband	Steckborn
Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC	Belp
Fédération suisse du tourisme	Berne
Merz Hans Urs	Vallamand

L'Association suisse des transports routiers ASTAG a fêté son 25^e anniversaire durant l'exercice écoulé. L'ASTAG a en effet été fondée en 1979 par la fusion des associations Aspa (Association suisse des propriétaires d'autocamions) et du Tag (Treuhandverband des Autotransportgewerbes).

Organes de la Fédération routière suisse

Assemblée générale

La 59^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS a eu lieu le 23 juin à Berne. 27 délégués réunissant 559 voix (sur un total de 932 voix de délégués) étaient présents. De nombreux hôtes du Parlement fédéral et de l'administration fédérale, des représentants d'organisations amies ainsi que de la presse ont également assisté à cette assemblée.

Dans son allocution d'ouverture, le président de la FRS, Claude Gay-Crosier, n'a pas caché l'amère déception de la FRS face à l'échec du contreprojet à l'initiative «avanti» en votation populaire. Tout en respectant le refus clair et net du souverain, le président de la FRS a fait remarquer que ce verdict avait annihilé des dizaines d'années de travail pour trouver une solution aux problèmes de trafic de la Suisse. La Fédération routière suisse FRS préfère cependant aller de l'avant et participer activement à la solution des problèmes urgents qui se posent à la Suisse. Claude Gay-Crosier: «Nous allons décevoir celles et ceux qui croyaient que notre volonté régulièrement affichée de participer à des solutions constructives n'était qu'un exercice-alibi. Nous tenons parole et nous gardons notre cap. Nous ne revenons pas sur nos déclarations en faveur d'une politique des transports axée sur l'avenir et impliquant tous les modes de transport. Toutefois, notre participation est subordonnée à des règles parfaitement claires qui valent pour tous les milieux concernés.»

Pour Claude Gay-Crosier, il est dans l'intérêt de la population et de l'économie de sortir la politique des transports aussi rapidement que possible des griffes des donneurs de leçons, idéologues et fondamentalistes. Mais la première des tâches n'est pas de combattre les idéologues et leurs idéologies. Ce qui est bien plus inquiétant, aux yeux du président FRS, c'est le clivage permanent entre, d'une part, l'attitude des autorités politiques et de l'administration et, d'autre part, les besoins concrets et reconnus de ceux qui sont contraints de financer ce système. La polarisation croissante entre les décideurs politiques et le goût de plus en plus prononcé de nombreuses rédactions de participer au processus démocratique de formation des opinions par ledit journalisme de campagne compliquent encore la recherche de solutions constructives.

Qui dit oui à la croissance de la population et de l'économie doit aussi dire oui à la croissance de la mobilité, donc à la croissance de la demande dans le domaine des transports. Le plafonnement des capacités existantes n'est certainement pas un objectif raisonnable pour l'infrastructure routière suisse, et notamment pour le réseau des routes nationales. L'Etat a le devoir de tenir compte des besoins réels de l'économie et de la population en matière de transports et d'y adapter la capacité des infrastructures.

Claude Gay-Crosier a pris acte avec satisfaction que tant la commission des transports du Conseil des Etats que celle du Conseil national veulent exploiter l'élan donné par le contreprojet «avanti». Il s'agit de rattraper enfin l'énorme retard des réformes et des investissements en matière d'infra-

structure routière. A juste titre, les deux commissions ne cherchent pas à réinventer la roue. On attend également pour l'année en cours le message sur le trafic d'agglomération annoncé à la table ronde par le département Leuenberger.

La Fédération routière suisse FRS compte sur une politique des transports qui dote le pays d'infrastructures routières et ferroviaires conformes aux besoins réels et exploitant les forces de chaque mode de transport. Il ne s'agit donc pas de choisir entre l'un ou l'autre, mais de soutenir les deux modes de transport. Ce principe vaut aussi pour le trafic d'agglomération où il faut chercher des améliorations pour les transports publics entre les centres et pour le trafic routier entre les quartiers des villes et les banlieues par des liaisons tangentielles.

Enfin, Claude Gay-Crosier a souligné la volonté de la Fédération routière suisse FRS de participer à la réalisation des objectifs CO₂ dans le domaine des transports routiers à l'aide d'un centime climatique facultatif. Le centime climatique permet d'empêcher sensiblement plus d'émissions de CO₂ que la taxe CO₂. De plus, il agit plus rapidement et de manière plus économique qu'une taxe d'incitation qui, en fin de compte, est dirigée contre la mobilité, donc contre une condition essentielle de la prospérité économique et du bien-être de ce pays et de sa population.

Les délégués ont accepté sans discussion le procès-verbal de l'assemblée générale 2003, la partie statutaire du rapport d'activités ainsi que les comptes d'exploitation 2003 et le budget 2005. L'exercice 2003 était marqué une fois de plus par l'absence de la contribution alimentée par le «Fonds Carburant». La dissolution de ce fonds fin 2003 et son transfert partiel à la Fédération routière suisse FRS (2,366 millions de francs) ont permis de créer une nouvelle rubrique «Fonds de réserve FRS» dans le bilan.

Au point Elections de l'ordre du jour, le président sortant, Claude Gay-Crosier, Touring Club Suisse, a été réélu pour une année supplémentaire. Lors des élections générales aux organes FRS l'année précédente, Claude Gay-Crosier avait déjà été réélu à la présidence pour une année. En procédant de la sorte, l'assemblée générale entend assurer la continuité des travaux de restructuration en cours du secrétariat général FRS qui, en cas de perte du mandat de secrétariat pour le Conseil de la sécurité routière, doit être réorganisé de fond en comble.

L'assemblée générale a pris acte de la démission du représentant du Salon international de l'automobile, Bruno Lurati, du comité central FRS. Le siège du Salon de l'automobile dans les organes de la FRS reste vacant.

Après la partie statutaire de l'assemblée, Daniel Suter, directeur du Musée suisse des transports (MST), Lucerne, a fait un exposé sur le rôle des transports routiers dans le «nouveau» Musée suisse des transports. – Depuis la fondation du Musée suisse des transports à la fin des années cinquante du siècle passé, la Fédération routière suisse FRS est un important promoteur de cette institution. Cela fait des décennies que le secrétariat général FRS siège au comité directeur du musée (ancienne dénomination) puis au Comité MST (depuis la restructuration du MST en 2003, la FRS est la seule représentante d'un mode de transport). Ces derniers mois, le Musée

suisse des transports a procédé à une nouvelle restructuration et cédé l'exploitation du musée à une fondation nouvellement créée. Le comité central FRS a décidé que la Fédération routière FRS participerait à cette Fondation du Musée suisse des transports par un versement de 100 000 francs. La Fédération routière suisse FRS s'offre ainsi la chance de consolider les rapports entretenus jusqu'ici avec cette institution et notamment de participer au nouveau positionnement du trafic routier qui disposera d'une halle spéciale au sein du MST. Le rôle de plate-forme du MST pour le trafic routier sera ainsi renforcé.

Comité central

Le Comité central a tenu deux séances, soit les 15 avril et 23 novembre. A côté des affaires statutaires, il a notamment débattu de questions touchant à la marche à suivre après l'échec du contreprojet à l'initiative «avanti», à la nouvelle politique de sécurité routière (VESIPO) de la Suisse, au projet de centime climatique dans le cadre de la loi sur la réduction des émissions de CO₂ et au projet fédéral de modification du financement des travaux FinTP (abandon du principe d'un prêt portant intérêt et remboursable). A la demande de Christian Lämmle (Swiss Automotive Aftermarket SAA), le Comité central a discuté d'une intervention en faveur d'un abaissement de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en faveur des véhicules utilitaires équipés de moteurs Euro 4/5, mais aucune décision n'a été prise à ce sujet. Enfin, le Comité central a décidé que la Fédération routière suisse FRS agirait comme membre fondateur de la Fondation Musée suisse des transports et procéderait à un versement unique de 100 000 fr. en faveur de cette institution. La restructuration du secrétariat général FRS dès 2006 était un autre point fort des discussions du Comité central. Le Conseil de la sécurité routière CSR résiliera en effet à la fin de l'année 2005 le mandat de secrétariat après plus de 50 années de partenariat.

Par ailleurs, le Comité central a été informé en permanence sur les procédures de consultation en cours ainsi que sur les activités du Conseil de direction et du secrétariat général.

Durant l'exercice écoulé, le comité central se composait comme suit:

Claude Gay-Crosier (président)	Touring Club Suisse TCS
Kandid Hofstetter (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Hanspeter Schick (vice-président)	Association des importateurs suisses d'automobiles AISA
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse (ACS)

Bruno W. Claus	Union suisse des carrossiers USCI
Martin Fehle	Société suisse des entrepreneurs SSE
Jürg Fischer	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA
Ronald Ganz	Union pétrolière
Frank Hofer	Swiss Cycling, Fédération cycliste et motocycliste suisse
Rodolphe Huser	Chambre syndicale suisse de la branche automobile CSSA
Rudolf Joder, conseiller national	Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC (anciennement CIME)
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA (anciennement SGM)
Bruno Lurati	Salon international de l'automobile (jusqu'en février 2004)
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Judith Renner-Bach	Fédération suisse du tourisme FST
Bruno Siegenthaler	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Jean-François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Rolf Wildberger	motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et Importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)
Jürg Zeller	Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros VSIG

Conseil de direction

Le Conseil de direction s'est réuni cinq fois durant l'exercice écoulé. Ses principaux thèmes de discussion étaient les suivants:

- *votation populaire sur le contreprojet à l'initiative avanti*: le 8 février 2004, le contreprojet à l'initiative populaire «avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» a été nettement rejeté par le peuple (62,8% de voix négatives) et par tous les cantons. Le Conseil de direction a donc examiné en profondeur la nouvelle situation créée par ce verdict populaire. Il a adopté les principes suivants pour poursuivre son travail de politique des transports:

trafic d'agglomération: la nécessité de trouver de nouvelles bases de financement pour éliminer les goulets d'étranglement dans les agglomérations a été reconnue. La Fédération routière FRS rejette cependant un financement unilatéral du trafic d'agglomération public – donc un financement qui exclut les projets d'investissement en faveur du réseau routier

des agglomérations – avec des fonds affectés à la route. Elle s’oppose également à une clef de répartition rigide. Compte tenu de l’importance des moyens disponibles dans les provisions constituées par la Confédération pour les routes, il est exclu d’augmenter les redevances routières (impôt sur les huiles minérales ou road pricing) pour financer le trafic d’agglomération.

Dans un premier temps, il convient d’attendre le résultat de la votation populaire sur la nouvelle réglementation de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Si la RPT est acceptée, l’affectation est élargie dans la mesure où la Confédération pourra également utiliser une partie du produit net des impôts de consommation sur les carburants ainsi que du produit net de la vignette autoroutière pour des mesures améliorant l’infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations (nouvel art. 86 al. 3**bbis** cst.). La Confédération pourrait affecter les fonds disponibles en priorité à ces tâches au détriment d’autres domaines.

La proposition de financer des mesures améliorant l’infrastructure des transports publics dans les villes et les agglomérations avec le fonds FinTP mérite réflexion. Idem pour la proposition du groupe parlementaire fédéral PDC de mettre sur pied un projet «avanti light» pour financer via un «fonds d’infrastructure avanti» les infrastructures de la route et du rail dans les agglomérations ainsi que sur les tronçons autoroutiers particulièrement chargés (sans deuxième tunnel routier sous le St-Gothard). Cette idée va dans la bonne direction et doit être examinée plus en détail par les associations routières. Elle permettrait également de verser des contributions financières au réseau des routes principales pour compenser les charges routières élevées supportées par les régions rurales.

financement des infrastructures routières: la Fédération routière suisse FRS considère toujours comme souhaitable la création d’un fonds d’infrastructure, respectivement d’un fonds routier, parce que celui-ci permettrait de réduire le niveau des provisions pour le financement spécial du trafic routier et de régulariser le financement de l’infrastructure routière. Une réduction de la surtaxe sur les carburants selon la proposition de l’UDC ne paraît pas opportune parce qu’il reste un retard considérable à rattraper en matière de construction routière (routes de contournement, séparation des courants de trafic dans les agglomérations, élimination des goulets d’étranglement dans les réseaux routiers de la Confédération, des cantons et des communes).

article sur la protection des Alpes et deuxième tunnel routier sous le St-Gothard: le principe d’un deuxième tunnel routier sous le St-Gothard avec trafic à sens unique dans les deux galeries doit être maintenu. La sécurité routière et l’installation d’une capacité suffisante sur l’important axe nord-sud pèsent au moins aussi lourdes que la politique de transfert de la route au rail. Le chiffre de 650 000 camions traversant les Alpes (objectif de la politique de transfert) est de toute manière illusoire et il faut cesser de le considérer comme un tabou.

réseau des routes nationales: la Fédération routière suisse FRS continue de s’engager en priorité pour une extension raisonnable du réseau

routier conformément aux besoins réels, donc pour l'élimination des goulets d'étranglement et la sauvegarde d'une capacité routière suffisante.

nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération (VESIPO): durant l'exercice écoulé, plusieurs groupes d'experts de l'Office fédéral des routes (Ofrou) ont développé un vaste éventail d'idées pour améliorer la sécurité routière. Ces propositions ont ensuite été appréciées sur la base de certains critères. Les résultats des groupes d'experts ont été analysés en permanence par un groupe d'accompagnement composé de représentants de haut niveau des associations routières et des autorités concernées. Ils ont ensuite fait l'objet d'un rapport de synthèse. Le Conseil de direction a été informé régulièrement de l'évolution du projet VESIPO. Il a constaté avec satisfaction que la liste des mesures finalement retenues se distinguait de certaines propositions excessives formulées initialement par le bpa. Il semble que les critiques formulées de plusieurs côtés ont eu des effets bénéfiques.

- *loi sur la réduction des émissions de CO₂/Centime climatique:* le 26 février, les associations (Union pétrolière/associations routières) ont eu un entretien avec le DETEC (le conseiller fédéral Moritz Leuenberger) sur le projet de centime climatique. Les associations ont saisi cette occasion pour exposer encore une fois les avantages d'un prélèvement volontaire et souple sur les carburants, donc du centime climatique, pour financer les instruments des mécanismes flexibles à l'étranger ainsi que des mesures de réduction du CO₂ en Suisse. Ce projet ne peut cependant être réalisé que si la Confédération considère le centime climatique comme une mesure volontaire de réduction des émissions de CO₂ conformément à la loi sur le CO₂. Le fait est que la Confédération ne met guère de bonne volonté à entrer en matière sur la proposition des associations. Le 11 juin, le Conseil fédéral a décidé de mettre en consultation diverses variantes de la taxe CO₂ ainsi que le centime climatique. Cette procédure a commencé le 20 octobre. Diverses études demandées par les associations ont prouvé l'efficacité du centime climatique. D'une manière générale, on peut admettre que les chances du centime climatique d'être réalisées sont absolument intactes et que l'introduction d'une taxe CO₂ est plutôt peu probable à court et à moyen terme.
- *programme d'allègement budgétaire 2004 pour les finances fédérales:* comme lors du programme d'allègement budgétaire 2003, les organisations faîtières et institutions des transports publics et individuels ont constitué une plate-forme commune «Programme d'allègement budgétaire 2004» sous la conduite de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) ainsi que de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports publics (CTP). Le but de cette union est d'empêcher que la Confédération ne procède à de nouvelles coupes dans les infrastructures de transport (TP et trafic individuel motorisé) dans le cadre de son programme d'allègement budgétaire 2004. Il s'agit de sauvegarder un système de transport performant dans l'intérêt de l'économie. Les investissements dans ce système de transport doivent se poursuivre afin d'en assurer la qualité à moyen et à long terme. Cette plate-forme com-

mune des cantons et des associations routières face au programme d'allègement budgétaire 2004 a lancé diverses activités dans le courant des mois d'été. En novembre, le Conseil fédéral a ouvert une consultation par voie de conférence sur le programme d'allègement budgétaire 2004. L'alliance de défense des transports a été invitée, en même temps que les organisations économiques, à un entretien avec le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz pour donner son avis sur le projet financier. La Fédération routière suisse FRS a participé à cette discussion.

- *entretien avec Joseph Deiss, président de la Confédération, chef du Département fédéral de l'économie DFE*: la contribution du secteur automobile et du trafic routier privé à l'économie suisse était au centre de la visite d'une délégation de la Fédération routière suisse FRS chez le chef du DFE, le conseiller fédéral Joseph Deiss, le 27 septembre. Les associations routières ont invité le chef du DFE à faire valoir expressément le point de vue économique lors de la formulation d'une politique des transports durable et de compléter le rapport 2002 sur la croissance économique par un chapitre détaillé sous le titre «Les transports, notamment les transports routiers, et la croissance économique».
- *restructuration du secrétariat général FRS*: le secrétariat général FRS n'assurera plus à partir de 2006 le secrétariat du Conseil suisse de la sécurité routière CSR. La dissolution de ce partenariat vieux de plus de 50 ans est due à un changement du contexte. Elle répond notamment aux exigences du Fonds de sécurité routière FSR. Le Conseil de direction FRS a donc engagé une restructuration complète du secrétariat FRS. A la suite de la perte du mandat de secrétariat CSR, le secrétariat général FRS se concentrera sur ses compétences centrales (politique des transports) et n'offrira plus de services de secrétariat à des tiers. La demande de la Fédération suisse des moniteurs de conduite FSMC d'assurer le secrétariat de cette organisation a donc été refusée. Le mandat de prestations qu'assume le secrétariat général FRS et les structures de celui-ci seront réexaminés à la lumière des possibilités financières. Il est prévu de conserver les structures de base de la Fédération routière suisse FRS en tant qu'organisation factière de l'économie automobile et des associations du trafic routier privé. Par contre, il s'agira d'examiner les possibilités et les limites d'un transfert de tâches à des tiers. Le secrétariat a été chargé de chercher activement des partenaires pour le maintien du service de documentation FRS. Dans l'idée d'exploiter certaines synergies au niveau des équipements et du personnel, il a été décidé de déplacer le secrétariat FRS de la Schwanengasse au siège de l'Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA à la Mittelstrasse à Berne.

L'examen des procédures de consultation de la Confédération (voir ci-dessous les activités du secrétariat général) a pris une large place dans les travaux du Conseil de direction.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil de direction se composait comme suit:

Claude Gay-Crosier (président)	Touring Club Suisse TCS
Kandid Hofstetter (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Hanspeter Schick (vice-président)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles AISA
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)
Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse ACS
Hans Koller	Secrétaire général FRS
Bruno Lurati (jusqu'en février 2004)	Salon international de l'automobile Genève
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Jean François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Jürg Zeller	Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros VSIG

Organe de contrôle

Les comptes d'exploitation et le bilan de la Fédération routière suisse FRS et du service de documentation FRS pour l'année 2004 ont été vérifiés le 16 mars 2005 par les deux réviseurs, F. Riggenbach et E. Anderegg. Ces derniers proposent à l'assemblée générale d'approuver ces comptes et de donner décharge aux organes responsables.

Secrétariat général

A côté des travaux administratifs pour les organes FRS, de la préparation et de l'exécution de leurs mandats, le secrétariat général FRS a accompli durant l'exercice écoulé de nombreuses tâches de coordination et a 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. Les thèmes suivants l'ont tout particulièrement occupé:

- campagne de votation sur le contreprojet à l'initiative avanti: participation au comité de soutien, élaboration d'un argumentaire
- mesures pour réduire les émissions de CO₂: participation au lancement du projet «centime climatique volontaire»

- nouvelle politique de sécurité de la Confédération (VESIPO): accompagnement des travaux dans les commissions d'experts OFROU et participation au groupe d'accompagnement VESIPO
- préparation et coordination de l'entretien avec Joseph Deiss, président de la Confédération et chef du Département fédéral de l'économie DFE
- participation à la plate-forme commune de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) ainsi que de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) concernant le programme d'allègement budgétaire 2004 de la Confédération.
- restructuration du secrétariat général FRS.

Durant l'exercice écoulé, le secrétariat général FRS a poursuivi intensivement son travail de relations publiques et ses contacts avec les médias. Les communiqués de presse suivants ont été publiés:

- Aucun problème n'est résolu – votation sur le contreprojet avanti: le peuple et les cantons disent non (8 février)
- Un affront monstrueux – grands projets ferroviaires: le Conseil fédéral abandonne le principe de causalité (19 mars)
- Proposition inacceptable – grands projets ferroviaires – le principe de causalité ne vaut plus pour les chemins de fer (7 avril)
- Nous tenons parole et gardons le cap – 59^e Assemblée générale ordinaire FRS (23 juin)
- Nous gardons le bon cap – émissions de polluants atmosphériques du trafic routier 1980-2030 (3 septembre)
- L'utilité du trafic routier est reconnue – entretien des associations du trafic routier privé avec Joseph Deiss, chef du DFE et président de la Confédération (28 septembre)
- La FRS dit oui à la RPT – votation du 28 novembre sur l'arrêté fédéral RPT (22 octobre)
- La politique du transfert a échoué – dernier rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic (25 novembre)
- Examiner les mesures dans le détail – présentation du programme VESIPO par l'Office fédéral des routes Ofrou (17 décembre)

En réponse aux procédures de consultation, le secrétariat général FRS a pris position sur les projets suivants de la Confédération:

19

- *augmentation du poids total admissible des véhicules (février)*: la prise de position de la FRS s'est concentrée sur les tolérances (non amendables) en matière de dépassement du poids total admissible et de la charge par essieu. Elle a refusé la suppression de ces tolérances en cas de dépassement du poids maximal admis, respectivement de la charge par essieu. Il n'y a aucune raison objectivement valable pour supprimer ces tolérances

admisses jusqu'ici en Suisse et qui ont fait leurs preuves. La Fédération routière suisse FRS demande le maintien de la tolérance actuelle de 5% et de porter de 2 à 5% la tolérance pour la charge maximale par essieu. Tout en s'opposant au principe de la tolérance zéro, la FRS refuse aussi un renforcement des sanctions. Une dénonciation ne doit avoir lieu que si la charge maximale admise est dépassée de plus de 9%. L'amende d'ordre proposée de 250 francs est disproportionnée dans ce contexte.

Par ailleurs, la FRS a approuvé l'admission de camions avec plus de quatre essieux jusqu'à un poids total de 40 resp. 44 tonnes dans le trafic combiné. De même, elle a donné son aval à la suppression de l'obligation de demander une autorisation pour les courses de véhicules jusqu'à 44 tonnes à destination ou au départ des terminaux de chargement des transports combinés. Par contre, elle s'est opposée à la levée de la réglementation spéciale selon laquelle les courses exemptées de la RPLP à destination et au départ des terminaux de chargement étrangers, mais situés à proximité de la frontière suisse, sont acceptées. Cette suppression compromettrait les transports combinés.

La FRS a également refusé que les transports combinés accompagnés soient mis sur pied d'égalité avec les transports combinés non accompagnés. Le premier mode de transport n'est pas un bon instrument pour transférer les transports de marchandises de la route au rail. La Confédération le subventionne à raison de quelque 650 francs par envoi si bien que ce procédé est trop cher et trop peu efficace. Il faut éviter de rendre les transports combinés non accompagnés encore moins attrayants en accordant le même soutien aux transports accompagnés.

- *adaptation de la taxe sur les poids lourds dès 2005*: la Fédération routière suisse FRS soutient le modèle 1 concernant l'attribution des normes EURO sur les gaz d'échappement aux catégories tarifaires (tarif plus élevé pour les véhicules EURO 0 et 1 que dans le modèle 2); inconvénients pour les transporteurs suisses dont 15% des camions entrent dans une de ces catégories). Le modèle 2 a été refusé (tarif plus élevé pour les véhicules EURO 2 et 3 que dans le modèle 1; réduction du tarif pour les véhicules EURO 0 et 1, dont les plus polluants). La Fédération routière suisse FRS demande en outre à la Confédération d'augmenter plus modérément que prévu la RPLP. Conformément à la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds, la FRS demande en outre que le tarif RPLP pour les camions d'un poids maximal de 28 tonnes soit réduit de 10% à partir du 1^{er} janvier 2005. Pour garantir la sécurité du droit, la FRS propose en outre d'avancer la décision finale sur les taux de RPLP valables définitivement à partir de 2005 (initialement, l'échéance du 22 juin 2004 était prévue). La branche des transports routiers doit être informée assez tôt et complètement sur les nouvelles conditions.
- *ordonnance sur l'énergie: affichage de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme (mars)*: cette modification vise à simplifier les dispositions d'exécution concernant l'EtiquetteEnergie pour les voitures de tourisme. La Fédération routière suisse FRS salue la précision des dispositions sur l'affichage de la

consommation d'énergie, des émissions de CO₂ et de la catégorie d'efficacité énergétique. Par contre, la Fédération routière suisse FRS refuse le changement de système de calcul de la catégorie énergétique sur la base du certificat d'homologation (poids à vide le plus élevé et consommation la plus élevée par type de transmission). Elle recommande de renoncer à ce changement de système, pour le moment en tout cas.

- *création d'une base légale pour la coordination des transports au niveau fédéral (mars)*: la Fédération suisse des transports FRS approuve la coordination proposée des transports en cas d'événement (ODCTE) et, partant, une amélioration de la collaboration institutionnalisée entre les autorités fédérales et cantonales actives dans le domaine des transports, d'un côté, les fournisseurs de prestations et les associations professionnelles, de l'autre côté. La FRS garantit sa participation à la future organisation de mise en place en obtenant un siège à la direction du comité ODCTE.
- *réforme des chemins de fer 2 (avril)*: la Fédération routière suisse FRS a approuvé en principe la réforme des chemins de fer 2. Dans sa réponse à la consultation, elle relève toutefois que l'ouverture du marché dans le domaine des transports publics est trop timide et trop focalisée sur les entreprises du rail alors que les besoins justifiés et connus des clients du rail sont largement ignorés. De l'avis de la FRS, la réforme des chemins de fer 2 ne permet pas d'atteindre l'objectif du DETEC, à savoir rendre les chemins de fer plus attrayants, plus performants, plus compétitifs et plus proches de la demande du marché, pas plus que cette réforme n'encouragera le transfert de la route au rail des marchandises en transit alpin. La Fédération routière suisse FRS a donc demandé que ce projet soit revu.
- *révision des ordonnances régissant le trafic routier (juillet)*: la Fédération routière suisse FRS a approuvé la grande majorité des modifications proposées. Les mesures suivantes méritent d'être relevées en particulier:
situation aux passages de sécurité: dans sa prise de position, la FRS considère comme inopportune la généralisation de l'amende en cas de non-observation de la priorité aux passages de sécurité. Au lieu d'institutionnaliser l'insécurité actuelle devant les passages de sécurité (les règles de comportement pour les conducteurs et les piétons ne sont pas compatibles dans ces situations), la Fédération routière suisse FRS demande que les piétons soient obligés de manifester visiblement leur intention de traverser la chaussée.

Gestion du trafic sur les rampes d'accès aux autoroutes et semi-autoroutes: dans sa réponse, la Fédération routière suisse FRS juge inacceptable que cet élément soit sorti de l'ensemble du projet de télématique routière et introduit quasi par la petite porte. Elle demande que le DETEC présente d'abord un projet global et techniquement au point de télématique routière qui réponde à toutes les questions encore ouvertes et offre des alternatives. De plus, ce projet doit passer par la voie législative ordinaire afin que le législateur puisse décider en connaissance de cause des nouvelles compétences en matière d'orientation et de gestion du trafic routier.

L'interdiction générale des publicités le long des autoroutes et semi-autoroutes a été jugée surannée. La Fédération routière suisse FRS demande que cette réglementation soit reformulée. Il faut notamment que les stations d'essence et les compagnies pétrolières puissent afficher les prix des différentes sortes de carburants. Il ne faut plus interdire d'une manière générale les publicités le long des autoroutes et semi-autoroutes.

- *révision de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) (septembre)*: plusieurs modifications et compléments ont été proposés pour ce projet: indication des réemballages dans le secteur des transports routiers nationaux (non appliquée en Suisse), précision de la prescription sur les expertises techniques annuelles des remorques, etc.
- *recommandations «Installations à forte fréquentation; adaptation des mesures cantonales de protection de l'air aux plans directeurs cantonaux» (septembre)*: la Fédération routière FRS a refusé en principe les recommandations que l'OFEFP adresse aux cantons pour l'autorisation des installations à forte fréquentation. Elle estime en effet que le modèle basé sur la planification des trajets et des kilométrages n'est pas satisfaisant. Ce procédé est inadapté, il ne répond pas à la demande, il empêche le développement et il est de surcroît injuste. Des interventions étatiques comme un contingentement, un plafonnement ou une réduction du trafic routier en Suisse par des mesures coercitives ne sont certainement pas favorables au développement économique, écologique et social du pays et ne sont pas la bonne réponse aux besoins croissants de mobilité de la population et de l'économie. Il faut rappeler que le trafic motorisé privé atteint les objectifs de protection de l'air qui lui sont imposés. Le droit de la protection de l'air doit donc être conçu – par analogie aux dispositions de protection contre le bruit – de manière à permettre une application souple.
- *révision de la loi sur le chemin de fer (interopérabilité)*: la Fédération routière suisse FRS approuve en principe les modifications proposées de la LCF qui transposent intégralement dans le droit suisse les directives d'interopérabilité UE.
- *modification de l'Ordonnance sur le traitement des déchets OTD (octobre)*: dans l'ensemble, la Fédération routière suisse FRS approuve les modifications proposées de l'OTD. Elle estime notamment qu'il est juste de donner à la nouvelle usine RESH l'exclusivité pour toute la Suisse durant une période de douze ans. Cette exclusivité est en effet fondamentale pour le fonctionnement de la future usine de traitement du RESH (résidus des concasseurs) à Monthey (VS): elle assure à cette usine un taux d'exploitation de base suffisant, empêche l'exportation de ces déchets vers des installations de traitement écologiquement moins performantes et constitue aussi une protection pour l'investissement réalisé par la fondation Auto Recycling Suisse.
- *modification d'ordonnances du droit de la circulation routière (novembre)*: les nombreuses propositions de modifications concernant les exigences techniques auxquelles doivent répondre les véhicules routiers et leur

homologation ont été approuvées dans une large mesure par la Fédération routière FRS.

Le service de documentation du secrétariat général FRS a en outre fourni aux personnes intéressées ainsi qu'aux membres FRS de manière régulière ou sur demande des informations et documentations d'actualité. Un grand merci à toutes celles et à tous ceux qui ont remis des documents au secrétariat de la Fédération routière suisse FRS durant l'exercice écoulé. Le bon fonctionnement du service de documentation FRS continuera de dépendre de l'aide des organisations membres FRS et de la Fédération routière internationale (International Road Federation IRF) qui lui envoient les publications les plus récentes traitant du domaine des transports.

Le secrétariat général FRS a également traité sur mandat les affaires du Conseil suisse de la sécurité routière ainsi que de la Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants SSM.

L'effectif du personnel permanent du secrétariat général FRS comptait à la fin de l'exercice écoulé 10 personnes (dont certaines à temps partiel). Franziska Jordi a quitté fin mai son poste de secrétaire du groupe d'experts Relations médiatiques du Conseil de la sécurité routière. Une partie de ses tâches est depuis lors assumée par Monika Koller.

A la fin de l'exercice écoulé, l'effectif comprenait donc les personnes suivantes:

Hans Koller, lic. en droit	Secrétaire général FRS Secrétaire délégué du Conseil de la sécurité routière
Peter Kneubühler	Secrétaire général adjoint FRS / chargé de l'information
Hans-Jörg Bardola	Chef du service de documentation FRS
Rebecca Bogenstätter-Fehr	Comptabilité
Margrit Hostettler-Bosshard	Secrétaire de direction FRS
Monika Koller	Secrétaire Conseil de la sécurité routière
Anita Bigler	Secrétaire Conseil de la sécurité routière
Katrin Scheidegger	Assistante Conseil de la sécurité routière
Cédric Steiner	Assistant Conseil de la sécurité routière
Susanne Steiner	Traitement des chèques Conseil de la sécurité routière

Hans-Urs Merz a travaillé durant l'exercice écoulé sur plusieurs projets dans le cadre d'un mandat du secrétariat général FRS.

Le secrétaire général FRS et son adjoint ont représenté la Fédération routière suisse FRS dans les commissions et organisations suivantes:

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

Groupe d'accompagnement «Politique de sécurité routière VESIPO»
(Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC)

Comité directeur et Commission du Musée suisse des transports
à Lucerne

Comité du Salon international de l'automobile de Genève

Comité de la Société suisse des transports, Forum suisse des transports

Membre de la commission des transports de l'Union suisse
des arts et métiers

Membre de la commission des transports d'économie suisse

Membre du groupe de travail Système de rationnement des
carburants TRASY
(Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE)

Chef de la division Carburants
(Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE)

Le président de la FRS, Claude Gay-Crosier, est membre du conseil de la
Fondation Musée suisse des transports, Lucerne

Economie automobile et secteur routier en 2004

Activités de la Fédération routière suisse FRS

Le trafic routier en Suisse

Structure et évolution

Les cinq grandes agglomérations de Suisse – Zurich, Bâle, Berne, Genève et Lausanne – renforcent leur domination. Ce développement d'espaces métropolitains suisses, qui s'étend en partie aussi sur l'étranger, s'est poursuivi entre 1990 et 2000. Parallèlement, les structures sociales des villes et les comportements en matière de mobilité ont changé. La décentralisation de l'habitat et le transfert des places de travail dans la périphérie des centres se répercutent sur le sens et le volume du trafic des pendulaires. Voilà en résumé le résultat d'études qui ont été réalisées sur mandat des offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE) ainsi que par le bureau INFRAS (Berne) et l'institut géographique de l'Université de Lausanne. Ces travaux se basent sur le recensement populaire 2000 et ont été publiés durant l'exercice écoulé.

58% des Suissesses et des Suisses exerçant une activité lucrative travaillent aujourd'hui en dehors de leur commune de domicile et près de 60% se rendent au travail en voiture. Le trafic motorisé individuel (TMI) a progressé d'environ 10% depuis 1980. La participation croissante des femmes au monde du travail est un élément important de cette évolution puisque la part des femmes au TMI a connu une croissance supérieure à la moyenne.

Les Tessinois et les Romands utilisent beaucoup plus souvent leur voiture pour se rendre au travail que les Alémaniques. Alors qu'à Lugano 70% des pendulaires se servent de leur automobile, la proportion du trafic motorisé individuel à la circulation des pendulaires en ville de Berne est au-dessous de 40%. A Lausanne et Genève, environ 60% des pendulaires vont au travail en voiture tandis que cette proportion est inférieure à 50% dans les agglomérations de Lucerne, Zurich, Winterthour et St-Gall.

Les transports publics – hormis le chemin de fer – ont perdu des parts à ce marché: dans les neuf plus grandes agglomérations de Suisse, seuls 38% des pendulaires recourent aux transports collectifs. Le même constat vaut pour le trafic lent puisque seulement 14% des trajets sont effectués à pied ou à vélo. La fréquentation des bus, trams et cars postaux a baissé par rapport aux années quatre-vingt. Le chemin de fer, par contre, a connu une légère progression, le système RER zurichois, qui a bénéficié d'investissements massifs, semblant fonctionner plutôt bien.

Par rapport aux mouvements allant de la périphérie vers les centres et inversement, les flux de pendulaires à l'intérieur de la ceinture de l'agglomération gagnent en importance, soit en particulier à Zurich, Berne et Genève. En d'autres termes, le flux des pendulaires s'écoule de plus en

plus de manière tangentielle autour des centres, donc dans la bande périphérique des agglomérations. Cette évolution est due, d'une part, à la multiplication des places de travail dans des centres secondaires nouvellement créés et, d'autre part, à la tendance toujours manifeste de vivre en dehors des centres. Dans les années nonante, les mouvements pendulaires depuis les centres vers la périphérie et entre les agglomérations ont également connu une augmentation.

Les pendulaires franchissent des distances de plus en plus importantes pour se rendre à leur travail, mais le temps consacré à ces déplacements est demeuré constant avec environ 20 minutes en moyenne. Le trajet moyen effectué par les pendulaires intercommunaux est aujourd'hui d'environ 15 km, soit 50% de plus qu'il y a 20 ans. Les vitesses moyennes ont augmenté, notamment au profit du trafic motorisé individuel.

La circulation des pendulaires représente à peine un tiers du trafic global. Sur un plan purement quantitatif, le trafic de loisirs est donc plus important puisqu'il représente environ 50% du total. Reste que le trafic des pendulaires est problématique à plus d'un titre, notamment parce qu'il se concentre sur des périodes nettement plus courtes.

Trafic de personnes

Demande dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (en millions)</i>		
Chemins de fer	377,0	15 256,0
Transports urbains à courte distance		
– Tramways	377,8	1 435,8
– Trolleybus	250,4	751,2
– Autobus	236,3	826,9
Cars postaux et entreprises de transport automobiles concessionnaires	258,5	1 692,8
Total Transports publics (chiffres 2001)	1 500,0	19 962,7

(Source: OFS / www.statistik.admin.ch)

Transports privés (chiffres 2003 en millions):

Voitures de tourisme	6 423	85 317
Motocycles	206	2 470
Cyclomoteurs	58	221
Cars	24	2 014
Total Transports privés	6 711	90 022

(Source: OFS, 11.3.2.2)

Evolution de la demande dans le trafic de personnes

Année (en millions)	Rail personnes	Route transportées	Rail personnes-kilomètres	Route
1970	294 (8,4%)	3 224 (91,6%)	9 339 (16,9%)	45 882 (83,1%)
1980	256 (5,2%)	4 699 (94,8%)	9 964 (12,9%)	67 041 (87,1%)
1990	324 (5,6%)	5 461 (94,4%)	12 678 (14,0%)	77 759 (86,0%)
1995	332 (5,8%)	5 385 (94,2%)	13 408 (14,4%)	79 830 (85,6%)
2000	370 (5,6%)	6 275 (94,4%)	14 665 (14,7%)	85 086 (85,3%)
2001	377 (5,5%)	6 420 (94,5%)	15 256 (15,0%)	86 569 (85,0%)
2002		6 588		88 553
2003		6 711		90 022

Source: OFS 11.3.2.2)

Volume de transport et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (trafic routier)

(en millions)	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Personnes transportées	5 461	5 385	6 275	6 419	6 588	6 711
– Voitures de tourisme	5 083	5 123	5 999	6 141	6 305	6 423
– Motos	111	131	181	190	198	206
– Cyclomoteurs	240	104	70	64	61	58
– Cars	27	27	25	24	24	24
Personnes-kilomètres	77 759	79 830	85 086	86 569	88 553	90 022
– Voitures de tourisme	73 271	75 532	80 559	82 035	83 937	85 317
– Motos	1 337	1 576	2 174	2 280	2 373	2 470
– Cyclomoteurs	862	394	266	244	232	221
– Cars	2 289	2 327	2 087	2 010	2 011	2 014

(Source: OFS T 11.3.2.2)

Trafic de marchandises

Evolution de la demande dans le trafic de marchandises

Année (en millions)	Rail Tonnes	Route Tonnes	Rail Tonnes- kilomètres	Route Tonnes- kilomètres
1970	45,8 (15,3%)	254,4 (84,7%)	6 983 (59,0%)	4 846 (41,0%)
1980	46,5 (12,8%)	318,1 (87,2%)	7 799 (51,7%)	7 287 (48,3%)
1990	52,1 (11,4%)	404,6 (88,6%)	8 862 (43,4%)	11 548 (56,6%)
1995	47,5 (11,4%)	369,5 (88,6%)	8 686 (36,7%)	14 956 (63,3%)
1996	44,2 (11,0%)	358,3 (89,0%)	7 907 (32,7%)	16 289 (67,3%)
1997	47,6 (11,9%)	351,7 (88,1%)	8 688 (32,7%)	17 863 (67,3%)
1998	49,2 (12,4%)	347,1 (87,6%)	9 264 (32,2%)	19 504 (67,8%)
1999	57,9 (14,1%)	353,2 (85,9%)	9 831 (32,4%)	20 487 (67,6%)
2000	61,5 (15,0%)	350,0 (85,0%)	10 861 (33,1%)	21 949 (66,9%)
2001	61,3 (14,7%)	354,4 (85,3%)	10 882 (32,4%)	22 729 (67,6%)

(Source: OFS 11.3.4.2; LITRA Statistique des transports '02)

Selon les derniers chiffres disponibles (2001), le tonnage transporté par la route est 5,8 fois plus élevé que celui acheminé par le rail. Conformément à la nature de ce mode de transport, les chemins de fer interviennent surtout sur les longues distances, alors que les transports routiers agissent sur des distances plus courtes, mais de manière plus dispersée sur le territoire. Partant de la distance parcourue par les marchandises, la part de la route au trafic de marchandises est néanmoins toujours deux fois plus élevée que celle du chemin de fer.

Selon une étude de l'Office du développement territorial (ARE) et de l'Office fédéral des transports (OFT) sur le développement des transports routiers de marchandises après l'introduction de la RPLP et de la limite des 34 tonnes, l'introduction de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP et le passage de la limite de poids maximale de 28 à 34 tonnes auraient entraîné une baisse notable du kilométrage du trafic lourd. Selon une analyse des effets basée sur les facteurs d'influence, la baisse de 9% du kilométrage annuel sur le plan suisse serait due à raison de 25% à la faiblesse conjoncturelle, de 40% à l'introduction de la RPLP et de 35% à la hausse de la limite de poids.

Les prix dans les transports de marchandises ont baissé de 0,7% durant l'exercice écoulé par rapport à l'année précédente (état en octobre). Les deux modes de transport ont connu une évolution semblable à ce titre: les prix des transports ferroviaires ont reculé de 0,6%, ceux des transports routiers de 0,7%.

La Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) subit une augmentation le 1^{er} janvier 2005 si bien que l'indice des prix des transports de marchandises devrait connaître une sensible hausse en 2005.

Le trafic de marchandises sur le rail et la route continuera d'augmenter durant les 25 années à venir. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) prévoit une croissance des prestations de transport sur la route et le rail de 32 à 79% et même de 46 à 104% pour le trafic de transit. Selon les différents scénarios, les transports de marchandises par la route progresseront de 22 à 56%. Par contre, l'ARE annonce une croissance plus forte pour le rail, soit de 47 à 112%. Selon l'ARE, les chemins de fer devraient augmenter leur part au marché des transports de marchandises pour la porter à 47% au maximum en 2030. Cette différence s'expliquerait par la politique suisse des transports (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA, Rail 2000 et Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations) ainsi que par d'autres mesures.

Les pronostics établis concernant le développement des différents modes de transport au niveau européen sont légèrement différents de ceux de la Suisse. Selon le «European Transport Report 2004» de la société ProgTrans AG à Bâle, le trafic de marchandises augmentera d'un tiers et celui des personnes de 15% jusqu'en 2015. Les transports publics ne perdent pas de parts de marché dans cette évolution. Ce rapport analyse le développement des transports en Suisse, dans les 25 pays membres de l'UE et en Norvège. A l'avenir, les transports de marchandises connaîtront une progression plus forte que l'économie dans son ensemble. Le rapport prévoit une nette baisse de la part du rail dans les nouveaux pays membres de l'UE. En Europe occidentale, le degré de motorisation sera de près de 570 voitures de tourisme (VT) pour mille habitants en 2015 (2003: environ 500 VT).

Transports de marchandises par les Alpes suisses

En 2003, 103,9 millions de tonnes de marchandises (+3 millions de t par rapport à l'année précédente) ont été transportées à travers les Alpes suisses, françaises et autrichiennes entre le Mont-Cenis et le Brenner par

la route et par le rail. Par rapport aux 50,7 millions de tonnes transportées en 1980, ce résultat signifie un doublement en l'espace de vingt ans.

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 37,1% en 2003 (37% l'année précédente). Ventilée en fonction des différents pays, elle était de 63,2% (année précédente: 64,3%) en Suisse, de 23,6% (25,3%) en France et de 27,2% (27,1%) en Autriche.

La part du transit au trafic transalpin total était de 67,0%, soit 31,5% en France contre 77,8% (année précédente: 70,6%) en Suisse et 88,1% en Autriche. La répartition modale dans le trafic de transit en 2003 indique que 69% (72%) des marchandises transitant par les Alpes suisses passent par le rail alors que la part du rail est de 20,2% en France et de 25,1% en Autriche.

(en millions de tonnes)	<i>Transports traversant les Alpes suisses</i> (Trafic intérieur, import, export, transit)		<i>Trafic de transit en Suisse</i>	
	Rail	Route	Rail	Route
1980	15,6 (93%)	1,3 (7%)	11,2 (97%)	0,3 (3%)
1990	17,9 (81%)	4,3 (19%)	14,4 (89%)	1,7 (11%)
1995	18,0 (73%)	6,5 (27%)	14,9 (82%)	3,3 (18%)
2000	20,6 (70%)	8,9 (30%)	17,1 (78%)	4,7 (22%)
2001	20,5 (66%)	10,4 (34%)	16,3 (74%)	5,6 (26%)
2002	19,0 (64%)	10,6 (36%)	15,9 (72%)	6,2 (28%)
2003	19,9 (63%)	11,6 (37%)	16,9 (69%)	7,7 (31%)
2004	22,0 (65%)	12,1 (35%)		

(Source: Office fédéral du développement territorial)

Entre 2003 et 2004, le transit alpin de marchandises en Suisse a augmenté de 8,3% (+2,6 millions de t), selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE). L'année précédente, la hausse était de 6,4% (+1,9 million de tonnes). Les transports routiers ont progressé en 2004 de 4,3% (année précédente: +9,4%), les transports ferroviaires de 10,6% (+4,7%). Par rapport à l'année (2000) précédant 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, le trafic routier par les Alpes suisses s'est accru de 36% alors que le trafic ferroviaire n'a connu qu'une hausse de 6,8%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 5 points-% depuis 2000 pour s'établir à 65%. Inversement, la part au marché de la route – malgré la fermeture temporaire du tunnel routier du St-Gothard et malgré la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations – a progressé de 5 points-% pour atteindre 35%.

La politique des transports de la Confédération continue de miser sur une augmentation des prestations du rail. Selon l'Office fédéral des transports (OFT), le système de commande et d'indemnisation pratiqué depuis 2000 pour les transports combinés sera plus efficace dès 2005. Cette nouvelle réglementation s'impose notamment à cause du dynamisme que connaît le

marché des transports de marchandises. A l'avenir, tous les opérateurs des transports combinés seront soumis aux mêmes conditions-cadres. Des taux d'indemnisation uniformes seront appliqués par envoi transféré de la route au rail en fonction des régions de départ et de destination. L'OFT espère compenser, grâce à ce système, la différence de prix qui continue de désavantager le rail par rapport à la route.

La société Hupac à Chiasso, principale entreprise (opérateur) offrant des prestations de transport combinées à travers les Alpes, a mis une nouvelle fois au concours ses trains durant l'exercice écoulé. Elle a toutefois fixé la condition selon laquelle une compagnie ferroviaire intéressée (transporteur) doit offrir des liaisons directes entre la gare de départ et la gare de destination. CFF-Cargo était le grand gagnant de cette mise au concours: c'est sous sa régie que circulent 156 des 300 trains de marchandises qu'offre Hupac par semaine entre le nord de l'Europe et l'Italie depuis le changement d'horaire du 12 décembre. De plus, CFF-Cargo a obtenu le mandat de conduire 50 trains Intercontainer-Interfrigo circulant entre la Belgique et l'Italie ainsi que celui de RAlpin pour le transport de véhicules accompagnés entre Fribourg (D) et Novare (I) et sur le tronçon Bâle-Fribourg (D). Inversement, CFF-Cargo a perdu au profit de l'alliance Deutsche Bahn (DB)-BLS 60 trains Hupac hebdomadaires qui, jusque-là, roulaient sous la régie à travers la Suisse. Cette alliance conduit donc désormais 100 trains par semaine. La compagnie ferroviaire BLS se sert de plus en plus de la ligne du St-Gothard pour ses transports. Durant l'exercice écoulé, la compagnie ferroviaire BLS a pu porter son trafic au St-Gothard à environ 60 trains par semaine. En décembre 2004, ce chiffre a passé à 120 trains par semaine. Ainsi, un train-marchandises sur cinq traversant le tunnel du St-Gothard roule sous les couleurs de BLS-Cargo.

Depuis la mi-décembre de l'exercice écoulé, une compagnie étrangère, l'allemande Railion AG, une filiale de la Deutsche Bahn (DB), fait pour la première fois circuler ses trains de marchandises sur la ligne du St-Gothard. L'Office fédéral des transports (OFT) lui a en effet attribué une attestation de sécurité, certificat nécessaire à cet effet en plus de l'autorisation d'accès au réseau. Le syndicat du personnel des transports SEV a vivement protesté contre ce procédé.

La loi sur le transfert des transports de la route au rail vise à limiter à 650 000 au maximum le nombre de passages de poids lourds à travers les Alpes. Selon le Conseil fédéral, cet objectif ne pourra pas être atteint jusqu'en 2009 faute de mesures supplémentaires. La politique de transfert mise en place par le gouvernement doit donc être considérée comme échouée.

Selon le deuxième rapport du Conseil fédéral sur le transfert des transports, le nombre de camions empruntant les passages alpins suisses a augmenté de 3% entre 2002 et 2003 pour atteindre près de 1,3 million après l'année record 2000 (1,4 million) et une baisse passagère en 2001. Le Conseil fédéral affirme que l'objectif intermédiaire de la loi sur le transfert de la route au rail, soit la stabilisation du nombre de camions au niveau de 2000, a été atteint. En 2004, on comptait 1,255 million de camions, soit 3% de moins que l'année précédente.

Compte tenu de la reprise économique pronostiquée, le Conseil fédéral s'attend pour 2009 à 1,4 million de camions sur les routes transalpines. Il cherchera donc les moyens de renchérir le transport routier tout en augmentant substantiellement l'offre des transports ferroviaires accompagnés. Pour le gouvernement, la seule manière de contrôler ce trafic sans pour autant violer le principe du libre choix du moyen de transport et de discriminer l'étranger est d'augmenter les tarifs frappant les transports routiers. Selon le rapport sur le transfert de la route au rail, deux instruments sont étudiés en priorité: l'introduction d'une bourse de transit alpin ainsi que des péages pour les tunnels alpins, éventuellement accompagnée d'une privatisation des tunnels. Pour le Conseil fédéral, la combinaison de la bourse de transit alpin avec une offre élargie en matière de transports accompagnés des véhicules paraît particulièrement prometteuse. Ces mesures exigent cependant au préalable des négociations avec l'Union européenne (UE).

La Constitution fédérale et, plus particulièrement, l'article sur la protection des Alpes exigent le transfert de la route au rail du transit alpin de marchandises de frontière à frontière. Mais d'un autre côté, la Suisse s'est engagée par le biais de l'accord bilatéral sur les transports terrestres conclu avec l'UE de laisser les transporteurs UE transiter librement par les routes suisses. Le libre choix du moyen de transport doit être garanti sans discrimination aucune. L'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes a généré une impulsion de plus en faveur du trafic de transit par la route. La Suisse pratique ainsi une politique des transports qui, d'une part, ouvre largement les routes suisses aux transports de marchandises européens et, d'autre part, refuse pour des questions de politique intérieure, d'augmenter la capacité routière. Les transporteurs suisses et avec eux toute l'économie du pays sont les principales victimes de cette contradiction.

Plus des trois quarts du transit alpin de marchandises par la Suisse sont un pur trafic de transit de frontière à frontière (2003: 24,6 millions de t). Les chemins de fer suisses tiennent une part de 69% environ au trafic de transit (2003: 72%). La tendance à long terme est nettement à la baisse. Inversement, le transit routier de marchandises augmente constamment ses parts de marché. Le système rigide de dosage du trafic lourd pratiqué depuis début 2002 aux tunnels du St-Gothard et du San Bernardino ne permet de toute évidence pas de stopper le développement du trafic routier lourd et le chemin de fer n'a pas réussi à profiter de ces entraves imposées au trafic routier.

Evolution du parc de véhicules

Le parc automobile suisse a progressé de 1,5% durant l'exercice écoulé. Cela fait plusieurs années que la croissance est faible dans ce secteur. L'effectif des voitures de tourisme a augmenté de 2,4% en 2001 contre 2,0% en 2002 et 1,4% en 2003.

Le 30 septembre, on a dénombré 4 969 196 véhicules à moteur, soit 80 900 de plus qu'une année auparavant. Cet effectif total comprenait 3 811 351 voitures de tourisme (+1,5%; +57 461), 583 010 motocycles (+2,8%; +15 652), 298 193 véhicules de transport de marchandises (+2,0%; +5 864),

180 899 véhicules agricoles (+0,3%; +604), 50 957 véhicules industriels (+0,3%; +162) et 44 786 véhicules de transport de personnes (+2,7%; +1157).

Malgré cette croissance ralentie, les effectifs des différentes catégories de véhicules se sont constamment accrus durant les cinq à six dernières années. Par exemple, le nombre de voitures de tourisme a augmenté entre 1998 et 2004 de 61 154 unités en moyenne par année.

3 489 925 voitures de tourisme (91,6%) sont propulsées par un moteur à essence alors que 319 905 (8,4%; 2003: 7,0%) possèdent un moteur diesel.

L'augmentation constante du nombre d'automobiles à transmission automatique est remarquable: leur part a progressé de 16,4% en 1992 à 22,6% en 2004 et elle continuera sans doute de croître régulièrement. Autre évolution intéressante: la proportion de voitures à traction intégrale permanente ou enclenchable (16,2%) augmente constamment (2003: 15,7%) alors que la part des voitures à roues arrière motrices continue de baisser (13,7%; 2003: 14,2%). Ce succès des voitures 4 x 4 ainsi que des breaks (21%) est sans doute lié à la mobilité croissante de la population dans le domaine des loisirs. Les voitures à traction avant restent les plus répandues: après une constante progression jusqu'en 2000, leur part semble aujourd'hui se stabiliser à environ 70%. La cylindrée moyenne a passé de 1750 cm³ (1990) à 1893 cm³ (2004). Enfin, l'âge moyen des voitures de tourisme ne cesse d'augmenter: de 5,4 ans en 1990, il a passé à 7,4 ans en 2004.

Avec 518 voitures de tourisme pour 1000 habitants (rapport calculé pour la dernière fois en 2000), la Suisse est proche de la moyenne européenne. Parmi nos voisins directs, l'Italie (563 VT/1000 habitants) et l'Allemagne (521) sont plus fortement motorisées alors que la densité des voitures de tourisme est plus faible en France (463) et en Autriche (506). Détail remarquable: le degré de motorisation est sensiblement plus bas dans les pays du nord de l'Europe, soit aux Pays-Bas (411), au Royaume-Uni (419) et en Suède (451).

Dans les agglomérations suisses, le degré de motorisation n'est que très légèrement inférieur à son niveau dans les régions rurales. En comparant les neuf principales agglomérations suisses, on est surtout frappé par la forte différence entre la Suisse latine avec une moyenne de 555 voitures de tourisme pour mille habitants et la Suisse alémanique avec 450. L'agglomération zurichoise se place certes au-dessus de la moyenne suisse allemande, mais elle reste inférieure à la Suisse latine. Dans l'ensemble cependant, on constate que le degré de motorisation est inversement proportionnel à la densité démographique d'une agglomération.

Dans la catégorie des véhicules de transport de marchandises, la croissance annuelle est de 2,0% (2003: +0,8%), soit de 5864 unités en valeur absolue. Contrairement à une opinion largement répandue, le nombre de camions a fortement baissé depuis 1990 (1990: 49 349; 2004: 41 221). Néanmoins, la capacité totale de transport est restée constante parce que la charge utile des véhicules a augmenté. En 1990, seulement 3 190 camions (7% de l'effectif) affichaient une charge utile de 15 tonnes et plus

contre 7 694 (19% de l'effectif) aujourd'hui. Le nombre de semi-remorques a atteint 9541, soit 3669 unités de plus (62%) qu'en 1990.

Dans la catégorie des fourgonnettes, donc dans celle des véhicules de transport de marchandises jusqu'à 3,5 tonnes de poids total, l'évolution est inverse à celle de la catégorie des poids lourds: leur nombre a augmenté (de 196 845 en 1990 à 247 393 en 2004). Cette progression est particulièrement marquée pour les véhicules à faible charge utile (moins d'une tonne) dont le nombre d'unités a plus que doublé entre 1990 et 2004 (de 48 993 à 100 973).

Alors que l'effectif des motos avait encore fortement progressé entre 1997 et 1999 (de 6,7% en moyenne annuelle), le taux de croissance dans cette catégorie de véhicules a continuellement baissé depuis 2000 (2001: 5,6%; 2002: 4,6%; 2003: 4,1%; 2004: 2,8%). En 2004, l'effectif des motocycles comportait 583 010 unités, soit 15 652 de plus que l'année précédente.

Un sixième environ des véhicules à moteur, soit 836 297, sont immatriculés dans le canton de Zurich. Viennent ensuite les cantons de Berne avec 689 155 et de Vaud avec 465 290 véhicules.

Sécurité routière

Selon un sondage du Bureau de prévention des accidents bpa, le nombre de victimes de la route a nettement baissé durant l'exercice écoulé. En 2004, en effet, tant le nombre de tués (recul de 546 à 509) que celui des blessés grièvement atteints (de 5 900 à 5 500) a diminué de 7%. A la fin des années nonante, le nombre de décès dus à des accidents de la circulation était tombé pour la première fois en dessous de la limite de 600.

Cette évolution varie cependant fortement en fonction des groupes d'usagers de la route. Alors que le nombre de conducteurs de voitures de tourisme (-10%) et de poids lourds (-13%) a sensiblement reculé durant l'exercice écoulé, le nombre de motards victimes d'accidents mortels a continué d'augmenter (+14%). L'aggravation de la situation chez les motards est due, selon le bpa, à l'augmentation du nombre de motos de forte puissance. Il s'agit là sans doute aussi d'une conséquence de la possibilité offerte depuis 2003 aux conducteurs de voitures âgés de plus de 25 ans de passer directement aux motos lourdes.

40% des accidents mortels sont dus à une vitesse inadaptée et 20% à la conduite en état d'ivresse.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), 546 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses en 2003, soit nettement plus que l'année précédente (513 morts). Le nombre de personnes grièvement blessées n'a baissé que légèrement: 5931 en 2002 contre 5862 en 2003. L'augmentation du nombre de victimes d'accidents graves (blessés grièvement atteints et tués) s'explique notamment par la multiplication des accidents de bicyclettes et de motos de plus de 125 cm³.

Par contre, cela fait dix ans que le nombre de piétons tués ou grièvement blessés n'a plus été aussi bas: 811 en 2003 contre 1031 en 2000. Les jeunes jusqu'à 17 ans et les personnes de plus de 65 ans sont nette-

ment moins souvent victimes d'accidents graves. Dans les deux catégories, le nombre de personnes impliquées dans des accidents graves a reculé de 40% en l'espace de 10 ans, ce qui fait en moyenne environ 5% par an.

Selon une enquête de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le taux d'accidents est à peu près au même niveau à la ville et à la campagne. Une comparaison entre les agglomérations révèle cependant que St-Gall, Zurich et Bâle sont les agglomérations les plus sûres de Suisse alors que Lugano, Lucerne et Winterthour s'inscrivent à l'autre extrémité de ce classement. Les différences relevées entre les agglomérations sont parfois considérables.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR) a consacré une nouvelle fois sa campagne de prévention nationale au thème de l'alcool dans le trafic routier (sous la devise «boire ou conduire»). De plus, il a lancé une campagne parallèle sur le thème «La vérité sur la fumette et la conduite» qui vise à éliminer les fausses rumeurs et les informations erronées concernant la conduite sous l'effet de drogues, donc à bien faire comprendre que la consommation de stupéfiants au volant est aussi condamnable que la consommation d'alcool.

Alimenté par une partie du produit des primes de l'assurance-responsabilité civile obligatoire pour les véhicules à moteur, le Fonds de sécurité routière (FSR), dont le principal objectif est de soutenir le travail de sécurité routière volontaire effectué par de nombreuses organisations et institutions, s'est nouvellement organisé durant l'exercice écoulé. Pour mieux coordonner les multitudes d'activités déployées au titre de la sécurité routière, le FSR concentre désormais ses interventions en fonction de quelques thèmes forts et applique plus rigoureusement les règles de l'économie de marché. A l'avenir, le FSR donnera des mandats de développement et d'application de mesures de sécurité routière, soit de manière directe en mettant un projet au concours, soit indirectement en répondant à des demandes. Il ne versera plus de contributions aux structures des organisations. Le FSR s'est doté d'un Conseil d'experts de la sécurité routière qui se compose de représentants de tous les acteurs nationaux et intercantonaux de la sécurité routière et qui participe à la définition des points forts par des prises de position et des propositions.

Nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération (Via sicura)

La mise au point de la nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération (Via sicura) s'est poursuivie durant l'exercice écoulé. L'objectif est de ramener d'ici à 2010 le nombre de tués sur les routes suisses à moins de 300 et le nombre de blessés grièvement atteints à moins de 3000. Dans le cadre d'un processus de participation conduit par l'Office fédéral des routes (OFROU), ce projet a été développé par cinq groupes de spécialistes du trafic et par un comité d'accompagnement.

Le résultat de ces travaux de plusieurs années a été présenté en décembre sous le nom de «Via Sicura». Le projet renonce dans une large mesure à des mesures impopulaires et difficilement applicables dans le quotidien routier,

si bien que les propositions restantes devraient être assez bien acceptées par la population.

D'une manière générale, ce programme de 56 mesures mise sur un renforcement des contrôles, une intensification de la formation et un durcissement ciblé des prescriptions pour certains groupes à risque. L'application systématique de ces mesures coûte une somme importante dont la proportionnalité peut, à juste titre, susciter des réserves. Selon l'OFROU, le coût annuel de ce programme de 670 millions de francs durant les 15 premières années s'oppose à des économies estimées à 2,5 milliards de francs dans les coûts directs et indirects des accidents. Les dépenses non couvertes des pouvoirs publics, soit 300 millions de francs, seront financées par une hausse moyenne d'environ 15% des primes pour l'assurance-responsabilité civile obligatoire, cette augmentation étant toutefois modulée en fonction des frais effectivement causés par les différents usagers de la route.

La Fédération routière suisse FRS s'est en principe déclarée d'accord avec les objectifs de la nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération. Elle accompagnera de manière constructive mais aussi critique la suite des travaux législatifs dans ce domaine. Cela dit, la Fédération routière suisse FRS a du mal à croire que l'objectif de moins de 300 morts et de 3000 blessés grièvement atteints puisse être atteint en 2010, car ce programme exige une foule de révisions légales.

Droit de la circulation routière

L'initiative parlementaire du conseiller national Ulrich Giezendanner (UDC/Argovie) qui demande que la Suisse autorise à nouveau les courses automobiles en circuit a été approuvée au Conseil national durant la session d'automne par 88 voix contre 75. Le projet est retourné à la commission des transports du Conseil national pour la préparation de la révision légale nécessaire. Il a notamment été argumenté au Conseil national que l'interdiction de ce type de course prononcée en 1954 ne répondait plus à la situation actuelle. La sécurité a en effet été notablement renforcée. De plus, nous sommes encore loin de la construction d'un circuit de compétition en Suisse. Pour le moment, il s'agit de lever une interdiction et de déréguler ce domaine. Si effectivement un circuit devait être réalisé en Suisse, il créerait un grand nombre d'emplois.

Ordonnances

Durant l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a mis en vigueur, avec une année de retard, le nouveau taux d'alcoolémie réduit à 0,5 pour mille ainsi que le principe d'une tolérance zéro pour les drogues comme le cannabis, l'héroïne, la cocaïne, la morphine et quelques drogues de synthèse. Les prescriptions concernant le retrait du permis de conduire ont été durcies pour les récidivistes et un système de sanctions échelonnées a été mis en place pour la conduite en état d'ébriété.

En 2005, de nombreux cantons introduiront un système d'analyse rapide de la salive lorsqu'un conducteur est soupçonné d'avoir consommé de la drogue. Appelé «Drugwipe», ce test rapide a été importé d'Allemagne. S'il

décèle la présence de cannabis, cocaïne, héroïne, morphine ou encore d'ecstasy, le conducteur fautif sera condamné pour violation grave des règles de la circulation et son permis de conduire sera retiré pour trois mois au moins. Contrairement à l'alcool (0,5 pour mille), aucune tolérance n'est admise pour la consommation de drogues.

Une personne qui demande pour la première fois un permis d'élève-conducteur après le 1^{er} décembre 2005 pour les catégories A (motos) ou B (voitures de tourisme) recevra, après avoir passé avec succès un examen, un permis à l'essai pour une période de trois ans. Elle devra suivre un cours de perfectionnement obligatoire pour obtenir son permis de manière définitive. Le Conseil fédéral a approuvé en octobre les règlements d'exécution qui permettent aux cantons d'appliquer cette révision de la loi sur la circulation routière (LCR).

La Confédération tente d'améliorer la prévention et l'organisation du trafic en cas de catastrophes ou de situations d'urgence grâce à une meilleure coordination des différents services clefs. C'est dans cet objectif que le Conseil fédéral a approuvé et mis en vigueur le 1^{er} octobre l'ordonnance sur la coordination des transports en cas d'événement (OCT).

Mesures administratives

Le nombre de délits punis dans la circulation routière a augmenté par rapport à l'année précédente, comme l'indique la statistique des mesures administratives dans le trafic routier 2004 (ADMAS) publiée par l'Office fédéral des routes (OFROU). Dans l'ensemble de la Suisse, le nombre de retraits du permis de conduire a augmenté de 14,2% pour dépassement des limitations de vitesse et de 13,9% pour conduite en état d'ébriété. La progression du nombre de retraits du permis de conduire est surtout frappante pour conduite sous l'influence de médicaments et de drogues (+47,8%) ainsi que pour toxicomanie (+27,8%).

L'OFROU a dû inscrire au registre central ADMAS 50 918 avertissements (+3,8% par rapport à l'année précédente) et 63 401 retraits du permis de conduire (+4,8%) qui avaient été prononcés par les cantons contre des conducteurs et des conductrices fautifs. En 2004 comme en 2003, la majorité de ces mesures a été imposée en raison de dépassements des limitations de vitesse (69,8% des avertissements et 48,0% des retraits du permis). Viennent ensuite les avertissements pour inattention dans le trafic routier (10,2% des inscriptions) et le refus de la priorité (9,2%).

Dans l'ensemble, les dépassements des limitations de vitesse ont provoqué 31 692 retraits du permis de conduire (+14,2% par rapport à 2003). Le nombre de retraits du permis pour conduite en état d'ébriété a également augmenté, soit de 13,9% pour atteindre 17 502. 950 personnes dépendantes de l'alcool ont dû déposer leur permis pour une durée indéterminée (-3,1%).

Dans 999 cas (année précédente: 676), le permis a été retiré à titre d'avertissement pour une période limitée parce que les sujets avaient abusé de médicaments ou consommé des drogues (+47,8%). Le nombre de toxicomanes ayant dû déposer leur permis de conduire pour une période indéter-

minée a de nouveau augmenté (1472 retraits, +27,8%).

Selon une enquête faite par le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) et de l'Office fédéral de la statistique (OFS) auprès de 6000 ménages, de nombreux automobilistes suisses ne se préoccupent guère du taux limite de l'alcoolémie et des limitations de vitesse. Un sur cinq prend occasionnellement le volant en état d'ébriété et 81 % d'entre eux roulent parfois trop vite sur les autoroutes.

Durant l'exercice écoulé, plusieurs cas d'excès de vitesse spectaculaires ont fait couler beaucoup d'encre. Quelques chauffards ont en effet provoqué des accidents avec des conséquences mortelles. Ces événements ont incité les autorités judiciaires à durcir la pratique répressive dans le cadre du droit en vigueur. Ainsi, le tribunal du district de Zurich a condamné dans un procès exemplaire un Suisse de 23 ans d'origine serbe – né et élevé en Suisse – à une peine de 18 mois de prison sans sursis pour violation grave des règles de la circulation routière. Fin 2002, cet individu, engagé dans une course privée avec un autre conducteur, avait dépassé sur l'A1 juste avant la bretelle autoroutière Zurich-Nord une voiture banalisée de la police à la vitesse de 194 km/h alors que la vitesse est limitée à 80 km/h à cet endroit. Le tribunal a par ailleurs décidé de faire saisir la voiture du chauffard, véhicule que la police cantonale avait déjà placé sous séquestre et qui n'appartenait pas au chauffard, mais à son beau-père. C'est la première fois qu'un tribunal suisse a saisi une voiture acquise en leasing et prêtée de surcroît à un tiers.

Politique des transports

Union européenne UE

Le 13 mai, les 25 Etats membres de l'Union européenne ont approuvé les résultats des négociations bilatérales entre la Suisse et l'UE, mettant ainsi fin à plusieurs années de difficiles tractations. Les accords bilatéraux II portent sur neuf dossiers au total. A côté des accords Schengen/Dublin et ceux concernant la lutte contre la fraude, le dossier sur la fiscalité de l'épargne est particulièrement important. Les six autres accords concernent les produits agricoles transformés, la statistique, l'environnement, les médias, les programmes de formation et les pensions des fonctionnaires UE à la retraite vivant en Suisse. Un dixième dossier, la libéralisation du commerce des services, a été mis à l'écart dès le début des négociations et renvoyé à une date ultérieure.

Les douanes allemandes ont renforcé sans préavis début mars le contrôle du trafic en provenance de Suisse. L'Allemagne a par la suite indiqué que ces mesures avaient été prises en accord avec les prescriptions de Schengen sur les frontières extérieures. Non-membre de l'UE, la Suisse constitue une frontière extérieure de l'espace Schengen. L'Allemagne a donc décidé d'appliquer désormais rigoureusement ces prescriptions, ajoutant qu'elle aurait dû le faire plus tôt déjà, mais qu'elle y avait renoncé dans l'intérêt de la fluidité du trafic.

Ce renforcement des contrôles frontaliers du côté allemand a eu pour effet

de ralentir considérablement le trafic et de provoquer des bouchons de plusieurs kilomètres avec des attentes atteignant une demi-heure pendant les moments les plus forts de la journée. Le trafic quittant l'Allemagne en a également été affecté. La situation est devenue de plus en plus pénible notamment pour les 18 000 frontaliers allemands qui se rendent tous les jours dans les deux demi-cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne.

Le Conseil fédéral a été surpris par ce renforcement des contrôles allemands. Un tel procédé entre Etats amis est absolument inhabituel, a-t-il déclaré. Pour éviter des bouchons, les formalités douanières pour les poids lourds ont été prolongées jusqu'à minuit du côté suisse. Par ailleurs, la Suisse est intervenue auprès du ministère allemand des affaires étrangères via son ambassade à Berlin.

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

Durant l'exercice écoulé, les mesures d'accompagnement approuvées en 2001 dans le cadre de l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres ont été poursuivies. Le tunnel routier du St-Gothard a été soumis au régime du «compte-gouttes» qui envoie les camions dans la galerie l'un après l'autre avec des intervalles de 150 m. Dès que la capacité du tunnel est dépassée, les autorités peuvent décréter la «phase rouge». Dans un tel cas, les poids lourds sont stoppés sur les aires d'attente précédant les rampes d'accès au tunnel. Les transports à destination de la Suisse méridionale bénéficient de facilités en ce sens qu'ils ne sont pas contraints de s'arrêter dans les aires d'attente lorsque la route est surchargée, mais qu'ils peuvent directement pénétrer dans le système du compte-gouttes.

Le Conseil d'Etat du canton d'Uri a dressé un bilan positif des mesures de dosage des deux côtés du tunnel routier du St-Gothard. Depuis l'introduction de ce régime en 2001, le nombre de véhicules, d'accidents et de victimes d'accident a fortement baissé.

Rejeté en procédure de consultation, le système de réservation pour les camions souhaitant passer par le tunnel du St-Gothard n'est pas abandonné pour autant. Bien que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ait dans un premier temps décidé de renoncer à ce projet, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) poursuit les préparatifs en vue de sa réalisation. Selon ce service, le système de réservation sera suffisamment développé pour pouvoir être introduit rapidement en cas de besoin. Il pourrait en principe s'appliquer à tous les passages alpins de Suisse. Selon l'ARE, un passage du régime du compte-gouttes au système de réservation deviendrait nécessaire en cas de sensible reprise conjoncturelle et d'augmentation massive du trafic de marchandises sur la route du St-Gothard.

Depuis mi-février, les chauffeurs de camions qui passent la nuit sur les aires de stationnement de l'A2 Neuenkirch (LU) et Schattdorf (LU) doivent payer 15 francs (10 euros). Les exploitants de ces aires de stationnement entendent ainsi se faire payer le service d'ordre privé qu'ils ont dû mettre en place. L'augmentation du trafic lourd en transit alpin et l'interdiction de rou-

ler la nuit font que les chauffeurs peinent à trouver un emplacement pour la nuit. Pour la plupart d'entre eux, la redevance de 15 francs est une mesure chicanière de plus à leur encontre. Cet avis est partagé par l'Association suisse des transports routiers (ASTAG): en payant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, les camionneurs ont tout de même le droit d'attendre à ce que la Confédération veille à leur offrir des infrastructures convenables.

Il est prévu de simplifier encore les formalités douanières dans le trafic de marchandises transfrontalier entre la Suisse et l'Italie. Le Conseil fédéral a approuvé fin mars une convention qui vise à accélérer ces formalités et le trafic au passage frontalier de Stabio-Giuggolo.

Le 26 novembre, le premier grand centre suisse de contrôle du trafic lourd a été ouvert à Unterrealta dans les Grisons.

Dès 2005, les contingents pour les camions de 40 tonnes seront supprimés en Suisse. Le Conseil fédéral a en effet porté à 40 tonnes la limite générale de poids pour les camions en Suisse avec effet au 1^{er} janvier 2005. La réglementation des contingents pour les véhicules de 40 tonnes imposée entre 2001 et 2004 devient ainsi caduque. De plus, la tolérance de 5% admise pour le dépassement de la charge totale autorisée a été supprimée. Toutefois, une tolérance de 3% est admise lors du pesage des véhicules. Ces révisions d'ordonnances répondent aux conditions fixées par l'accord bilatéral sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne (UE).

Construction routière

Situation des bouchons sur le réseau des routes nationales

En 2003, le nombre d'heures de bouchon sur les routes nationales a reculé de 1,3% malgré l'augmentation constante du trafic. Le rapport 2003 de l'Office fédéral des routes (OFROU) annonce au total 11 413 heures de bouchon contre 11 563 heures en 2002.

La grande majorité des bouchons, soit 67% ou 7 669 heures, proviennent d'une surcharge des routes. Cette proportion est en baisse de 6,4% par rapport à l'année précédente. Par contre, les bouchons provoqués par les chantiers ont fortement augmenté, soit de 33% par rapport à 2002. Selon l'OFROU, cette évolution s'explique par les travaux effectués sur l'A2 notamment.

Sur l'A1, les heures de bouchon sont restées quasiment stables en comparaison avec l'année précédente. Parallèlement, cependant, on a dû constater une multiplication des bouchons sur des tronçons routiers des agglomérations comme Zurich et Berne. Les plus forts ralentissements ont été relevés sur l'A1 entre les cantons d'Argovie et de Zurich. 300 jours par an, donc presque quotidiennement, des bouchons se forment sur ce tronçon aux heures de pointe du matin et du soir.

Selon l'OFROU, les ralentissements ont fortement reculé (de plus de 50%) à l'entrée nord du tunnel du St-Gothard, une évolution que cet office explique par l'optimisation de la gestion du trafic et le système du compte-

gouttes. Au total, un million de camions environ ont franchi la galerie du St-Gothard, soit 17% de moins que durant l'année record 2000 avec 1,2 million de poids lourds.

La mise en service d'un troisième tube au tunnel routier du Baregg a déplacé du canton d'Argovie dans la vallée zurichoise de la Limmat le goulet d'étranglement du tronçon autoroutier le plus fréquenté de Suisse. A la suite de l'ouverture de cette nouvelle galerie, le canton de Zurich a imposé des mesures de ralentissement du trafic dans le Furttal pour doser l'accès à l'A1. De plus, le trafic sur les rampes d'accès dans la vallée de la Limmat et sur le contournement nord de la ville de Zurich est désormais soumis à un dispositif de gestion.

Concrètement, les bretelles d'accès ont été élargies pour former une aire de retenue et équipées de feux de signalisation qui, en cas de besoin, ne laissent pénétrer les voitures sur l'autoroute qu'une par une. La phase verte ne dure que 2 secondes si bien qu'une seule voiture peut passer. La phase rouge varie entre 4 et 18 secondes selon la densité du trafic. Les automobiles ne sont retenues que tant qu'il y a de la place devant les feux; si l'aire de retenue est pleine, les feux passent au vert quitte à ce qu'un bouchon se forme sur l'autoroute.

L'objectif de cette mesure de gestion est de doser le trafic dans le tunnel de Gubrist qui constitue un nouveau goulet d'étranglement après la mise en service de la troisième galerie au Baregg. Les premières expériences pratiques permettent d'affirmer que ce nouveau système de compte-gouttes, le premier du genre en Suisse, a un degré d'efficacité de 70% pour un investissement de 10 millions de francs. Cela signifie que les bouchons devant et dans le tunnel du Gubrist ainsi que sur l'A1 dans la vallée de la Limmat ont diminué. Néanmoins, ce nouveau système de dosage zurichois ne sera qu'une mesure transitoire. La planification du troisième tube au tunnel du Gubrist est avancée au point que le projet général pourra être déposé à la fin de l'année auprès de la Confédération. Cet ouvrage pourrait être mis en service en 2012.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a proposé aux cantons de Berne, Soleure, Genève, Vaud et des Grisons sept mesures immédiates permettant d'améliorer rapidement le flux du trafic dans certains goulets d'étranglement locaux sur les routes nationales. Il s'agit notamment d'exploiter localement la bande d'arrêt d'urgence. Les propositions de l'OFROU sont le résultat d'une étude sur la gestion de la capacité des routes d'importance nationale.

Selon une enquête de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les bouchons se concentrent en Suisse dans les agglomérations. Seuls 15 à 20% des ralentissements (en heures de bouchon annuels) affectent des routes en dehors des agglomérations et une forte partie d'entre eux sont de nature saisonnière (donc pas journalière ou hebdomadaire).

La moyenne nationale des heures de bouchon par automobiliste est de trois heures (chiffres de 2002), ce qui fait une demi-minute par automobiliste et par jour.

En principe, c'est dans les plus grandes agglomérations que le flux du trafic routier rencontre le plus d'obstacles. A en croire l'ARE, il ne devrait pas forcément en être ainsi: l'agglomération bernoise fait la preuve que même dans une grande ville le trafic peut être aussi fluide sinon plus que dans une agglomération moyenne comme Lucerne, St-Gall ou Winterthour. Par contre, les villes de Genève, Lausanne et Lugano, donc les principales agglomérations «latines», connaissent un trafic excessivement ralenti compte tenu de leur taille.

Initiative «avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»

Par 800 846 oui (37,2%) contre 1 351 149 non (62,8%), le peuple et tous les cantons ont rejeté clairement le 8 février le contre-projet à l'initiative «avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» lancée par les associations routières. La Fédération routière suisse FRS a été extrêmement déçue par ce résultat. Pour elle, ce scrutin signifie avant tout que le réseau des routes nationales approuvé en 1960 (!) par l'assemblée fédérale doit maintenant être terminé aussi rapidement que possible et amélioré ponctuellement, que les fonds affectés selon la Constitution fédérale et les lois doivent être strictement utilisés pour des tâches en rapport avec la route (également dans les agglomérations) et que l'extension du réseau des transports publics (par exemple la liaison tramway à l'ouest de Berne) doit en premier lieu être financée par les communes et les cantons concernés avec une participation adéquate de la Confédération.

Selon les résultats de l'analyse Vox, le contreprojet à l'initiative Avanti a été compris par les citoyens surtout comme un projet routier. La composante du deuxième tunnel routier sous le St-Gothard a eu un effet polarisateur, notamment en Suisse alémanique et au St-Gothard alors que les votants romands, moins intéressés au St-Gothard, ont été heurtés par la question des coûts. L'encouragement du trafic d'agglomération a, semble-t-il, été bien reçu aussi bien par les citoyens refusant le projet que par les acceptants. Le contreprojet Avanti a polarisé à droite comme à gauche. Une forte proportion de citoyens votant habituellement en faveur du camp bourgeois l'ont refusé. Les automobilistes ont soutenu plus nettement le contreprojet que les citoyens ne possédant pas de voiture. Par contre, il n'y a pas eu d'opposition significative ville-campagne ou entre les régions linguistiques.

Le net rejet du contreprojet Avanti, un authentique compromis de politique des transports, est une chance ratée sur la voie vers une conception globale des transports. Il offrait une chance d'impliquer le trafic motorisé dans le financement des transports publics d'agglomération. Il semble que les partisans de ce projet n'aient pas réussi à communiquer efficacement l'intérêt concret de ce projet pour les transports publics dans les agglomérations et pour les régions périphériques, négligées par la politique des transports.

Cet enlisement politique aura des effets négatifs sur le financement des infrastructures, car les cantons financièrement faibles ne pourront pas résoudre leurs problèmes de trafic sans l'aide de la Confédération. Les anciennes batailles de tranchées risquent à nouveau d'éclater, ce qui serait d'autant plus ennuyeux que les goulets d'étranglement extrêmement oné-

reux pour l'économie dans les agglomérations et dans les liaisons est-ouest attendent toujours une solution.

Le verdict du peuple a déclenché une multitude de débats politiques sur la suite des événements. Plusieurs interventions parlementaires ont été déposées pour reprendre en partie les propositions du contreprojet Avanti:

- le groupe PDC a déposé le 3 mars au Conseil national une initiative parlementaire intitulée «Politique des transports pour la route et le rail» qui reprend les chapitres incontestés du contreprojet à l'initiative Avanti. La commission des transports du Conseil national a soutenu cette intervention. Le conseiller aux Etats Peter Bieri (PDC/Zoug) a déposé une initiative parlementaire identique.
- le groupe socialiste avait déposé le 15 décembre 2003 déjà une initiative parlementaire «Financement des transports publics et du trafic lent dans les agglomérations». Selon ce projet, 500 millions de francs prélevés sur le produit net de l'impôt de consommation sur les carburants et de la redevance sur les routes nationales seraient affectés au financement des transports publics et au trafic lent dans les agglomérations.
- une table ronde réunissant le 1^{er} avril à Berne Moritz Leuenberger, ministre des transports, des représentants des cantons, des partis politiques et des associations est arrivée à la conclusion que la Confédération devait jouer un rôle actif dans la solution des problèmes de transport des agglomérations et des régions périphériques. Il a également été question d'un fonds d'infrastructure, du road pricing ainsi que de l'extension du réseau des routes nationales.
- le canton de St-Gall a déposé le 24 mai une initiative cantonale sur le trafic d'agglomération demandant que le produit des impôts sur les huiles minérales et des redevances pour l'utilisation des routes nationales serve également à financer des mesures en faveur du trafic d'agglomération.
- le canton de Berne est intervenu dans le même sens le 8 décembre avec une initiative cantonale concernant l'article 86 de la Constitution fédérale. Selon cette proposition, une partie du produit des droits de douane sur les carburants doit revenir au trafic d'agglomération, notamment pour améliorer le flux de la circulation et séparer les courants de trafic ainsi que pour des infrastructures des transports publics et privés.
- au mois d'août le Conseil fédéral a publié son rapport sur le service public en matière d'infrastructure. Le gouvernement y considère un service public performant comme une condition de base pour la qualité de la vie de la population et la compétitivité de l'économie. S'agissant de l'infrastructure routière, le Conseil fédéral s'engage à assurer une qualité des transports, une desserte et une sécurité suffisantes grâce à des mesures de gestion du trafic, des mesures de compensation locales réalisées à court terme, l'élimination des goulets d'étranglement et des tronçons routiers supplémentaires complétant le réseau.
- c'est également au mois d'août que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a présenté des propositions sur la marche à suivre après l'échec du contre-

projet à l'initiative Avanti. Ces propositions ont été développées sur mandat des commissions des transports des deux chambres fédérales et en collaboration avec le Département fédéral des finances (DFF). Le DETEC a présenté à cette occasion trois variantes d'un nouveau fonds pour le financement des infrastructures de transport. Ces propositions se distinguent pour l'essentiel par le fait qu'elles incluent ou non le financement de l'achèvement du réseau des routes nationales et de certains aménagements de celui-ci. Le montant des moyens financiers engagés varie en fonction de ces conceptions. Concernant les routes nationales, il ne s'agit cependant que d'éliminer les goulets d'étranglement et non pas de l'élargissement systématique des tronçons les plus fréquentés comme cela avait été demandé par l'initiative Avanti.

La première variante consiste à créer un vaste fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération sur la route et le rail ainsi que pour les routes nationales. La deuxième variante concerne uniquement le trafic d'agglomération. Ces deux variantes seraient limitées pour une période de 15 à 20 ans. La première fonctionnerait avec un montant d'environ 20 milliards de francs durant cette période, la seconde avec trois à cinq milliards. Ces moyens proviendraient des réserves constituées avec la part affectée des impôts sur les huiles minérales et le produit de la vignette autoroutière (fin 2004, ces provisions se montaient à 3,7 milliards de francs) ainsi qu'éventuellement des versements annuels provenant de ces deux sources.

La troisième variante se limite au financement des cas les plus urgents qui, faute d'un fonds et en raison des programmes d'économie en cours, seraient trop retardés. Ce fonds aurait une durée de cinq à sept ans et serait alimenté avec environ deux milliards de francs.

Afin de respecter le principe du frein à l'endettement, toutes les variantes excluent l'endettement et la fortune du fonds ne porte pas d'intérêt. A titre de compensation régionale, en quelque sorte, le DETEC a par ailleurs proposé dans les deux premières variantes de distribuer différemment les contributions globales prévues dans la nouvelle péréquation financière pour les routes principales dans les cantons. Un montant global de 180 millions de francs est prévu à cet effet. Il remplace les contributions actuelles aux différents projets de construction.

- durant la session d'automne, le Conseil des Etats a approuvé une motion de Thomas Pfisterer (PRD/Argovie) qui demande au Conseil fédéral de prendre une série de mesures après l'échec populaire du contreprojet Avanti. Pour l'essentiel, il s'agit de mettre en place un système rail-route bien équilibré et d'éliminer les goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération.

La Confédération peut désormais participer financièrement aux mesures améliorant les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Le 28 novembre, le peuple et les cantons ont en effet accepté la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). L'affectation du produit des droits sur les carburants et les redevances routières (art. 86 al. 3 de la Constitution fédérale) a ainsi été élargie.

Transports publics

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Le compte ferroviaire établi par l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique que les chemins de fer ont rempli en 2002 leur mandat de prestations. Le compte global d'exploitation (qui indique dans quelle mesure les chemins de fer ont rempli leur mandat de prestations) présente un excédent de 166,6 millions de francs avec un degré de couverture de 102,1%. Le compte économique (qui indique la charge globale que ce mode de transport représente pour l'économie publique et la part couverte par le rendement propre de l'entreprise) se solde par un découvert de 7598,6 millions de francs. Le degré de rentabilité propre des chemins de fer suisses est donc de 41,7%. Les coûts externes ne sont pas inclus dans le compte ferroviaire.

La totalité du produit des activités de transport, soit 3,4 milliards de francs, provient à raison de presque 66% du trafic de personnes et de 34% du trafic de marchandises. Les contributions des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) aux coûts non couverts de l'offre ainsi que les indemnités pour les infrastructures ont atteint 2,62 milliards de francs en 2002, soit près de 70 millions de plus qu'en 2001. Compte tenu des intérêts dus aux financements spéciaux, le degré de rentabilité propre des chemins de fer est tombé en l'espace d'un an de 43,1 à 41,7% et le taux de couverture des frais de 70,8 à 68,9%.

A la demande de l'Office fédéral des transports (OFT), de l'Union des transports publics (UTP) ainsi que les Chemins de fer fédéraux (CFF) et la compagnie BLS, le bureau zurichois Infras a réalisé la première enquête complète sur le rôle des transports publics en Suisse. Conclusion de cette étude: les 5,9 milliards de francs d'argent des contribuables que la Confédération et les cantons dépensent actuellement chaque année pour les transports publics génèrent une plus-value économique qui représente un multiple de cette somme. Selon les différents modes de calcul appliqués, ce produit atteint 10,9 milliards de francs, soit 2,5% du PIB, voire 33 milliards de francs (7,8% du PIB). Dans le premier cas, il s'agit uniquement des plus-values créées et des places de travail des entreprises de transport; le deuxième mode de calcul tient aussi compte des plus-values générées par des entreprises tierces concernées ainsi que des dépenses des employés.

Cette étude ne porte pas sur les coûts externes des transports publics. On y cherche en vain aussi une comparaison transversale avec le trafic routier privé dont les prestations de transport, tant pour les personnes que les marchandises, sont un multiple de celles des transports publics et dont le bénéfice économique est donc d'autant plus élevé.

45

Les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont bouclé l'exercice 2004 avec un bénéfice de 42,6 millions de francs pour l'ensemble du groupe. Ce résultat positif est expliqué par une augmentation du rendement dans tous les domaines d'activité, soit de 143 millions de francs au total (+4,9%), ainsi que par des rationalisations et une gestion plus efficace des coûts. Dans le trafic de marchandises, les pertes annuelles ont été nettement réduites mal-

gré des dépenses considérables pour le commerce avec l'étranger, en Allemagne et en Italie notamment. Le déficit de CFF Cargo était encore de 2,8 millions de francs contre 33,1 millions l'année précédente.

Les CFF ont mis en route en février la surveillance vidéo dans les trains régionaux. En Suisse romande, 225 wagons ont été équipés de caméras vidéo. Neuf millions de francs étaient inscrits à cet effet au budget de l'exercice écoulé. A long terme, les CFF entendent équiper de la sorte tous les trains critiques. Ils se fondent en cela sur le succès d'un essai pilote effectué en Suisse romande: dans les wagons équipés de caméras de surveillance, les actes de vandalisme ont reculé de 80% environ.

Au mois de juin, le Conseil fédéral a étendu la concession du chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg (LSE) à la ligne du Brünig des CFF. Simultanément, le Conseil fédéral a autorisé les CFF à vendre à la compagnie LSE l'infrastructure du chemin de fer du Brünig entre Lucerne et Interlaken. Les CFF deviennent par la même occasion actionnaires majoritaires de la nouvelle compagnie LSE. Le Conseil fédéral a ainsi réuni les conditions permettant la fusion du chemin de fer du Brünig avec la compagnie LSE.

Lors du changement d'horaire du 12 décembre, les CFF ont non seulement mis en service 55 kilomètres de nouveaux rails, mais ils ont aussi désaffecté 13 km de chemin de fer régional: la liaison Wettingen-Baden-Oberstadt-Dättwil-Mellingen (est du canton d'Argovie) a ainsi disparu.

Tout en lançant leur nouvel horaire, les CFF ont augmenté en moyenne de 4% environ les tarifs dans le trafic de personnes. Les prix des abonnements sectoriels et généraux ont progressé de 3 et de 4% alors que les cartes journalières ont renchéri de 7%. En même temps que les CFF, des entreprises de transport de nombreuses régions – Zurich, Bâle, Lucerne, Berne et Zoug, par exemple – ont augmenté leurs tarifs.

Par contre, le chargement de voitures au tunnel du Loetschberg est devenu sensiblement plus avantageux depuis le changement d'horaire du 12 décembre. La compagnie BLS et le préposé à la surveillance des prix se sont mis d'accord sur des tarifs inférieurs de 5 à 44% à ceux pratiqués préalablement. Ces nouveaux prix seront valables durant 4 ans. La compagnie BLS perd plus de deux millions de francs par an dans l'opération. Désormais, les fourgonnettes jusqu'à 3,5 tonnes et les minibus de 10 à 15 places paient autant que les voitures de tourisme (VT) pour traverser le tunnel. Du lundi au jeudi, le ticket coûte 20 francs, les autres jours ainsi que les jours fériés 25 francs. Selon le préposé à la surveillance des prix, l'analyse de la position «chargement de voitures» dans le compte BLS a montré que cette activité était effectivement très rentable, si bien qu'une baisse des tarifs s'imposait. Selon la compagnie BLS, le chargement de voitures au Loetschberg est le seul de Suisse à fonctionner sans indemnité des pouvoirs publics.

Les CFF ont mis fin au trafic des wagons postaux au milieu du mois d'août. Une tradition vieille de 150 ans s'est ainsi achevée. Le transport de journaux et de magazines a été transféré du rail à la route. Les wagons postaux étaient spécialement équipés pour permettre le tri des journaux pendant le trajet.

Ce travail se fait aujourd'hui plus rapidement et plus rationnellement de manière stationnaire.

Rail 2000

Après quatre années de construction, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et les autorités des cantons de Genève et de Vaud ont mis officiellement en service le 2 décembre la troisième voie ferroviaire entre Genève et Coppet. La Suisse romande était ainsi prête à recevoir Rail 2000. Selon les CFF, cette troisième voie permet de désenchevêtrer le trafic régional lent et le trafic rapide à longue distance. L'une des trois voies sert presque exclusivement au trafic régional alors que les deux autres sont empruntées par le trafic interrégional.

La construction de ce nouveau tronçon ferroviaire fait partie des projets les plus importants de Rail 2000 qui ont été réalisés en vue du changement d'horaire du 12 décembre. Cette voie ferroviaire longue de 13,5 km a coûté 270 millions de francs.

Une cérémonie historique a marqué le 21 octobre l'ouverture du nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist, principal élément de la première étape de Rail 2000. Ce tronçon long de 45 km forme le cœur de Rail 2000 et sert de base à la conception des horaires Rail 2000. Les trains peuvent atteindre 200 km/h sur ce nouveau tronçon, mais, dans un premier temps, leur vitesse est limitée à 160 km «seulement». Le trajet Berne-Zurich ne dure plus que 56 minutes. Coût de cet ouvrage: 1,6 milliard de francs.

Enfin, les CFF ont mis en service le 7 novembre le tronçon à double voie Salquenen-Loèche après six années de travaux de construction. Il s'agissait de la dernière section à une seule voie de la ligne du Simplon vers l'Italie en provenance de Genève et de Vallorbe.

Le changement d'horaire du 12 décembre, le plus vaste depuis l'introduction de l'horaire cadencé en 1982, s'est fait sans grandes pannes. Il touchait non seulement le trafic national, mais aussi les régions avec diverses nouveautés au niveau des RER. Pour la première fois en Suisse, deux réseaux RER (Zurich et Zoug) se coupent, signe que la Suisse s'urbanise de plus en plus. La compagnie BLS est désormais responsable du RER Berne.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA)

Les travaux sur les chantiers des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) ont connu une avance réjouissante durant l'exercice écoulé. Mi-juillet, un tiers du tunnel de base long de 57 km sous le St-Gothard était percé. La construction du dernier tronçon partiel à Erstfeld a commencé à la même époque, le délai de recours contre l'autorisation de planification du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) étant arrivé à échéance mi-mai sans avoir été utilisé. Ce tronçon comprend environ 8 km du tunnel de base, les rampes d'accès et une partie des rails. A la fin de l'exercice écoulé, les foreuses avaient franchi environ la moitié de la distance du tunnel de base entre

Amsteg et Sedrun. Au total, plus de 40% des 153 km de galeries, tunnels et tubes de cet ouvrage étaient réalisés à cette époque.

La jonction du tunnel de base sous le Loetschberg sera faite le 28 avril 2005. A la fin de l'exercice écoulé, le bétonnage des parois internes des tunnels percés était déjà en cours. L'installation de l'infrastructure ferroviaire a commencé et les premiers mètres des 57 km de rail au total ont été posés.

Selon le point de la situation fait en septembre de l'exercice écoulé par l'Office fédéral des transports, l'axe du Loetschberg pourra probablement être ouvert en mai 2007 pour le trafic de marchandises et en décembre 2007 pour le trafic de personnes. Ces échéances ont dû être reportées à 2016/2017 pour la ligne de base du St-Gothard en raison essentiellement des conditions géologiques difficiles rencontrées en Léventine ainsi que des disputes politiques concernant le tracé dans le canton d'Uri.

Les coûts des NLFA et leur financement ont suscité de vives discussions pendant l'exercice écoulé. Durant la session de printemps, le Conseil national a d'abord refusé de traiter le crédit additionnel de 900 millions de francs pour compléter les réserves entamées. Le Conseil des Etats avait approuvé ce crédit durant la session parlementaire de décembre 2003. Compte tenu de ce montant, le crédit global pour les NLFA passera de 14,7 à 15,6 milliards de francs. 11,32 milliards ont déjà été libérés.

Publiées en janvier de l'exercice écoulé, des estimations du coût global des lignes du Loetschberg et du St-Gothard sont arrivées à la conclusion que ce crédit ne suffira probablement pas. Selon les chiffres présentés par la Délégation de surveillance des NLFA (DSN), le coût global des NLFA passerait de 14,7 à 15,4 milliards de francs. En d'autres termes, les coûts supplémentaires de quelque 700 millions de francs – présentés comme une «surprise» – absorbent déjà l'essentiel du crédit additionnel et réduisent d'autant les réserves pour les imprévus. Le rapport intermédiaire de fin mars sur l'état de la construction des NLFA a confirmé que le coût final des axes du Loetschberg et du St-Gothard atteindrait probablement 18,8 milliards de francs. 0,5 milliard des coûts supplémentaires reviennent au St-Gothard, 0,3 milliard au Loetschberg.

Le 10 juin, le Conseil national a finalement approuvé par 134 voix contre 42, suivant en cela le Conseil des Etats, le crédit additionnel de 900 millions destiné à compléter les réserves NLFA. La poursuite des travaux est ainsi garantie. Une discussion approfondie sur les projets non encore planifiés concernant les lignes d'accès (notamment les tunnels de base sous le Hirzel et sous le Zimmerberg) aura lieu à une date ultérieure, c'est-à-dire dans le cadre de la conception globale des grands projets ferroviaires que le Conseil fédéral a annoncée pour 2007/2008.

Le crédit global NLFA passe ainsi de 14,7 à 15,6 milliards de francs. Malgré des demandes parfaitement motivées, le Conseil national a refusé de ré-examiner certains aspects de ce projet. Il s'agissait par exemple de la construction de deux tubes séparés pour le tunnel de base sous le Monte-Ceneri qui renchérit le projet de quelque 600 millions de francs alors que la nécessité de cet aménagement est discutable. Par ailleurs, les Chambres

fédérales ont provoqué un précédent sur l'accès nord au St-Gothard en ouvrant un crédit de 100 millions de francs au titre d'un premier investissement dans la variante «montagne» dans le canton d'Uri. Elles ont ainsi voulu empêcher les Uranais de déposer des recours qui auraient retardé les travaux pendant plusieurs années. Par la même occasion, les chambres ont refusé d'examiner des alternatives potentielles, par exemple un tracé par Stans-Lucerne au lieu d'Arth-Goldau.

En septembre, on a appris que le coût des NLFA augmenterait de 95 millions de francs supplémentaires et que le coût final probable des deux axes du St-Gothard et du Loetschberg serait d'un peu plus de 15,9 milliards (par rapport au prix de 1998). Le coût final dépasse ainsi de 302 millions de francs le crédit global actuellement accordé.

Le Conseil fédéral a approuvé début décembre à l'intention des chambres le message concernant l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse et la garantie des tracés pour les tronçons NLFA renvoyés à plus tard. Ces études coûteront 24 millions de francs. Elles sont nécessaires au réexamen global du développement des grands projets ferroviaires, texte qui devrait être mis en consultation dans les années 2007/2008.

Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse

Compte tenu de la situation tendue des finances fédérales et de l'annonce de coûts supplémentaires pour les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), le Conseil fédéral a reporté dans un premier temps la publication du message sur le raccordement de la Suisse aux lignes à grande vitesse (LGV) des chemins de fer allemands et français. Après plusieurs discussions, le gouvernement a finalement adopté ce message fin mai.

Les Chambres fédérales ont été invitées à ouvrir un crédit de 665 millions de francs pour la première phase du projet. Cette somme représente environ la moitié des 1,2 milliard de francs destinés aux raccordements LGV conformément au projet FTP approuvé en votation populaire en 1998. Un aménagement du nœud ferroviaire de Lausanne a été biffé ou plutôt renvoyé à une étape ultérieure. De plus, la contribution au TGV Rhin-Rhône a été réduite.

Le Conseil national a examiné durant la session de décembre le projet de loi fédérale sur les raccordements LGV et l'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement. Il a refusé l'échelonnement et le réexamen des différents tronçons que proposait le Conseil fédéral. Par contre, il a opté pour le projet présenté par la commission des transports qui coûte deux fois plus cher (1,3 milliard) que celui du gouvernement.

Il est douteux que le Conseil des Etats, peuplé avant tout de politiciens régionaux, soit capable de corriger les excès du Conseil national qui a ignoré les mises en garde du Conseil fédéral et des Chemins de fer fédéraux CFF qui doivent en fin de compte exploiter les nouvelles lignes. Le fait est que ce programme de construction n'est généreux qu'en apparence. Le nombre d'usagers potentiels est très réduit pour plusieurs lignes. Inversement, l'endettement du Fonds FTP pour les NLFA et les raccordements aux lignes à

grande vitesse des chemins de fer européens (tronçons LGV) grève lourdement tous les contribuables. Selon les calculs de l'Administration fédérale des finances, le service de la dette absorbera à lui seul à l'avenir environ un tiers des recettes affectées aux grands projets ferroviaires (FTP). Cet argent pourrait être utilisé plus intelligemment.

Financement des grands projets ferroviaires des transports publics

Conformément aux dispositions constitutionnelles, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et la compagnie BLS doivent rembourser un quart du coût des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) dès la mise en service de celles-ci. Entre-temps, la Confédération avance ces montants aux chemins de fer. Or, il s'est avéré durant l'exercice écoulé que les chemins de fer ne pourraient ni servir un intérêt, ni jamais rembourser leur part au coût de quelque 15 milliards de francs des NLFA.

L'Office fédéral des transports (OFT) et l'Administration fédérale des finances (AFF) ont donc proposé de modifier le financement des grands projets d'infrastructure des transports publics (FTP). Ainsi, dès 2006, les projets FTP (NLFA, Rail 2000, raccordements LGV et mesures antibruit) ne bénéficieront plus, de la part de la Confédération, de prêts portant intérêt aux conditions du marché, mais la part de 25% au maximum des chemins de fer au coût du projet sera transformée en une avance accordée par le fonds FTP. La limite d'avance du fonds FTP (4,2 milliards de francs actuellement) sera augmentée en conséquence et le mécanisme de financement des grands projets des transports publics sera maintenu en vie plus longtemps que prévu.

La conséquence de cette mesure est que le trafic routier privé, qui est le principal bailleur de fonds FTP, devra à l'avenir également assumer la part des chemins de fer aux grands projets ferroviaires. Ainsi, le principe de la causalité est définitivement abandonné dans le trafic ferroviaire ou, plutôt, inversé. La Fédération routière suisse FRS a jugé cette proposition inacceptable et demandé que la part de TVA affectée à ce fonds soit portée d'un pour-mille actuellement à trois pour-mille, ce qui générerait une rentrée supplémentaire de 600 millions de francs.

Le Conseil fédéral a adopté début septembre le message concernant la nouvelle réglementation du financement des grands projets ferroviaires (FTP). Les prêts déjà accordés par la Confédération pour un montant de 2,5 milliards de francs seront ainsi transformés en avance. Plus aucun prêt n'étant accordé à l'avenir, la limite d'avance du fonds FTP, qui est actuellement de 4,2 milliards de francs, devra être presque doublée. Le Conseil fédéral propose une nouvelle limite de 8,1 milliards de francs. Ces avances ne devront plus être remboursées par les chemins de fer, mais par le biais des recettes du fonds FTP (RPLP et impôts sur les huiles minérales). Dès 2015, la moitié des recettes du fonds sera utilisée pour rembourser les avances. L'affectation de ces moyens n'est pas limitée dans le temps. Le Conseil fédéral estime cependant qu'elle durera jusqu'en 2030, soit huit ans de plus que ne le prévoyait le projet initial. Par contre, aucun moyen FTP n'est à disposition des autres projets de construction que le Conseil fédéral entend réexaminer d'ici à 2008 (tunnels de base sous le Hirzel et sous le

Zimmerberg, 2^e étape de Rail 2000, raccordements LGV, etc.). Les décisions que le parlement prendra probablement au printemps 2005 entreront en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2005.

Selon une étude du bureau de planification Metron, la réalisation des projets ferroviaires durant les 25 années à venir exigera 25 milliards de francs supplémentaires. Ce calcul tient compte des projets d'importance nationale ainsi que des projets concernant les agglomérations qui sont jugés indispensables.

Trafic d'agglomération

La Confédération est invitée à jouer un rôle actif dans la solution des problèmes de transport qui se posent aux agglomérations. Tel est le résultat d'une table ronde qui réunissait le 1^{er} avril Moritz Leuenberger, ministre des transports, avec les représentants des cantons, partis politiques et associations à la suite de l'échec du contreprojet Avanti en votation populaire. Il a aussi été question d'un fonds d'infrastructure, du road pricing (péage routier dans les villes) et de l'extension du réseau des routes nationales.

L'idée est de mettre en place un fonds d'infrastructure alimenté par les impôts sur les huiles minérales et pouvant mettre à disposition quelque 350 millions de francs par an pour des nouveaux projets d'aménagement dans les agglomérations ainsi que dans les régions de montagne et périphériques. Les milieux de gauche et écologistes, notamment, ont exigé que 80% au moins de ce montant soient affectés aux transports publics (TP). Forts de leurs expériences pratiques, les représentants des villes, en revanche, estimaient que cette proportion devait être limitée à 60%.

La nécessité de terminer rapidement le réseau des routes nationales était incontestée à cette table ronde. Par contre, il n'est plus question d'un deuxième tube pour le tunnel routier du St-Gothard. La gauche a manifesté une opposition fondamentaliste contre la suppression rapide des principaux goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. C'est purement et simplement oublier que les dispositions constitutionnelles en vigueur permettent déjà, indépendamment d'un nouveau projet concernant les agglomérations, de réaliser ces travaux.

Moritz Leuenberger, ministre des transports, s'est engagé à ouvrir une large consultation pour pouvoir soumettre en automne déjà un projet visant à mettre en place des bases légales pour un nouveau compromis en faveur du trafic d'agglomération.

La ville de Zurich a accepté le 8 février avec une proportion de 65,5% des voix son nouveau plan directeur du trafic. L'euphorie du PS, des Verts et du PDC/PEP, qui avaient soutenu ce projet contre le PRD, l'UDC, les arts et métiers, les associations routières TCS et ACS ainsi que l'association d'intérêts de la city zurichoise, était toutefois limitée malgré ce net résultat. Pour les milieux hostiles à la route, l'acceptation de ce plan directeur du trafic confirme la politique des transports pragmatique menée par les autorités zurichoises. Les adversaires du projet regrettaient en revanche le succès d'un plan directeur contraire aux intérêts du trafic routier et de l'écono-

mie. La question des places de parc au centre de la ville, point capital de la campagne de votation, attend toujours une réponse malgré l'acceptation du plan directeur du trafic.

La contribution de 47,5 millions de francs pour la réalisation de la ligne de tram Berne Ouest a été rejetée de justesse (50,4% de non) lors de la votation référendaire cantonale du 16 mai. Ainsi, les deux nouvelles lignes de tramway reliant l'extrémité ouest de la capitale fédérale au centre ne pourront pas être réalisées pour le moment.

Politique de l'énergie et de l'environnement

Energie

Mesures d'économie de l'énergie

Atteignant 873 060 térajoules (TJ), la consommation d'énergie en Suisse a dépassé en 2003 de 2,3% son niveau de l'année précédente. Ainsi, le record de 2001 (871 860 terajoules) a été battu. La consommation de carburants était par contre en baisse: kérosène -10,1%, essence pour automobiles -0,5% et diesel +6,0%.

Compte tenu de la stagnation économique, la hausse de la consommation enregistrée en 2003 s'explique avant tout par la longue période de chauffage. Bien que les mesures visant à rationaliser l'utilisation de l'énergie, notamment par le programme EnergieSuisse, aient fait de sensibles progrès ces dernières années, elles n'ont pas permis d'inverser la tendance qui est à la croissance de la consommation énergétique. Le développement de la consommation, l'augmentation de la surface habitée et le nombre croissant de véhicules à moteur ont pour l'essentiel contribué à ce développement, relève l'Office fédéral de l'énergie.

La consommation spécifique moyenne de carburant des nouvelles voitures de tourisme a une nouvelle fois baissé en 2003. Elle était de 7,99 litres sur 100 km, tombant ainsi pour la première fois en dessous de la marque des 8 litres. Obtenant une part au marché de 21,4%, les voitures de tourisme à moteur diesel ont consommé en moyenne 6,74 l/100 km, soit 1,6 l de moins que les modèles à essence. Si la cylindrée moyenne a passé de 1967 cm³ à 1989 cm³, c'est sans doute pour une bonne part à cause de la progression des automobiles diesel. Le poids moyen des voitures de tourisme neuves a augmenté de 32 kg. Si la tendance à la baisse de la consommation de carburant se poursuit, l'objectif de réduction fixé d'entente avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), soit une consommation moyenne de 6,4 l/100 km, sera atteint en 2008, soit avec une année de retard.

Plus de la moitié de la population suisse connaît manifestement l'étiquette-énergie qui, depuis le début 2003, est affichée sur les voitures de tourisme neuves et les classes en catégories d'efficacité énergétique (de A à G). Durant l'exercice écoulé, l'acheteur d'une voiture de tourisme pouvait choisir entre 1200 modèles des catégories les plus économiques (A et B). 734 modèles, soit plus d'un septième des voitures figurant au catalogue de la consommation, étaient dans la catégorie A. Manifestement, une faible consommation est un important argument commercial. Selon le programme d'économie EnergieSuisse, une inversion de la tendance en matière de consommation de carburant commence à se dessiner. Malheureusement, la réalisation de cet objectif est retardée par la multiplication des voitures de tourisme lourdes qui consomment davantage de carburant.

L'Office fédéral de l'énergie a constaté que le commerce de l'automobile respectait parfaitement les dispositions légales concernant l'affichage de l'étiquette-énergie sur les voitures. 93% des voitures neuves exposées à la vente sont munies de l'étiquette-énergie.

L'étiquette-énergie affichée sur les voitures de tourisme a été rendue plus claire et plus compréhensible pour les acheteurs. A côté des émissions spécifiques de CO₂, elle doit aussi indiquer les émissions moyennes de toutes les voitures neuves offertes en Suisse. Le Conseil fédéral a mis en vigueur le 1^{er} juillet cette modification de l'ordonnance.

Réduction des émissions de CO₂

La loi sur le CO₂ exige que les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburant (sans le trafic aérien) baissent de 8% d'ici à 2010 par rapport à leur niveau de 1990 pour tomber à 14,23 millions de tonnes. En 1990, la consommation de carburant en Suisse a produit 15,46 millions de tonnes de CO₂. En 2003, ce chiffre s'est établi à 16,71 millions de tonnes, soit 1,2% de plus que l'année précédente et 8,1% de plus qu'en 1990. L'écart par rapport à l'objectif à atteindre est donc de 2,48 millions de tonnes de CO₂.

Les émissions de CO₂ de la Suisse calculées en fonction des données climatiques étaient de 40,9 millions de tonnes en 2003, soit au même niveau qu'en 1990. Selon le rapport annuel d'EnergieSuisse, les émissions globales de CO₂ de la Suisse auraient été supérieures de 6,1% en 2003 sans les programmes Energie 2000 et EnergieSuisse.

A en croire l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), ce progrès ne suffit pas pour atteindre les objectifs de la loi sur le CO₂. Grâce aux mesures volontaires prises jusqu'ici, les émissions ne baisseront que de 3,8% d'ici à 2010 par rapport à leur niveau de 1990 et non pas de 10% comme cela est prévu dans la loi. Les perspectives se sont notamment détériorées dans le secteur des carburants. Au lieu d'une baisse de 8%, on pourrait bien y relever une augmentation de 8,8%.

Pour le cas où la Suisse n'atteindrait pas l'objectif de réduction malgré les diverses mesures prises (notamment les mesures volontaires acceptées par la branche automobile), la loi sur le CO₂ prévoit l'introduction de la taxe du même nom. L'Union pétrolière suisse et les associations automobiles ont proposé comme solution de rechange le centime climatique qui permet d'atteindre les objectifs de la loi sur le CO₂ dans le secteur des carburants de manière efficace et avantageuse aussi bien pour les consommateurs que pour l'Etat. A cet effet, l'économie pétrolière prélèverait un montant de 1 à 2 centimes par litre sur l'essence et le carburant diesel. Le produit de 70 à 100 millions de francs de ce prélèvement permettrait de financer, d'une part, des mesures de réduction en Suisse et, d'autre part, d'acheter des certificats d'émission à l'étranger.

Dans un premier temps, le Conseil fédéral a eu de la peine à accepter ce centime climatique en tant que solution de remplacement pour la taxe CO₂. Il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'ouvrir une procédure de consultation présentant quatre variantes de mesures d'incitation pour réduire les émissions de CO₂. Trois de ces variantes contiennent une taxe CO₂ alors que la quatrième propose un centime climatique volontaire aussi bien sur les carburants que sur les combustibles. Le Conseil fédéral a l'intention de

proposer au parlement une des quatre variantes en fonction des résultats de la procédure de consultation, mais aussi des choix faits dans d'autres pays européens ainsi que de la situation concurrentielle de l'économie suisse. Il semble que les conditions-cadres pour l'introduction d'un centime climatique doivent être fixées dans une ordonnance.

Selon une étude de l'Université de St-Gall, une taxe climatique est préférable à la taxe CO₂ du point de vue de l'économie. Le centime climatique permet de réduire les émissions de CO₂ de la Suisse de manière beaucoup plus efficace et plus avantageuse qu'une taxe CO₂, relèvent les auteurs de l'étude.

Dans une expertise adressée à l'OFEFP, la Commission de la concurrence (Comco) arrive à la conclusion que le centime climatique constitue une importante entrave à la libre concurrence, mais que le Conseil fédéral peut admettre une telle intervention dans des cas exceptionnels.

Le Touring Club Suisse (TCS) a lancé en juin en collaboration avec Gasmobil AG un essai pratique d'une année au niveau national avec 26 voitures bivalentes, donc fonctionnant au gaz naturel et à l'essence. Selon Gasmobil AG, le réseau suisse des stations d'essence et l'offre disponible sur le marché automobile pourront bientôt couvrir la plupart des besoins. L'objectif visé par l'économie gazière de cent stations distribuant du gaz en Suisse sera atteint dans deux à trois ans. Les automobiles alimentées au gaz naturel ou au biogaz ont des avantages sensibles par rapport aux automobiles à essence et diesel: moins de polluants atmosphériques, pas de particules, émissions de CO₂ jusqu'à 25% inférieures à celles de voitures à essence comparables et absence presque complète de potentiel de formation d'ozone.

Dès 2005, des véhicules pourront fonctionner en Suisse avec un mélange de bioéthanol et d'essence. Il n'est pas nécessaire de modifier les moteurs à cet effet. Pour rendre plus compétitif ce mélange de carburants, la Confédération renoncera à son imposition durant une phase pilote qui n'a pas encore été fixée. Il s'agit en fait d'un mélange comprenant 5% d'éthanol et 95% d'essence. L'éthanol sera produite à partir des excédents agricoles. Dans un premier temps, il est prévu de produire 68 000 tonnes par année. Le nouveau carburant sera proposé dans tout le pays à partir de 2010 environ. Cette mesure permettrait de réduire les émissions de CO₂ de 600 000 tonnes par an, ce qui équivaldrait à une diminution de moitié. L'exemption fiscale de 73,1 centimes par litre autorisée par le Département fédéral des finances (DFF) rend ce carburant compétitif par rapport à l'essence. Un litre de ce carburant coûterait donc entre 1 fr. 30 et 1 fr. 35. L'exemption fiscale du bioéthanol indigène ou importé devrait entrer dans la prochaine révision de la loi sur les impôts grevant les huiles minérales.

Fin octobre, la procédure de consultation concernant les allègements fiscaux en faveur des carburants ménageant l'environnement a été ouverte. Il est prévu de libérer de l'impôt sur les huiles minérales les carburants produits à partir de matières premières renouvelables. Parallèlement, le gaz naturel et le gaz liquide utilisés comme carburants bénéficieraient d'une réduction de l'imposition correspondant à 40 centimes par équivalent-essen-

ce. Le manque à gagner résultant de cette mesure sera intégralement compensé par une augmentation de l'imposition de l'essence. La charge fiscale grevant l'essence augmentera probablement d'environ deux centimes en 2007 et d'environ six centimes en 2010. Cette baisse fiscale sur les carburants ménageant l'environnement contribuera à la réalisation des objectifs de réduction du CO₂ inscrits dans la loi sur le CO₂.

Pour atteindre les objectifs de la protection du climat selon le protocole de Kyoto, la Suisse a le droit de prendre en compte lesdits puits à CO₂, donc le fait que les forêts et espaces boisés prélèvent du CO₂ dans l'air. Contre la résistance de la gauche du parlement et contre celle du conseiller fédéral Moritz Leuenberger, le Conseil des Etats a transmis durant la session d'automne par 23 voix contre 14 une motion allant dans ce sens.

Selon les «Key World Energy Statistics 2003» de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la Suisse s'inscrit en 47^e position dans le classement des pays selon les émissions de CO₂ par habitant. Parmi les anciens membres de l'UE, seuls le Portugal et la Suède se classent plus favorablement. La Suisse est également dans la bonne moyenne par rapport aux 10 nouveaux membres de l'UE. Les Etats membres du G8 affichent tous des émissions de CO₂ par habitant plus élevées que la Suisse. L'allégation obstinément répétée par les associations de protection de l'environnement selon laquelle la Suisse émet globalement le plus de CO₂ par habitant et par année est donc totalement fausse.

Environnement

Immissions de polluants atmosphériques

Les concentrations de substances polluantes atmosphériques ont reculé partout en 2004 par rapport à l'année précédente alors que les immissions d'oxydes d'azote, de poussières fines (PM10), de dioxyde de soufre et d'ozone sont demeurées au niveau des années 2000 à 2002.

La teneur de l'air en oxydes d'azote a baissé entre 2003 et 2004 de 15% en moyenne dans toutes les stations. La somme des oxydes d'azote (NO + NO₂) a même reculé de 20% durant cette période.

En 2004, les concentrations excessives d'ozone étaient d'une durée plus brève dans toutes les stations qu'en 2003. Au nord des Alpes, les valeurs limites ont été dépassées deux à trois fois moins souvent. Au Tessin, les dépassements des valeurs limites ont reculé de 40%.

Entre 2003 et 2004, les moyennes annuelles des immissions de PM10 ont baissé dans toutes les stations. Le recul moyen était de 18%.

Les concentrations de dioxyde de soufre ont baissé entre 2003 et 2004 d'environ 30% aux stations de Bâle, Chaumont, Rigi-Seebodenalp et Zurich. Dans les autres stations de mesure, une baisse de 6 à 20% a été enregistrée. La somme des composés organiques volatiles (COV sans le méthane) a légèrement reculé à Zurich et à Dübendorf alors qu'elle s'est accrue à Lugano. La pollution par le benzène n'a guère changé par rapport à 2003.

Malgré les améliorations relevées ces dernières années, les valeurs limites pour les oxydes d'azote, l'ozone et les PM10 ont encore été dépassées, en partie nettement, dans les grandes villes ainsi que le long des routes à fort trafic.

Il n'y a pas eu en 2004 de conditions météorologiques particulières qui auraient pu provoquer des immissions polluantes extrêmes. L'été était moyennement chaud, mais l'ensoleillement était à certains endroits inférieur à la moyenne. Il n'y a pas eu de longues situations d'inversion à faibles échanges pendant l'hiver 2004.

En décembre, la valeur journalière limite pour les émissions de PM10 (50 microgrammes par mètre cube d'air) a été dépassée dans de nombreuses villes suisses durant plusieurs jours: à Zurich, Lausanne, Bâle-Binningen, Sion et Magadino, des valeurs de plus de 60 microgrammes ont été mesurées. Ces dépassements des valeurs limites sont dus essentiellement aux dites situations d'inversion (c'est-à-dire quand la température augmente en fonction de l'altitude au lieu de baisser).

D'une manière générale, les populations des agglomérations souffrent davantage des immissions de poussières fines que les populations des campagnes. La situation est juste inverse pour la pollution par l'ozone. Une enquête de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a mis en évidence des différences considérables entre les agglomérations. A Zurich, Genève et Lugano, la pollution par les particules fines due au trafic de personnes sur la route est particulièrement élevée. Parmi les grandes villes, Berne et Bâle se classent le plus favorablement dans cette discipline alors que parmi les agglomérations moyennes, la population lucernoise pâtit d'une pollution PM10 supérieure à la moyenne.

Changements climatiques

Selon l'Organisation météorologique mondiale (OMM), 2004 était la quatrième année la plus chaude depuis le début des enregistrements en 1861. Elle vient juste après l'année de canicule 2003. L'année 1998 reste la plus chaude avec un plus de 0,54 degré. Ainsi, neuf des dix années de la période 1995–2004 étaient parmi les dix plus chaudes depuis que les recensements météorologiques ont commencé. Depuis 1976, le processus de réchauffement de la surface terrestre a progressé trois fois plus vite que durant les cent années précédentes. Il est aujourd'hui communément admis que ce réchauffement est dû au phénomène appelé effet de serre.

Par contre, le trou d'ozone au-dessus de l'Antarctique était en septembre de 13% plus petit que la moyenne des trente dernières années, donc le plus petit durant une décennie.

La dixième conférence des parties au contrat dans le cadre de la convention climatique de 1994 a eu lieu en décembre dans la capitale argentine, Buenos Aires. Des délégués des 189 Etats signataires, des scientifiques, des fonctionnaires et des activistes – soit plus de 5000 personnes – ont discuté du changement climatique, de ses causes, de ses conséquences et des mesures à prendre. Une des questions centrales pour les réductions

futures des émissions était de savoir comment impliquer les Etats-Unis dans ces efforts puisque ce pays est le plus grand producteur du monde de gaz à effet de serre.

La chambre basse russe, la Douma, a approuvé le 22 octobre la ratification du protocole de Kyoto visant la réduction des gaz à effet de serre dans les pays industrialisés. La voie était ainsi ouverte à l'entrée en vigueur définitive du protocole de Kyoto. En Russie, des oppositions sont venues de certains milieux économiques et surtout des scientifiques qui considèrent ce traité comme inefficace et qui maintiennent la position selon laquelle aucune donnée scientifique sérieuse ne permet de confirmer que le réchauffement climatique est dû aux gaz à effet de serre. Le lobbying obstiné de l'Union européenne (UE) a fini par s'imposer au sommet UE-Russie du mois de mai quand Bruxelles a donné son feu vert à l'adhésion de la Russie à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Pour la Russie, il était décisif que le protocole de Kyoto n'apporte pas de charges supplémentaires, mais puisse même générer des avantages. Depuis l'effondrement de l'économie planifiée soviétique, la Russie produit 30% de moins de gaz à effet de serre qu'en 1990. Elle n'atteindra donc pas ce niveau à la fin de la première période de mesure. Jusqu'ici, 132 Etats, dont la Suisse, ont ratifié le protocole de Kyoto.

Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Convention alpine: la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil des Etats a mis longtemps à accepter les neuf protocoles accompagnant la Convention alpine. Les élus craignaient que l'espace alpin ne soit restreint dans son développement et que la Suisse ne pourrait plus fixer indépendamment ses règles de droit. Il a fallu plusieurs séances à la CEATE du Conseil des Etats pour qu'elle finisse par recommander en avril l'acceptation du très contesté protocole sur les transports (à côté des protocoles d'exécution concernant la protection du sol et l'aménagement du territoire). Le Conseil des Etats a ratifié ces trois protocoles durant la session de juin. Par contre, la Petite Chambre n'a pas ratifié les protocoles dans les domaines de l'énergie, de l'agriculture, de la protection de la nature, de la forêt de montagne, du tourisme et du règlement des litiges. De plus, le Conseil des Etats a adopté une déclaration supplémentaire et une réserve pour assurer que l'application des protocoles respecte le processus législatif et la structure fédéraliste de la Suisse.

Contrairement au Conseil des Etats, le Conseil national a voulu suspendre provisoirement les débats sur la ratification des protocoles d'application de la Convention alpine jusqu'à ce qu'un rapport sur les conséquences de cette ratification lui ait été présenté. La Grande Chambre craignait que la ratification de ces protocoles ne mine les compétences du parlement. Elle a accepté une motion du Conseil des Etats qui demande une analyse détaillée des dispositions légales liées aux protocoles d'application en tenant compte tout particulièrement de la situation des régions de montagne.

Dimanches sans voiture: l'Office fédéral du développement territorial (ARE) entend mettre en place une nouvelle stratégie pour favoriser un trafic de loisir durable, notamment en encourageant les jours sans voiture dans les régions. L'ARE a publié un aide-mémoire à cet effet. Cet office est convaincu que l'abandon volontaire de l'automobile durant certaines périodes est utile à l'économie, au tourisme et à la santé publique. Selon lui, l'analyse du rejet de l'initiative «pour un dimanche sans voiture par saison – un essai limité à quatre ans» montrerait que la population est tout à fait favorable à des journées sans voiture organisées sur le plan local et sans contrainte légale. Le trafic de loisir ayant massivement augmenté ces dernières années, l'ARE a annoncé un ensemble stratégique de mesures pour encourager un trafic de loisir durable, notamment par le biais de manifestations sans automobile et de l'encouragement des transports publics et du trafic lent.

Droit de recours des associations: le droit légalement constitué de certaines associations de protection de l'environnement de recourir contre d'importants projets de planification et de construction a suscité de longues et vives discussions dans le public durant l'exercice écoulé. En particulier, le recours de l'Association Transports et Environnement (ATE) contre le nouveau stade de football de Zurich-Hardturm a mis en colère de larges couches de la population. Après un arrêté du Tribunal fédéral publié en décembre, il s'est avéré que le temps aurait juste suffi pour construire le stade pour les championnats d'Europe 2008 à condition qu'aucun recours ne soit déposé.

Par la suite, plusieurs actions politiques ont été lancées pour restreindre le droit de recours des associations.

Le 16 novembre s'est ouvert le délai de récolte de signatures pour l'initiative «Droit de recours des organisations: assez d'obstructionnisme – plus de croissance pour la Suisse!». Par une révision partielle de la Constitution fédérale, cette initiative vise à exclure le droit de recours des associations concernant des décrets et décisions reposant sur une votation populaire ou pris par un parlement communal, cantonal ou national.

Le Grand Conseil argovien a approuvé une initiative cantonale visant à restreindre le droit de recours des associations. Le but de cette proposition est d'exclure dans certains cas le droit de recours des organisations.

En réponse aux différentes interventions parlementaires, le Conseil fédéral a proposé une amélioration ciblée du droit de recours des associations. Pour le gouvernement, des corrections peuvent être apportées à la durée de la procédure, à l'examen de l'impact sur l'environnement ainsi qu'à la transparence des procédures de décision internes aux associations et des accords entre les maîtres de l'ouvrage et les recourants. Par contre, le Conseil fédéral refuse de supprimer purement et simplement le droit de recours des associations. Si ce droit était levé, il faudrait le remplacer par d'autres instruments assurant une application correcte de la législation sur la protection de l'environnement. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a publié en avril quatorze recommandations censées faciliter l'application du droit de recours des associations.

Les organisations de protection de l'environnement renvoient systématiquement à une évaluation effectuée en 2000 par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) selon laquelle ces organisations usent avec beaucoup de retenue de leur droit de recours. Or, une analyse critique de l'organisation Avenir Suisse vient de prouver que les données récoltées n'étaient aucune des deux positions. Le travail statistique est lacunaire et les conclusions qui en sont tirées ne sont pas fondées. De plus, Avenir Suisse a infirmé la thèse selon laquelle les organisations de protection de l'environnement n'utilisent que ponctuellement leur droit de recours. La proportion de recours jugés par le Tribunal fédéral et provenant d'organisations ayant le droit de recours n'est pas de 1,4% mais bien de 18% (donc presque un cinquième des cas).

Réduction des émissions de substances nocives: le Conseil fédéral a soumis en mai au parlement son message sur la ratification du protocole de Göteborg. Cette nouvelle convention internationale sur la pollution atmosphérique transfrontalière vise à réduire les principaux polluants responsables de l'acidification du sol ainsi que l'épandage excessif d'engrais et le smog estival en Europe et en Amérique du Nord. Par cette ratification, la Suisse s'engage à réduire jusqu'en 2010 les émissions de dioxyde de soufre de 40%, celles d'oxydes d'azote de 52% et celles d'ammoniac de 13% par rapport à leur niveau de 1990. Grâce à l'application de ce protocole dans tous les Etats signataires, les émissions d'agents précurseurs de l'ozone (oxydes d'azote et COV) devraient baisser d'environ 40% dans toute l'Europe jusqu'en 2010. En Suisse, ces réductions des émissions sont déjà entièrement réalisées, voire en cours de réalisation, grâce à l'application rigoureuse de la législation en vigueur (notamment, l'ordonnance sur la protection de l'air et les prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules à moteur). Chambre prioritaire en la matière, le Conseil des Etats a approuvé durant la session d'automne sans opposition le protocole de Göteborg contre la pollution atmosphérique transfrontalière.

Selon le nouveau rapport «Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier 1980 - 2030» de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier continueront de baisser nettement à l'avenir malgré l'augmentation du kilométrage global. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) arrive à la même conclusion. Malgré l'augmentation du trafic, les émissions polluantes de la circulation routière continueront de baisser. Toutefois, la baisse sera nettement moins rapide que prévu dans le secteur des transports de marchandises par la route, en raison notamment des fortes émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules lourds. De plus, le succès des voitures de tourisme à moteur diesel ralentit la baisse des émissions de particules cancérigènes aussi longtemps que le législateur ne prescrit pas le filtre à particules. L'OFEFP et l'ARE confirment ainsi que le trafic motorisé reste sur la bonne voie en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Pour la Fédération routière suisse FRS, il n'y a donc aucune raison d'imposer des mesures supplémentaires. Par contre, la politique de protection de l'air basée sur les valeurs limites d'émission actuelles doit être poursuivie.

Lutte contre le bruit

Le Conseil fédéral a approuvé le 1^{er} septembre une révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) qui prolonge les délais d'assainissement des routes bruyantes. Les tronçons concernés des routes nationales devront ainsi être assainis jusqu'en 2015 (au lieu de 2007) et ceux des autres routes jusqu'en 2018 (au lieu de 2012). L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) justifie cette prolongation par des problèmes d'application dans les cantons et par un manque de moyens financiers. Lorsque les nouveaux délais seront échus, les contributions fédérales aux travaux d'assainissement contre le bruit seront supprimées pour les routes principales et autres routes.

Mesures des cantons et des communes pour protéger l'air

La Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) s'est mise d'accord sur un document de fond qui prévoit un plan de mesures à trois niveaux pour réduire la pollution par l'ozone: information, participation de la population et mesures imposées par les autorités.

A partir d'une teneur en ozone de l'air de 180 microgrammes par mètre cube d'air, la population doit être informée de la situation et incitée à prendre des mesures facultatives comme de renoncer à la voiture. Une vitesse maximale de 100 km/h sur les autoroutes peut être recommandée. Dès 240 microgrammes par mètre cube d'air, la vitesse est limitée à 80 ou 100 km/h sur les autoroutes, les moteurs deux-temps sont interdits et d'autres mesures sont éventuellement prises comme l'obligation d'emprunter les transports publics.

Le Touring Club Suisse TCS a réagi en notant que le document de la DTAP partait certes d'une bonne intention, mais qu'il ne servait à rien. En particulier, l'abaissement des limitations de vitesse sur les autoroutes n'a strictement aucun effet sur les immissions d'ozone. Il est scientifiquement prouvé aujourd'hui que, vu le niveau technique des moteurs modernes qui émettent de toute manière très peu de substances nocives, les réductions de la vitesse sont inefficaces contre cette forme de pollution.

116 communes et villes suisses ont participé à la journée d'action européenne «En ville sans ma voiture» (22 septembre). Le succès de ces journées d'action semble reposer sur un changement de mentalité: en lieu et place des interdictions de rouler imposées par les autorités, les organisateurs de ces manifestations misent sur des fermetures routières locales et limitées dans le temps que la population concernée et les commerces locaux soutiennent ou qui, comme dans le cas desdits «slow up», sont même lancées par des organisations touristiques. L'aspect ludique de ces manifestations a pris le pas sur la protection de l'environnement. Par contre, on ne connaît pas les effets de ces manifestations sur le comportement de mobilité des participants le reste de l'année. Lors de sondages effectués pendant les «slow up» des lacs de Morat et de Gruyère, 60% des participants provenant des régions concernées ont affirmé être venus en voiture.

Commerce et industrie

Véhicules

Production mondiale

La demande mondiale en matière d'automobiles a connu un développement positif à tous les niveaux en 2004. Les marchés des Etats-Unis et d'Europe occidentale ont légèrement progressé alors que ceux des Etats Mercosur ont même affiché une nette reprise. Les ventes de véhicules à moteur ont une nouvelle fois fortement augmenté en Europe centrale et de l'Est. Le développement dynamique de la plupart des marchés asiatiques s'est poursuivi. Dans les régions prises en considération, les ventes totales d'automobiles ont progressé de 5% pour atteindre 59,2 millions d'unités. La demande en faveur de voitures de tourisme (y compris les Light Trucks aux Etats-Unis) a augmenté de 5% pour se fixer à 49,5 millions d'unités alors que celle d'utilitaires a même enregistré une hausse de 9% pour atteindre 9,7 millions d'unités.

Le nombre des nouvelles immatriculations varie passablement d'une région économique à l'autre. Dans la zone NAFTA (USA, Canada, Mexique), le nombre d'automobiles vendues a augmenté de 2% par rapport au niveau de l'année précédente pour se fixer à 20 millions d'unités. L'Europe occidentale a enregistré globalement une hausse des ventes de 3% (16,8 millions d'unités). Les pays d'Amérique du Sud ont dépassé leur volume de vente de l'année précédente de 19,2% (1,9 million d'unités vendues). Confirmant son rôle de moteur de la conjoncture automobile globale, le marché automobile d'Europe de l'Est a connu une progression de 16,6%. Encore loin de la saturation, le marché automobile chinois poursuit son expansion (15,5%) et émet de fortes impulsions vers tout l'espace asiatique. Le pays le plus dynamique de la région était cependant l'Inde où les nouvelles immatriculations se sont accrues de 24,9% avec 1,3 million d'unités vendues au total. Dans toute l'Asie, la demande en matière automobile a augmenté de 9,5%.

Au total, 62,8 millions de véhicules à moteur ont été produits durant l'exercice écoulé, soit 5% de plus que l'année précédente. La fabrication globale de voitures de tourisme (y compris les Light Trucks aux Etats-Unis), a progressé de 4% pour atteindre 52,7 millions d'unités, celle de véhicules utilitaires s'est même accrue de 10% pour se fixer à 10,1 millions d'unités.

Dans les pays NAFTA, la production automobile est restée au même niveau que durant l'exercice précédant, soit 16,2 millions d'unités. La part de l'Amérique du Nord à la production mondiale d'automobiles a reculé de 1,3 point-% pour tomber à 25,8%. Un léger recul a été enregistré dans les pays de l'UE-15 (-0,2%, soit 16,8 millions d'unités). La part de ces pays à la production automobile mondiale a reculé de 1,3 point-% pour s'établir à 26,7%. La production automobile est-européenne a progressé de 13% pour s'établir à 1,5 million de véhicules. Les pays asiatiques ont réussi à augmenter leur production de 9% pour la porter à 23,5 millions de véhicules. Du coup, leur part à la production mondiale a atteint 37,4% (+1,6 points-%).

En Europe occidentale, un nombre nettement supérieur d'acheteurs de voitures neuves s'est décidé pour un modèle diesel. Cette évolution est favorisée par le prix plus avantageux du carburant, la multitude de nouveaux modèles ainsi qu'une nouvelle génération de moteurs diesel. La part du diesel aux voitures de tourisme neuves immatriculées en Europe de l'Ouest a progressé de 4,8 points-% en 2004 pour se fixer à 48,5%. Par rapport à l'exercice précédent, environ 7 millions de voitures de tourisme diesel (+13%) de plus ont été vendues. Parallèlement, les ventes de modèles à essence ont reculé de 7% durant la même période.

Les constructeurs allemands ont particulièrement profité de cet engouement pour le diesel. Leur part au marché des voitures de tourisme diesel s'est accrue de 15% pour atteindre 50%. Dans le classement des pays d'Europe occidentale en fonction de la proportion des voitures diesel, le Luxembourg venait au premier rang avec 73,0%, suivi de près par l'Autriche et la Belgique (71%). En Allemagne, la proportion du diesel est de 44%, soit légèrement inférieure à la moyenne d'Europe occidentale alors que la Suisse se situe nettement en dessous avec seulement 26% (année précédente: 21,5%).

Véhicules à moteur neufs mis en circulation

En Suisse, les ventes de voitures neuves sont tombées en 2004 à leur plus bas niveau depuis huit ans. Selon l'Office fédéral de la statistique, 364 306 véhicules à moteur neufs de toutes les catégories ont été mis en circulation en 2004, soit 0,2% de moins que l'année précédente (365 109). Après une forte progression depuis 1994 (+3,9% en moyenne annuelle), cette évolution a brusquement cessé en 2002 (390 340 unités). En 2001, 420 300 véhicules routiers neufs avaient encore été mis en circulation.

En l'espace d'un an (30 septembre), 267 476 voitures de tourisme neuves ont été immatriculées, soit 2 235 ou 0,8% de moins que l'année précédente.

La structure du parc des voitures de tourisme neuves évolue constamment. De plus en plus d'acheteurs choisissent une voiture à traction intégrale (4x4), un break ou une automobile à transmission automatique. Entre 1990 et 2004, la proportion de voitures 4x4 a passé de 15 à 21% si bien qu'aujourd'hui une voiture de tourisme neuve sur cinq possède quatre roues motrices. Durant la même période, les breaks ont progressé de 16 à 22%. Les voitures à transmission automatique connaissent toujours un grand engouement: alors qu'elles ne représentaient que 19% du parc global des voitures de tourisme neuves en 1990, elles tenaient en 2004 une part de 28,5%. Le développement le plus spectaculaire est cependant le fait des voitures de tourisme à moteur diesel: de 4% des voitures neuves en 1995, la part des diesels a atteint 26% (69 280 unités) en 2004. Aujourd'hui, donc, une voiture neuve sur quatre est mue par un moteur diesel.

Une comparaison des voitures de tourisme neuves révèle que, durant l'exercice écoulé, 42% (42% en 2003) avaient une cylindrée entre 1800 et 2500 cm³, 24% (24%) entre 1400 et 1800 cm³ et 17% (16%) entre 1000 et 1400 cm³.

Au classement des marques des voitures de tourisme neuves, VW (D) conserve la première place devant Opel (D). En troisième position, on trouve la marque Toyota (J), suivie par Renault (F), Peugeot (F) et BMW (D) en sixième place.

Dans la catégorie des véhicules de transport, les immatriculations de véhicules neufs sont reparties à la hausse (+7,2%; 22 495). A elle seule, la catégorie des camions a enregistré une augmentation de 12% (2 653 unités). Ainsi, la part des camions au parc total des utilitaires est remontée à 11,8%.

Le nombre de nouveaux semi-remorques s'est également accru, soit de 826 en 2003 à 908 en 2004 (+9,9%).

Avec 18 927 unités, le nombre de nouveaux véhicules de livraison a progressé de 6,4% par rapport à l'année précédente (17 790 unités).

La mise en circulation de remorques neuves a augmenté de 4,7% (17 630 unités), alors que celle de véhicules industriels a baissé de 1% (2 729 unités) par rapport à l'année précédente.

La branche des motocycles a connu globalement une moins bonne saison en 2004 avec 47 871 véhicules neufs immatriculés, soit 2% de moins qu'en 2003 (48 856).

(D'autres informations détaillées sur le nombre de véhicules à moteur neufs mis en circulation figurent dans les tableaux 3A et 4A en annexe.)

Selon le bilan de l'Association des importateurs suisses d'automobiles «auto-suisse», 269 211 voitures de tourisme neuves ont été vendues et mises en circulation en Suisse durant l'année civile 2004. Le marché s'est ainsi établi presque au niveau de l'année précédente (moins 2 330 unités ou moins 0,9%). La part au marché des voitures de tourisme à moteur diesel, plus économiques que leurs pendants à essence, a progressé de 21,5% en 2003 à 25,9% en 2004 (69 824 unités). La part des voitures de tourisme à traction intégrale a aussi légèrement augmenté pour atteindre 20,8% (56 061 unités), mais elle est aujourd'hui nettement inférieure à celle des voitures diesel.

Les demandes d'utilitaires lourds ont connu une évolution réjouissante (+26,5% pour atteindre 3 707) alors que le nombre de fourgonnettes livrées (jusqu'à 3,5 tonnes) s'est fixé à 20 204, soit une hausse de 3% par rapport à l'exercice précédent (2202: 19 652 unités).

Le 74^e Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 4 au 14 mars. Un nouveau record de visiteurs a été enregistré avec 730 000 entrées.

A Berne, la nouvelle exposition professionnelle suissetransport'04 pour véhicules utilitaires, technique automobile et équipement de garages a connu une première réjouissante. Durant les cinq jours entre le 9 et le 13 juin, 12 000 ont visité cette exposition sur le terrain de la BEA. 146 exposants ont présenté leurs produits du secteur des utilitaires et de leur entretien sur une surface totale de 11 000 mètres carrés.

Environ 54 000 visiteurs ont fréquenté du 22 au 25 février l'exposition Swiss-Moto 2004 à la foire de Zurich. La centaine d'exposants était d'une

manière générale satisfaite de cette première d'une manifestation censée prendre la relève du salon «2-roues» qui avait attiré 80 000 personnes l'année précédente. Cette première édition du Salon suisse de la moto et du scooter était donc un succès, à en croire ses organisateurs.

Selon les indications de l'Association des importateurs suisses d'automobiles «auto-suisse», les entreprises travaillant dans la branche automobile ont réalisé en 2003 un chiffre d'affaires global de près de 74,6 milliards de francs, soit 1% de plus qu'en 2002. La population suisse a dépensé 9,5 milliards de francs (-8%) pour acheter des voitures de tourisme neuves. En moyenne, près de 35 000 francs ont été investis par voiture neuve. Au milieu des années nonante, ce montant était encore d'à peine 30 000 francs. Le marché des occasions a réalisé un chiffre d'affaires de près de 7,4 milliards de francs.

Le secteur des transports a généré en 2003 environ 17,5 milliards de francs (inchangé par rapport à l'exercice précédent) alors que 9,5 milliards (+8,6%) doivent être mis sur le compte des ventes de carburants. Le chiffre d'affaires restant provient des garages, carrosseries et du commerce des caravanes ainsi que des assurances et de divers autres services. La branche automobile occupait en 2003 environ 279 200 employés, soit légèrement moins qu'en 2002 (-0,2%). Le nombre d'entreprises a par contre augmenté de 0,4% pour s'établir à 20 253 unités.

La fondation Auto Recycling Suisse pourra construire son usine de recyclage des résidus de broyage (RESH) et d'autres déchets spéciaux à Monthey (VS). Elle a en effet reçu les autorisations nécessaires. Devisée à 120 millions de francs, l'usine projetée traitera non seulement les résidus de broyage (RESH) de toute la Suisse, mais aussi les autres matières RESH provenant de biens de consommation broyés ainsi que des cendres des systèmes d'épuration des fumées installés dans les stations d'incinération et d'autres déchets semblables en les transformant en scories inertes. Ce traitement RESH est financé par les importateurs d'automobiles qui prélèvent une taxe d'élimination de 30 francs par véhicule.

Règlement européen relatif à la distribution dans la branche automobile

Le marché suisse de l'automobile sera totalement libéralisé à partir du 1^{er} janvier 2005. Les anciens contrats qui liaient étroitement les garages à une certaine marque ne seront plus valables à partir de cette date. C'est ce qu'a exigé la Commission de la concurrence (Comco) dans la directive de novembre 2002 concernant l'application du règlement européen relatif à la distribution dans la branche automobile (1400/2002).

La Comco a précisé sa directive fin juillet. Ainsi, les importateurs peuvent certes continuer d'imposer des règles de qualité pour les travaux de service et de réparation, mais ils doivent reconnaître comme agent de la marque tout atelier qui répond à ces critères. Cela signifie notamment que tous ces ateliers peuvent aussi effectuer des travaux de garantie. Par analogie, les importateurs doivent à l'avenir accepter des revendeurs de pièces originales si ceux-ci respectent les exigences de qualité.

De leur côté, les ateliers sont obligés de réparer toutes les voitures d'une marque, d'offrir les prestations de garantie, d'assurer le cas échéant le service gratuit et d'effectuer tous les travaux nécessaires dans le cadre d'actions de rappel, et cela indépendamment du fait que la voiture a été achetée en Suisse ou dans un pays de l'Espace économique européen. Alors que le secteur des ateliers est totalement libéralisé, les importateurs pourront à l'avenir également limiter leur réseau d'agents. Ils ont le droit d'accorder à un agent la représentation exclusive pour une certaine région ou un certain cercle de clients (ledit système de distribution exclusif).

A la fin de l'exercice écoulé, de nombreuses questions concernant le règlement européen relatif à la distribution dans la branche automobile étaient encore en suspens. Parallèlement, il s'est avéré que des buts essentiels de cette réglementation ne pourront pas être atteints.

Carburants

Tous les repères chiffrés pour le pétrole et le gaz sont actuellement à la hausse. Les réserves pétrolières mondiales ont enregistré en 2003 une augmentation de plus de 7 milliards de tonnes pour atteindre le niveau record de 171,1 milliards de tonnes, ce qui équivaut à une progression de 4,4% par rapport à l'année précédente. La production pétrolière mondiale a atteint 3,685 millions de tonnes, ce qui est également un record. La consommation a passé à 3,609 millions de tonnes dans le monde entier.

La tendance est aussi à la hausse dans le secteur du gaz naturel. En 2003, les réserves confirmées ont augmenté de 10,4% pour s'établir à 171,969 milliards de mètres cubes. La production mondiale s'est accrue de 1,7% pour s'établir à 2,645 milliards de mètres cubes, et la consommation a augmenté de 3,7% pour atteindre 2,64 milliards de mètres cubes.

Ventes d'huiles minérales en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2004 quelque 11,06 millions de tonnes, chiffre en baisse de 1,3% par rapport à l'année précédente, selon les sondages de marché de l'Union pétrolière (UP). Les carburants constituent toujours la majeure partie des ventes globales de produits pétroliers. Au total, 6,44 millions de tonnes de carburant (essence, diesel, kérosène) ont été vendues, soit 0,5% de moins qu'en 2003. Les ventes d'huile de chauffage ont également baissé, soit de 2,5% pour tomber de 4,7 à 4,6 millions de tonnes.

La demande d'essence pour automobile a légèrement baissé (-1,8) alors que celle de diesel a fortement augmenté (7,5%). Malgré une nette hausse du prix à la colonne allant jusqu'à 20 centimes par litre, les ventes des deux carburants ont connu une légère croissance. Manifestement, les hausses de prix, même dans cette dimension, n'influencent guère la demande, c'est-à-dire les habitudes de mobilité. Par contre, elles soutiennent sans doute la tendance aux voitures diesel, plus économiques que leurs pendants à essence.

Le rythme de disparition des stations d'essence s'est ralenti durant l'exercice écoulé. Alors que de moins en moins de stations sont servies, le nombre de stations d'essence assorties d'un grand shop continue de croître. Le 1^{er} janvier 2005, on comptait en Suisse 3495 stations d'essence de marque accessibles au public contre 3454 l'année précédente. De nouvelles marques ayant été prises en considération, les chiffres ne peuvent pas être comparés directement. Le réseau AVIA est toujours le plus important avec 705 stations d'essence.

On constate une augmentation du nombre de stations distribuant du carburant diesel. Aujourd'hui, 90% (3158) des stations proposent des colonnes diesel. Ce développement reflète de toute évidence la part croissante des voitures de tourisme à moteur diesel au parc automobile suisse. Par contre, le nombre de stations avec service a massivement reculé, soit d'un tiers environ. On ne comptait plus que 202 stations servies, soit 100 de moins que douze mois auparavant.

Aujourd'hui, une station sur trois comprend un shop et la surface de ces espaces de vente ne cesse d'augmenter. Le 1^{er} janvier 2005, 61,5% de tous les shops des stations d'essence avaient une surface de vente de plus de 50 mètres carrés (2004: 56%; 2003: 52,7%). La combinaison de colonnes d'essence et d'espace de vente semble être fort appréciée par la clientèle: les stations ayant un grand shop vendent nettement plus de carburant que celles assorties d'une petite surface de vente, voire totalement dépourvues de shop.

En moyenne, chaque station d'essence suisse a vendu 1,452 million de litres de carburant.

Depuis le milieu de l'année, la compagnie Migrol SA propose dans certaines stations choisies des régions de Zurich, de Suisse orientale, de Berne et de Suisse centrale un nouveau carburant diesel ayant une composante bio. Appelé Migrol Greenlife Plus, ce carburant est composé de 95% de diesel fossile désulfuré et de 5% de méthyle-ester de colza. Cet additif est neutre sur le plan du CO₂ puisque le colza consomme autant de CO₂ en poussant qu'il en produit en brûlant. Ce nouveau carburant coûte 2 centimes de plus que le diesel Greenlife traditionnel.

Assurances

Le coût des accidents de la route a franchi pour la première fois en 2002 le plafond d'un milliard de francs. Ce chiffre correspond à 41% des prestations globales des assurances pour les accidents non professionnels. Il ressort du rapport quinquennal de la statistique des accidents 1998 - 2002. Cette hausse des coûts a été qualifiée d'inquiétante par la Commission de la statistique de l'assurance-accidents. En moyenne, les accidents de la route coûtent trois fois plus cher que les autres accidents de loisirs. Les accidents de la route et les accidents de sport représentent environ les deux tiers des coûts des accidents de loisirs.

Assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur

Durant l'exercice écoulé, les assureurs ont accentué le calcul des primes en fonction du risque. Les automobilistes respectant mal les règles de la circulation et provoquant beaucoup d'accidents doivent passer à la caisse. Les primes les plus élevées sont imposées aux jeunes étrangers ayant des voitures puissantes et, parmi eux, les ressortissants des Balkans et d'Afrique sont les plus taxés. Plusieurs compagnies d'assurance pour véhicules à moteur ont augmenté leurs primes pour les nouveaux clients de cette catégorie, la hausse atteignant parfois 45%. Ces sociétés font valoir des statistiques internes selon lesquelles les nouveaux conducteurs âgés de 18 à 25 ans et provenant de ces pays sont à l'origine de sinistres coûtant deux à trois fois plus cher que ceux produits par des nouveaux conducteurs suisses de la même tranche d'âge. Selon le président de la Commission suisse contre le racisme, cette tarification selon l'origine est pour le moins problématique.

Le Conseil fédéral a augmenté début 2005 les sommes de couverture minimale dans l'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur et bicyclettes. A en croire le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), il ne faut néanmoins pas s'attendre à une hausse des primes dans la plupart des cas.

Tourisme en Suisse

L'exercice écoulé a été une nouvelle période difficile pour le tourisme suisse. Les hôtes suisses ont réservé 2,8% de nuitées de moins que l'année précédente. Ce chiffre ressort du sondage que l'Office fédéral de la statistique (OFS) a effectué fin 2003 en lieu et place – pour des raisons budgétaires – du recensement complet. Ce dernier sera repris dès janvier 2005 sur la base d'un partenariat financier avec les cantons, régions et organisations professionnelles. Il aura lieu mensuellement.

Par contre, une hausse de 1,7% a été enregistrée pour les nuitées d'hôtes étrangers. Le nombre total de nuitées a connu une légère baisse (0,3%).

Selon les indications du magazine touristique «Travel Inside», la France (3,0 millions d'entrées; -2,4%), l'Italie (1,56 million; +3,3%) et l'Allemagne (1,2 million; +3,3%) figurent aux trois premiers rangs des destinations touristiques les plus prisées des Suisses en 2003. Ce classement a changé par rapport à l'exercice précédent puisque l'Allemagne a pris la troisième place à l'Espagne (1,06 million; -12,6%). Les places cinq à sept sont occupées par l'Autriche (0,89 million; +8,7%), la Grande-Bretagne (0,57 million; -4,6%) et la Grèce (0,35 million; -9,1%). Viennent ensuite les Etats-Unis avec 0,24 million d'entrées de Suisses (-7,9%). La Hongrie (158 000; +24,4%) a réussi à se classer parmi les dix premières destinations des Suisses. Grâce à une nouvelle année record, la Turquie (189 000; +32,2%) a réussi à conserver sa neuvième place conquise lors l'exercice précédent. Ces deux derniers pays dépassent largement leurs poursuivants. La Thaïlande (116 000; -10,1%; 12^e rang) est sortie du top ten. La plupart des autres pays ont également dû enregistrer une baisse de leur fréquentation touristique (non pas seulement en provenance de Suisse).

L'Europe réunit à elle seule 88,2% (9,84 millions) des voyages à l'étranger des touristes suisses. Les pays d'Amérique du Nord et du Sud ont atteint 5,1% (566 000 entrées), les pays d'Asie et d'Océanie 4,0% (566 000 entrées) et l'Afrique 2,7% (299 000 entrées).

L'Office fédéral de la statistique ayant cessé pour des raisons financières en 2003 de dresser le bilan du tourisme, il n'est plus possible de présenter ici les habituelles données sur le trafic touristique de Suisses à l'étranger.

Finances

Politique financière

Budget fédéral

En 2004, la Confédération a encaissé 48,6 milliards de francs et dépensé 50,3 milliards de francs. Le déficit n'était «que» de 1,7 milliard de francs au lieu des 3,5 milliards budgétisés. Cette différence s'explique, d'un côté, par des recettes supplémentaires de 700 millions de francs au titre de l'impôt fédéral direct, de l'impôt sur le tabac et de la redevance sur le trafic des poids lourds et, de l'autre côté, par des économies de plus de trois milliards de francs dans les intérêts passifs et les contributions aux assurances sociales.

En comparant le développement par rapport au compte précédent, on constate que, même diminuées, les dépenses sont toujours plus élevées en 2004 qu'en 2003 et que la réduction du déficit provient avant tout de recettes supplémentaires. Au moins l'augmentation des dépenses entre 2003 et 2004 est-elle inférieure de 0,6% au taux d'inflation. Les recettes, par contre, affichent une augmentation de 3,1%.

Le budget gouvernemental pour 2005 prévoit des recettes de 50,7 milliards de francs et des dépenses de 52,5 millions, soit un déficit de 1,8 milliard. L'excédent de dépenses par rapport au budget 2004 a certes pu être réduit, mais il reste néanmoins un découvert énorme. On est à mille lieux d'un budget équilibré, mais ces prévisions respectent tout de même la règle du frein à l'endettement. Pour atteindre cet objectif, le Conseil fédéral a dû prendre des mesures incisives, par exemple tailler dans les dépenses courantes, limiter des investissements et refuser une augmentation linéaire des salaires.

Parallèlement, la Confédération a lancé des programmes d'allègement budgétaire qui visent à éliminer une partie du déficit structurel. Le plan financier de la Confédération prévoit un retour au bénéfice en 2007 et 2008.

Le Conseil fédéral compte avec une augmentation plus forte des recettes (+5,8% par rapport au budget 2004) que des dépenses (+2,2%). Les dépenses seront une nouvelle fois réduites dans le secteur de la défense nationale et dans les relations avec l'étranger, mais elles augmentent à une vitesse vertigineuse dans le social, les transports, l'instruction publique et la recherche fondamentale. Le service de la dette – plus de 10 millions de francs par jour – grève de plus en plus lourdement le ménage fédéral.

Après examen et modification du projet gouvernemental par le parlement, le budget 2005 de la Confédération affiche encore un déficit de 1,845 milliard de francs avec des recettes de 50,74 milliards et des dépenses de 52,52 milliards.

Durant la session d'hiver, le Conseil des Etats a refusé d'entrer en matière sur une base légale pour le prélèvement de redevances dans le domaine du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La Petite Chambre a exigé l'ouverture d'une procédure de consultation auprès des cantons et des associations.

Programme d'allègement budgétaire 2004

Le Conseil fédéral a mis en consultation début novembre le programme d'allègement budgétaire 2004 (PAB 04). Le message au parlement a suivi en décembre. Le but du PAB 2004 est de décharger le ménage fédéral de deux milliards de francs jusqu'en 2008 par rapport au plan financier afin de faire disparaître jusqu'en 2007 le déficit structurel de la Confédération. Poursuivant son objectif d'assainissement, le Conseil fédéral n'a pas écouté les réserves faites par des cantons concernant la suppression des contributions générales aux routes et le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les bus et les bateaux.

Le PAB 04 est nécessaire parce que le programme précédent – le PAB 03 approuvé par les chambres fédérales et portant sur un montant de trois milliards de francs – n'a pas permis de supprimer le déficit fédéral comme cela est exigé par la loi sur le budget financier. Pour 2006, on s'attend encore à un déficit de 800 millions de francs, mais les années 2007 et 2008 devraient se solder par un excédent de recettes de 600 et 700 millions de francs. Chambre prioritaire en la matière, le Conseil des Etats commencera probablement l'examen du PAB 04 durant la session de printemps 2005.

Comme de coutume, la préparation du PAB 04 a donné lieu à d'âpres négociations de la part des milieux touchés par les coupes budgétaires. Les cantons, les communes et les associations de transport ont été particulièrement critiques à l'égard des décisions du Conseil fédéral. Les coupes de près de 800 millions de francs dans le trafic privé et public sont totalement disproportionnées, ont relevé ces milieux.

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), les coupes imposées au secteur routier dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2004 touchent en premier lieu la construction des routes nationales et les contributions extraordinaires non liées à des ouvrages. Ainsi, le réseau des routes nationales ne sera achevé que longtemps après 2020. 118 millions de francs doivent être économisés dans le secteur routier en 2005, selon l'OFROU. Ces montants seront de 153 et de 171 millions en 2006 et 2007. Dans la construction des routes nationales, les coupes de 63 millions en 2005, de 96 millions en 2006 et de 114 millions en 2007 concerneront essentiellement des projets qui ne sont pas encore en cours de réalisation.

Les cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais ont recouru à des moyens inhabituels pour combattre les coupes dans la construction autoroutière. Ils ont appelé le 6 novembre à une manifestation populaire sur la place fédérale. Quelque 2500 personnes ont suivi l'appel. Si le parlement suit les propositions du Conseil fédéral, la Transjurane (A16), l'A9 en Haut-Valais, l'A5 sur le contournement de Bienne et l'A5 toujours près de Serrières pâtiraient en particulier des réductions budgétaires.

Nouvelle péréquation financière

La réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre les cantons et la Confédération (RPT) a été acceptée en votation populaire le 28 novembre par 1 104 565 oui contre 611 331 non et par 18 ⁵/₂ cantons

contre 2¹/₂ cantons. Selon les nouvelles dispositions constitutionnelles (art. 83 al. 2 et 3), la Confédération est désormais seule compétente pour la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Elle en supporte les coûts et peut déléguer ces tâches entièrement ou partiellement à des tiers.

Désormais, la Confédération peut aussi participer financièrement aux mesures améliorant les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. L'affectation du produit des droits sur les carburants et des redevances pour les routes nationales (art. 86 al. 3 cst.) a été étendue en conséquence. Les cantons recevront à l'avenir des contributions générales de la «caisse routière» pour les routes nationales et les autres routes ouvertes au trafic motorisé.

Redevances d'utilisation des routes

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP: la RPLP a produit durant l'exercice écoulé 693 millions de francs nets, c'est-à-dire après déduction des coûts de perception des rétrocessions. Compte tenu des trajets contingentés, ce montant est de 759 millions de francs. Un tiers va aux cantons et deux tiers à la Confédération, notamment pour le financement des grands projets des transports publics (FTP). Durant les années 2004 à 2007, 20% de la part fédérale aux recettes de la RPLP reviennent à la caisse générale de la Confédération (programme d'allègement budgétaire 2003).

La RPLP frappe les véhicules routiers de transport de marchandises d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes. Elle est basée sur le nombre de kilomètres effectués en Suisse, le poids maximal admis du véhicule et les émissions de celui-ci. Les véhicules sont classés en trois catégories selon leurs émissions. Le tarif de 1,68 centime par tonne-kilomètre s'applique à la catégorie tarifaire moyenne (Euro 1). Les véhicules répondant à une norme européenne plus sévère (Euro 2 ou plus) paient 15% de moins (1,42 ct./tkm), ceux qui ne satisfont à aucune norme européenne (Euro 0) paient 15% de plus (2,00 ct./tkm).

Les tarifs RPLP augmentent début 2005. Le 22 juin, les représentants de l'UE au sein de la commission mixte de l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres ont approuvé la proposition de la Suisse allant dans ce sens. Les tarifs sont basés sur une moyenne pondérée de 292 fr. 50 pour un camion de 40 tonnes effectuant 300 km en Suisse. Parallèlement à l'augmentation des tarifs RPLP, la Suisse introduit la limite des 40 tonnes pour les poids lourds.

Les nouveaux tarifs RPLP se montent à 2,88 ct. par kilomètre parcouru et par tonne pour un véhicule «Euro 0 et 1», à 2,52 ct. pour un camion «Euro 2» et à 2,15 ct. pour un camion «Euro 3, 4 et 5». Un camion de 40 tonnes paiera en moyenne 300 francs pour un trajet entre Bâle et Chiasso (ou dans l'autre sens). La nouvelle RPLP devrait produire environ 1,2 milliard de francs par an dès 2005. Les nouveaux tarifs RPLP sont appliqués jusqu'à la mise en service du tunnel ferroviaire de base sous le Loetschberg, mais au plus tard jusqu'en 2007.

Approuvé par le Conseil fédéral le 15 septembre, les nouveaux tarifs RPLP entraînent une hausse de la charge fiscale de l'ordre de 50%, pour certains types de camion même de 80%. Selon l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), le coût des transports par la route augmentera massivement en Suisse. Les entreprises recourant aux transports routiers ainsi que la branche des transporteurs se sont mis d'accord sur une augmentation des tarifs de transport de 12 à 15%. La branche part du principe qu'il n'y aura pas de transfert de la route au rail parce que la première offre toujours une souplesse nettement plus grande que le second.

Utilisation du produit de la RPLP en 2004
(en millions de francs)

Rendement brut		844
Coût de perception (7% du rendement brut)	59	
Coût des remboursements (trafic combiné, transports de bois, etc.)	21	
Remboursement de la part revenant au Liechtenstein	5	
Remboursement des recettes provenant des courses de contingent (pour les projets d'infrastructures TP)	66	151
<hr/>		
Rendement net		693
Indemnisations cantons (budget)		9
Contrôles de police (budget)		9
Part cantonale (¹ / ₃)		225
Part fédérale (² / ₃)		450
dont pour la gestion du trafic lourd	18	
dont pour les grands projets ferroviaires	382	
dont pour les coûts non couverts du trafic lourd	50	
<hr/>		

Compte routier

Selon le dernier compte routier 2002 publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS), le trafic routier privé couvre intégralement les coûts directs qu'il occasionne, soit la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau des routes nationales.

Dans le compte des dépenses, les coûts imputables se montent à 6,8 milliards de francs, y compris les intérêts comptables sur les découverts cumulés d'un montant de 1,34 milliard de francs. En opposant les dépenses courantes aux recettes imputables, on obtient un degré de couverture de 112%, soit de 778 millions de francs. Dans le compte des dépenses, les dépenses courantes d'une année sont opposées aux recettes du trafic routier motorisé privé. Les dépenses routières non couvertes par les recettes sont cumulées chaque année et portent un intérêt comptable. Ainsi, le capital investi dans la route est entièrement porté à charge des usagers motorisés de la route.

Dans le compte de capital, les coûts atteignent 6,82 milliards de francs. Il en résulte un excédent de couverture d'environ 780 millions de francs, ce qui correspond à un degré de rentabilité propre de 111%. Détail pour le moins discutable: les parts aux coûts de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) apparaissent dans le compte routier – en 2002, il s'agissait d'une somme de 380 millions de francs – alors que les montants provenant de la RPLP pour la couverture des coûts externes du trafic routier, soit plus de 380 millions de francs, ne sont pas mentionnés. Dans le compte de capital, les investissements routiers sont amortis et portent un intérêt comptable en fonction de la durée de vie des ouvrages. Les coûts d'exploitation sont complètement amortis chaque année.

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à environ 10 023,2 millions de francs. 7 787,2 millions sont allés à la Confédération (=16,0% de la totalité des recettes fédérales), soit 2 898 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (+36 millions) et 1 959 millions (+21 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1 522,1 millions proviennent de la TVA, 340 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+6 millions) ainsi que 75 millions de francs de redevances de différentes sortes. En outre, la Confédération a encaissé 299,5 millions de francs (+1,2 million) au titre de la vignette autoroutière. La Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a rapporté 693,6 millions (-7,2 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 993,1 millions de francs.

Conformément à la Constitution et à la loi, 3 708 millions (47,6%) de ces 7 787,2 millions (environ 1 565 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. 3 386 millions, dont 1 449 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (=7% des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

Les deux tiers des recettes RPLP – 382 millions de francs – sont allés au nouveau fonds pour les grands projets ferroviaires. 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 2 435 millions de francs. Par ailleurs, le produit des impôts sur les huiles minérales peut être utilisé pour couvrir 25% des coûts des NLFA. Durant l'exercice écoulé, cette part se montait à 369 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 1 482 millions de francs.

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

Période	Surtaxe douanière/ surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales	Droits de base/impôts sur les carburants		
		Total	Part des routes	Part de la Conf.
	en millions de fr.			
1925–1949	–	992	205 = 21%	787
1950–1958	–	1 353	681 = 50% ¹	672
1959–2004	53 239	60 671	30 525 = 50% ¹	28 664
1925–2003	53 239	63 016	31 411 = 50%	30 123

¹ 60% depuis le 3 octobre 1958 jusqu'au 30 avril 1983

La partie statistique en annexe donne un aperçu complet des dépenses affectées à la route (tableau 8A). On y voit notamment comment les recettes se répartissent sur les différents domaines.

Imposition des carburants

Les carburants sont grevés des impôts et taxes suivants à partir du 1^{er} janvier 2005:

	Essence sans plomb ct./litre	Diesel ct./litre
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales	30,00	30,00
Total des impôts sur les huiles minérales	73,12	75,87
Taxes d'importation (not. stocks obligatoires)	0,33	0,33
Taxe sur la valeur ajoutée	9,92	11,08
Charge fiscale par litre	83,37	87,28
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge fiscale par kilogramme	112,06	104,53

Dès 2007, des carburants ménageant l'environnement seront encouragés par le biais d'allègements fiscaux. Le Conseil fédéral a donc chargé en octobre le Département fédéral des finances d'ouvrir une consultation sur une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Il est prévu d'exempter de l'impôt sur les huiles minérales les carburants produits à partir de matières premières renouvelables. Parallèlement, l'impôt sur le gaz naturel et le gaz naturel utilisés comme carburant est réduit de 40 centimes par litre d'équivalent essence. Les baisses des recettes fiscales qui en résulteront seront intégralement compensées par une hausse des impôts sur l'essence. L'imposition de l'essence augmentera donc de 1 à 2 centimes en 2007 et de six centimes environ par litre en 2010. Cette réduction des impôts sur les carburants ménageant l'environnement devrait contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO₂ prévus par la loi sur le CO₂.

Par ailleurs, le Conseil fédéral a décidé d'adapter le 1^{er} janvier 2005 l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales. Ainsi, les réductions fiscales accordées aux carburants utilisés pour les vols privés de Suisse vers l'étranger seront levées. En outre, le carburant qui est importé sans droit de douane en Suisse ne pourra plus être transvasé, mais devra être consommé par la même voiture. Le Conseil fédéral entend ainsi supprimer des distorsions de la concurrence.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Tronçons projetés et en construction

Plus de 20 km de nouvelles routes nationales seront mis en service en 2005, dont 15,5 km sur l'A5 le long du lac de Neuchâtel. Les travaux principaux réduits peuvent commencer sur le tronçon allant de la frontière française à Porrentruy Ouest (A 16). Ces ouvrages figurent dans le programme de construction 2005 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le parlement a ouvert un crédit de 1,422 milliard de francs à cet effet durant la session d'hiver. Les principales contributions vont aux cantons suivants: Zurich 386,2 millions, Jura 129,3 millions, Valais 116,2 millions, Berne 117,2 millions, Vaud 88,0 millions, Neuchâtel 70,9 millions.

Dans le détail, le réseau des routes nationales sera complété par les tronçons suivants en 2005:

- accès A3–A98 (Allemagne) à Rheinfelden (AG) (douane et pont sur le Rhin)
- A 4 contournement de Flüelen (UR)
- A4 bretelle Zurich Sud, tranchée couverte Entlisberg
- A 5 Grandson–Vaumarcus (VD; limite cantonale)
- A 5 Bevaix–Areuse (NE)
- A 16 Delémont Ouest–Delémont Est (JU)
- A 28 route du Prättigau, contournement de Klosters (GR)

En décembre, le Conseil fédéral a approuvé le projet général pour le semi-raccordement Spreitenbach à la route nationale 1 pour un coût de 21,954 millions de francs donnant droit à des contributions fédérales. Le projet comprend une sortie direction Berne–Baden et une entrée direction Berne–Baden. Attendu depuis longtemps, ce semi-raccordement déchargera enfin les raccordements de Neuenhof et Dietikon dans la vallée de la Limmat.

Ouvertures prévues de tronçons de routes nationales (selon le 7^e programme de construction à long terme 2003 révisé après coup)

Canton	Tronçon	Longueur	Ouverture prévue
Berne	A1 accès Neufeld (Bern)		2010
Zurich	A1 tunnel urbain Letten - Irchel (Zürich)	0,7 km	2020
Zurich	A1c Bergermoos–Fildern	5,2 km	2006
Bâle-Ville	A2 frontière nat. F–Wiese (Basel)	2,8 km	2006
Bâle-Ville	A2 gare CFF–bretelle de Gellert	2,0 km	2015

Lucerne	A2	tangente nord Lucerne–Littau		2015
Argovie	A3	accès A 98 Rheinfelden		2005
Zurich	A3	bretelle Letten–Sihlhölzli	2,6 km	2020
Uri	A4	contournement Flüelen	2,6 km	2005
Zurich	A4	Brunau–Uetliberg Ost	0,6 km	2005
Zurich	A4	Uetliberg Ost–Fildern	4,6 km	2008
Zurich	A4	Fildern–Knonau–front. cant. ZG	16,2 km	2010
Schwytz	A4	nouvelle route d’Axen	7,3 km	2014
Vaud	A5	front. cant. NE–Arnon	8,6 km	2005
Neuchâtel	A5	Serrières-Areuse (contournement)	5,0 km	2014
Berne	A5	contournement Bienne est	7,1 km	2015
Berne	A5	contournement Bienne ouest	5,2 km	2018
Obwald	A8	contournement Lungern	3,5 km	2012
Valais	A9	Gampel–Brigue-Glis	17,0 km	2015
Valais	A9	Sierre–Gampel	15,0 km	2015
Vaud	A9	Perraudette–Paudèze		2015
Jura	A16	Porrentruy Ouest–Porrentruy Est	2,9 km	2005
Jura	A16	Delémont Ouest–Delémont Est	3,2 km	2005
Berne	A16	front. cant. JU–Moutier Est	4,9 km	2006
Berne	A16	Moutier–Court	7,8 km	2011
Jura	A16	Delémont–front. cant. BE	4,9 km	2012
Jura	A16	front. nat. F–Porrentruy Ouest	13,7 km	2016
Berne	A16	Court–Tavannes	10,2 km	2016
Grisons	A28	Landquart–Klosters Selfranga	34,0 km	2014

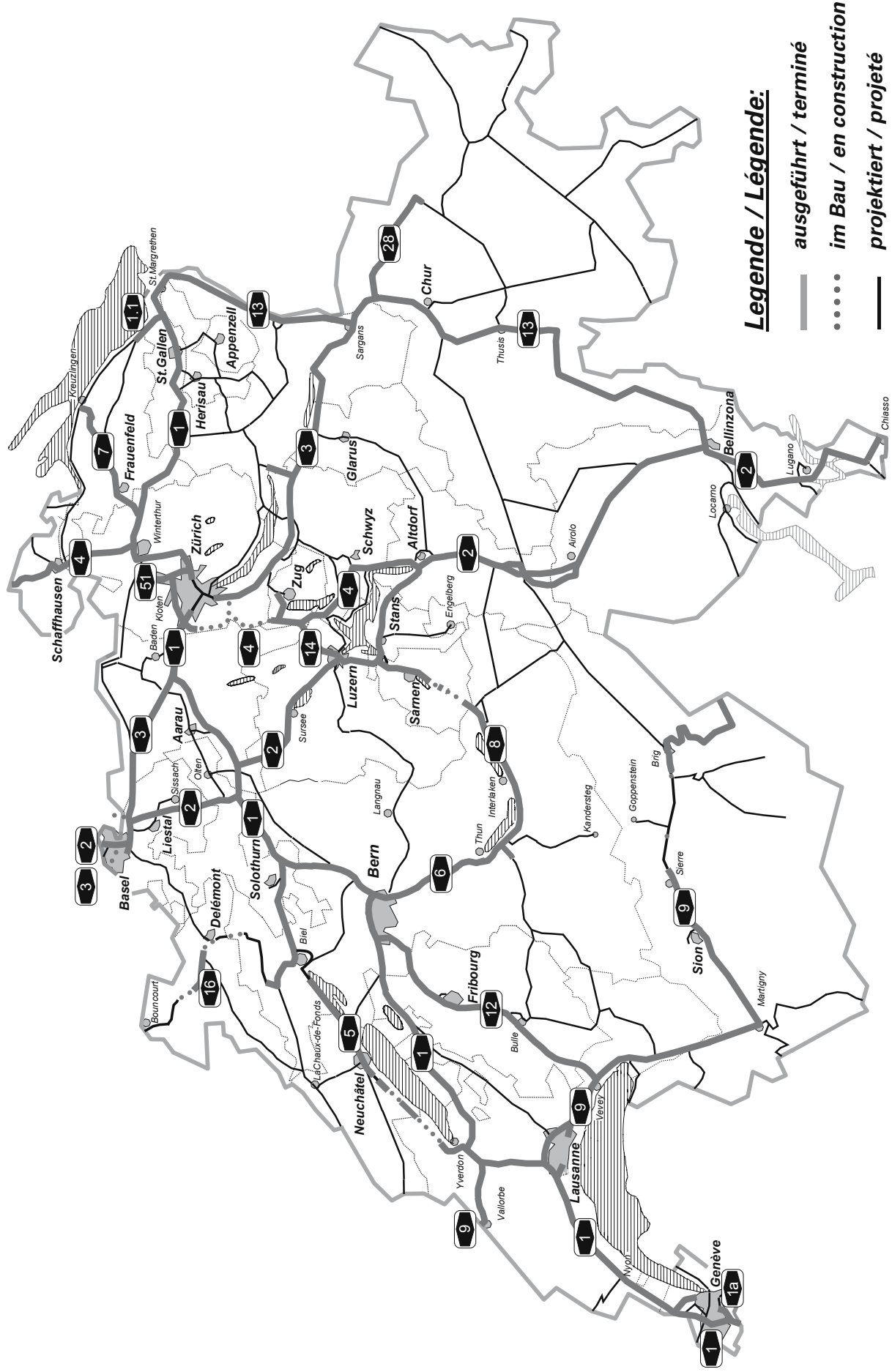
Tronçons achevés

Inauguré en 1954, le plus ancien tronçon autoroutier de Suisse, soit les 4,5 km reliant Kriens à Horw, a été complètement assaini et remis en service le 14 mai. Les ingénieurs ont fait œuvre de pionnier sur ce chantier qui a duré dix ans. Cet aménagement autoroutier qui a coûté 666 millions de francs au total atteint un standard de finition exceptionnel. Les tunnels de Spier et de Schlund couvrent 2,5 km de route. La partie à ciel ouvert a été équipée d’ouvrages antibruit. D’une part, la capacité de ce tronçon a été augmentée si bien que ce goulet d’étranglement sur le grand axe nord-sud a disparu; d’autre part, les communes voisines et les organisations écologistes ont été rassurées par un nouveau système de route d’accès comprenant un pont pour le gibier de 150 m de large et des tranchées couvertes.

Schweizerische Nationalstrassen / Routes nationales suisses

Stand der Bauarbeiten, Ende 2004

Etat des travaux de construction, fin 2004



Après quatre années de construction, les trois tubes du tunnel du Baregg sur l'A1 ont été ouverts à la circulation le 3 août. Avec la mise en service de cet ouvrage qui a coûté 425 millions de francs, le temps des bouchons quotidiens sur l'A1 en direction de Zurich sera sans doute révolu. Une année après l'ouverture du nouveau tube à trois pistes, les bouchons du soir au portail est en direction de Berne ont disparu.

Depuis le 6 septembre, le passage rhénan bâlois le plus au nord, la Dreirosenbrücke, un pont à deux niveaux, est en service. Le trafic de transit passe par le niveau inférieur. Le niveau supérieur est réservé au tram et au trafic local individuel. Sa principale particularité est d'offrir un large passage pour piétons. Cet ouvrage permet donc de désenchevêtrer le trafic local et le trafic de transit. La Dreirosenbrücke étant partie intégrante de la tangente nord qui, elle, fait l'objet d'un traité d'Etat dans lequel la France et la Suisse ont réglé les modalités des raccordements autoroutiers, la Confédération a joué un rôle central dans cette réalisation. Elle a en effet assumé les deux tiers des coûts. Il faudra cependant attendre 2007 jusqu'à ce que l'A2 suisse soit totalement reliée à l'A35 française.

Le 27 octobre, le contournement de Giswil sur l'A8 dans le canton d'Obwald a été ouvert au trafic. Cette importante liaison comprend un tunnel long d'un peu plus de deux kilomètres. Il s'agit du premier tunnel routier suisse à trafic bidirectionnel longé d'une galerie de sécurité. En cas d'accident, et notamment d'incendie, les personnes bloquées peuvent quitter la zone du danger par des couloirs transversaux menant à la galerie de sécurité munie d'une aération séparée et, de là, gagner l'air libre. Selon l'ingénieur cantonal d'Obwald, ce tunnel est le plus moderne et le plus sûr de Suisse. Le nombre de tunnels routiers à trafic bidirectionnel qui seront équipés après coup d'une galerie de sécurité va augmenter ces prochaines années. Un tel ouvrage est notamment prévu sur le contournement de Flims, dans le tunnel Gotschna près de Klosters ainsi que sur le contournement de Flüelen.

Le 25 novembre, l'accès autoroutier «Rheinfelden Ouest» long d'un kilomètre a été mis en service. Il s'agit d'un élément de la nouvelle transversale qui reliera l'autoroute allemande du Haut-Rhin au réseau autoroutier suisse. Ce projet est novateur à plus d'un titre, notamment en matière de protection de l'environnement. Plus de cinq millions de francs ont été dépensés à cet effet. Grâce à un raccordement à la route cantonale, la circulation provenant de la zone industrielle de Kaiseraugst et de la partie ouest de Rheinfelden sera directement déviée sur l'autoroute. Cet ouvrage décharge les communes d'Augst, de Kaiseraugst et de Rheinfelden du trafic de transit.

Durant l'exercice écoulé, seuls 2,1 kilomètres de nouvelles routes nationales ont été mis en service et ouverts à la circulation.

1 699,6 km de routes nationales, soit 89,8% de la totalité du réseau (1892,1 km) étaient donc en service fin 2004, soit

Autoroutes à quatre ou six voies	1 340,9 km
Semi-autoroutes à deux voies	272,5 km
Total des autoroutes et semi-autoroutes	1 613,4 km
Routes à trafic mixte	86,2 km
Total	1 699,6 km

Financement des routes nationales

Conformément à la loi sur l'imposition des huiles minérales, les cantons ont reçu en 2004 les contributions fédérales suivantes financées par le produit des impôts sur les huiles minérales:

	en millions de fr.
Construction	1 448
Entretien/renouvellement	534
Exploitation	124

Depuis le début de la tenue du compte des routes nationales en 1959 et jusqu'en 2004, environ 46,8 milliards de francs ont été dépensés pour la construction et 11,4 milliards de francs pour l'entretien, l'exploitation, l'administration et les intérêts passifs. Un montant total de 55,9 milliards de francs a donc été investi dans les routes nationales durant cette période.

Routes principales

En 2004, la Confédération a versé des contributions pour un total de 195 millions de francs aux projets d'aménagement et de construction sur le réseau suisse des routes principales.

Pour la période 2004 à 2007, la Confédération met un montant de 765 millions de francs à disposition pour l'aménagement du réseau des routes principales. Ce montant est inférieur de 89 millions à celui inscrit dans le dernier programme pluriannuel. Les coupes imposées par le Conseil fédéral résultent de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. 191 millions de francs sont prévus pour l'année 2005, 188 millions pour 2006 et 191 millions pour 2007. Les fonds mis à disposition sont presque entièrement absorbés par l'achèvement des travaux actuellement en cours sur le réseau des routes principales. Il n'y a plus d'argent pour financer de nouveaux projets.

Conformément au traité d'Etat conclu en 1977 par la Confédération suisse

et la République fédérale d'Allemagne, la route «en franchise de douane» entre Lörrach et Weil am Rhein sera construite. Les membres de la commission mixte germano-suisse demandent à leurs gouvernements de renoncer à ouvrir de nouvelles négociations. Le traité interétatique est entré en vigueur le 1^{er} août 1980. Il prévoit la mise à disposition de terrains pour la construction de cette route dans le demi-canton de Bâle-Ville. La réalisation de cet ouvrage long de 738 mètres a été constamment retardée par des oppositions politiques ainsi que des procédures judiciaires et administratives du côté suisse. Entre-temps, toutes les procédures d'autorisation ont pris force de loi. Les milieux de la protection de l'environnement ont cependant réussi à empêcher l'ouverture du chantier durant l'exercice écoulé.

Juste au moment le plus fort de la saison touristique, soit le 19 juillet, le tunnel routier de Mitholz dans la vallée de la Kander (BE) a dû être fermé pour des raisons de sécurité. Cette tranchée couverte à deux voies mise en service en 2002 est longue de 640 m et a coûté 18 millions de francs. Deux années seulement après son inauguration, des fissures ont été découvertes dans la voûte si bien que le tunnel a dû être complètement fermé à la circulation. Une première enquête a révélé que ce tunnel était soumis à des pressions trop élevées. Il est en effet recouvert par les matériaux d'excavation provenant du percement du tunnel de base sous le Loetschberg (NLFA). Jusqu'à l'ouverture d'une route de secours contournant le tunnel fermé, le chemin de fer BLS a mis en service des trains supplémentaires chargeant les voitures depuis Goppenstein jusqu'à Frutigen via Kandersteg, mais non pas dans le sens inverse. Le gouvernement et le parlement du canton de Berne refusent de démolir tout simplement le tunnel routier de Mitholz qui sert également d'ouvrage paravalanche.

Le 17 décembre, le pont sur le Rhin à la frontière germano-suisse près de Laufenburg (AG) a été officiellement inauguré et ouvert au trafic. Cet ouvrage long de 225 mètres décharge notamment du trafic les localités situées sur les deux bords du Rhin.

Autres contributions affectées ou non affectées à des ouvrages

Dépenses de la Confédération en 2004:

en millions de fr.

Assainissement des passages à niveau et autres mesures de séparation des courants de trafic:	
– suppression et réaménagement de passages à niveau, séparation des courants de trafic	24
– ferroutage et chargement de voitures	587
Mesures de protection de l'environnement et du paysage dues à la route	110
Ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des autres routes	24
Contributions non liées aux ouvrages aux services cantonaux des routes	497
Recherche dans le domaine routier	11
Dépenses administratives	27

L'Office fédéral des transports (OFT) a dressé, en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU), la liste des 190 passages à niveau les plus dangereux du pays. Sont considérés comme dangereux les passages à niveau où moins de six secondes s'écoulent entre le moment où l'on voit le train et l'arrivée de celui-ci. Une période aussi brève ne suffit en effet pas pour traverser la voie. Jusqu'en 2007, la Confédération participera à l'assainissement de ces passages à niveau très dangereux en assumant les deux tiers des coûts, mais au maximum 100 000 francs par ouvrage. Le Conseil fédéral a décidé le 3 novembre de prolonger de deux ans, soit jusqu'à fin 2006, le délai pour le dépôt des demandes d'autorisation de planification.

L'assainissement d'un passage à niveau coûte en moyenne environ 400 000 francs. Si ces projets d'assainissement sont fréquemment retardés, c'est notamment parce que les cantons et les communes, mais aussi la Confédération, se sont imposés des programmes d'économie.

Relations internationales

Le secrétariat général de la Fédération routière suisse FRS 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), la Fédération routière suisse FRS 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).

Conclusion

L'auteur de ce rapport sur les activités de la Fédération routière FRS en 2004 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 la FRS qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par les trois associations nationales domiciliées à la Schwanengasse à Berne. 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 la FRS.

Berne, mi-mars 2005

L'auteur du rapport:
Hans Koller, lic. iur.

Statistische Angaben

Statistiques

	Seite/Page	
Motorfahrzeuge		Véhicules à moteur
Bestand	1 A	Effectif
Entwicklung	2 A	Evolution
Neuzulassungen	3 A	Mises en circulation
– nach Marken und Typen	4 A	– par marques et modèles
Einreisen vom Ausland	5 A	Entrées de l'étranger
Mineralöl- und Automobilsteuern	6 A	Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles
Fiskalleistungen	7 A	Prestations fiscales
Strassenausgaben	8 A	Dépenses routières
Treibstoffimporte	9 A	Importations des carburants
85 Strassenverkehrsunfälle	10 A	Accidents de circulation
Führerausweisentzüge	11 A	Retraits de permis

Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2004)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2004)

	2003	2004
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 753 890	3 811 351
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	25 929	26 801
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	5 735	5 833
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 645	9 643
Übrige / <i>Autres</i>	2 320	2 509
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	241 956	247 393
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 122	41 221
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	9 121	9 451
Übrige / <i>Autres</i>	130	128
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	180 295	180 899
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	50 795	50 957
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 320 938	4 386 186
Motorräder / <i>Motocycles</i>	454 464	482 419
Übrige / <i>Autres</i>	10 540	12 043
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	102 354	88 548
Total Motorräder / <i>Total des motocycles</i>	567 358	583 010
Total Motorfahrzeuge		
<i>Total des véhicules à moteur</i>	4 888 296	4 969 196
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*190 000	*190 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 931	5 070
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	165 621	173 570
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 390	35 406
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 881	24 077
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	62 020	60 887
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	12 763	13 139
Übrige / <i>Autres</i>	4 892	5 760
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	310 498	317 909

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2004 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2004

Jahr Année	Personen- wagen 1	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 4	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
1950	146 998	–	–	2 028	36 472	965	2 049	188 512	75 975	264 487	–	–	–
1960	509 279	–	–	3 127	55 150	1 102	5 122	573 780	291 326	865 106	–	–	–
1970	1 383 204	–	–	5 542	105 725	1 272	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	–	–	–
1980	2 246 752	5 938	5 149	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 ⁵	42 456	2 702 266	–	–	–
1990	2 993 529	5 909	6 034	6 034	206 743	59 706	5 947	121 249	88 439	3 809 083	–	–	–
1995 ⁶	3 229 169	7 139	6 092	6 092	209 253	46 335	6 604	123 344	98 375	4 120 906	–	–	–
1996	3 268 073	7 358	6 036	6 036	210 676	45 377	6 803	123 320	98 549	4 172 607	–	–	–
1997	3 323 421	7 669	5 982	5 982	212 150	44 805	7 084	123 880	99 552	4 260 309	–	–	–
1998	3 383 273	8 042	5 874	5 874	215 501	44 370	7 355	124 192	100 274	4 349 173	–	–	–
1999	3 467 275	8 471	5 848	5 848	221 510	44 564	7 728	124 512	100 901	4 470 691	–	–	–
2000	3 545 247	8 733	5 799	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 584 718	–	–	–
2001	3 629 713	9 139	5 771	5 771	233 920	42 653	8 527	126 559	102 311	4 706 561	–	–	–
2002	3 700 951	9 398	5 746	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	102 772	4 808 916	–	–	–
2003	3 753 890	9 645	5 735	5 735	241 956	41 122	9 121	128 253	102 837	4 888 296	–	–	–
2004	3 811 351	9 643	5 833	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	102 753	4 969 196	–	–	–

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

* Schätzungen/Estimation

¹ Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse inbegriffen) / Dès 1955 y compris les combis (ainsi que les minibus jusqu'en 1970)² Bis 1950 einschliesslich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis³ Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux⁴ Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs⁵ Ab 1980 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris les tracteurs agricoles⁶ Ab 1995 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1995 sans véhicules militaires

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

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	314 691	314 482	314 580	293 034	269 711	267 476
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	875	1 022	1 172	1 155	1 210	1 251
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	918	715	940	798	775	815
Autocars	493	697	641	648	706	704
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	19 478	21 848	22 576	20 100	17 790	18 927
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	2 996	3 678	4 645	2 745	2 367	2 653
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	835	1 161	1 281	1 133	830	915
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 702	3 222	3 124	2 866	2 723	2 771
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 308	1 315	1 134	1 072	993	1 115
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	1 822	2 153	2 199	2 241	2 306	2 178
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	346 118	350 293	352 292	325 792	299 411	298 803
Motorräder / <i>Motocycles</i>	28 227	30 585	29 520	27 491	40 627	42 522
Andere / <i>Autres</i>	790	869	1 353	1 490	1 587	1 915
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	19 318	19 358	19 430	18 425	6 642	3 434
Total Motorräder / Total des motocycles	48 335	50 812	50 303	47 406	48 856	47 871
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	394 453	401 105	402 595	373 198	348 267	346 676

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

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

**Die häufigsten Marken und Typen der neu in Verkehr gesetzten
Personenwagen, Januar bis Dezember 2004 kumuliert**
**Les principales marques et modèles des voitures de tourisme mises
en circulation, janvier à décembre 2004 cumulés**

Rang	Marke/Marque	Typ/Modèle	Total	in/en %
1	VW	GOLF V	8 071	3,0
2	PEUGEOT	307	6 151	2,3
3	AUDI	A4	5 615	2,1
4	PEUGEOT	206	4 830	1,8
5	BMW	3ER-REIHE	4 761	1,8
6	VW	TOURAN	4 675	1,7
7	OPEL	ZAFIRA A	4 614	1,7
8	TOYOTA	YARIS	4 467	1,7
9	VW	POLO	4 430	1,7
10	FORD	FOCUS	4 085	1,5
11	VW	PASSAT	3 906	1,5
12	RENAULT	MEGANE II	3 842	1,4
13	OPEL	ASTRA H	3 762	1,4
14	AUDI	A3	3 690	1,4
15	OPEL	CORSA	3 644	1,4
16	RENAULT	MEGANE-SCENIC II	3 506	1,3
17	MERCEDES-BENZ	C-KLASSE	3 502	1,3
18	OPEL	MERIVA	3 305	1,2
19	TOYOTA	RAV 4	2 964	1,1
20	TOYOTA	COROLLA	2 951	1,1
21	HONDA	JAZZ	2 917	1,1
22	CITROEN	C3	2 909	1,1
23	BMW	5ER-REIHE	2 887	1,1
24	MERCEDES-BENZ	E-KLASSE	2 849	1,1
25	SKODA	OCTAVIA	2 712	1,0
26	FIAT	PUNTO	2 635	1,0
27	SUBARU	LEGACY	2 601	1,0
28	OPEL	VECTRA C	2 494	0,9
29	RENAULT	CLIO	2 372	0,9
30	FORD	FOCUS C-MAX	2 327	0,9
31	BMW	X3ER-REIHE	2 254	0,8
32	FORD	FIESTA	2 197	0,8
33	SMART	COUPE	2 195	0,8
34	OPEL	ASTRA G	2 185	0,8
35	AUDI	A6	2 161	0,8
36	SUBARU	JUSTY	2 121	0,8
37	MAZDA	MAZDA 6	2 098	0,8
38	SUBARU	FORESTER	1 950	0,7
39	ALFA-ROMEO	147	1 904	0,7
40	RENAULT	SPACE	1 893	0,7
	Übrige/autres		133 044	49,8
			267 476	100,0 %

**Einreise aller Fahrzeuge 2002/2003 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2002/2003 (Trafic journalier moyen estimé)**

2002/2003	Total 2002		Total 2003	
	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger
Personenwagen/ voitures de tourisme		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout
Immatriculation/ Immatriculations				
Deutschland <i>Allemagne</i>	68 739	30,7 %	71 466	32,1 %
Frankreich <i>France</i>	88 457	39,5 %	87 369	39,2 %
Italien <i>Italie</i>	45 327	20,3 %	43 217	19,4 %
Österreich <i>Autriche</i>	13 733	6,1 %	13 383	6,0 %
Übrige <i>Autres</i>	7 515	3,4 %	7 534	3,4 %
Total	223 771	100,0 %	222 968	100,0 %
Schweiz/Suisse	105 218	32,0 %	112 324	33,5 %
Gesamttotal/Grand Total	328 989	100,0 %	335 292	100,0 %

Quelle / Source: BFS / OFS

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im
Jahre 2004**
*Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées
par la circulation routière en 2004*

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	2 926 657 737
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	1 978 723 661
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	4 905 381 398
2710.1993/1994/ Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	0
9100/9900	
4011.1000–9900	
4013.1000–9000 Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	1 647 957
8407. Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408. <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	283 886
8511. Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512. <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	804 921
8701.1000 Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 024
8701.2000 Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	17 438
8703.2100–9030 Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	12 275 222
8702./8704. Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	2 481 097
8705.1010–4000 Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	1 138
8706. Chassis / <i>Châssis</i>	7 021
8707. Karosserien / <i>Carrosseries</i>	20 739
8708. Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	8 088 482
8711.1000–9000 Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 163 388
8714.1100–1990 Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	265 366
8716. Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	174 581
9029.1010–9010	
9104.0000 Armaturebrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	20 559
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	311 765 664
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	28 254 819
Total	5 245 401 881

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

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

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).
Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE).

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

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004
<i>Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales</i>								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954,8	1 085,5	1 321,9	2 505,9	2 913,9	2 819,5	2 861,6	2 897,9
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	73,2	74,2	74,9
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	9,8	11,8	14,4	13,0	—	—	—	—
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263,3	1 416,4	1 744,7	1 767,5	1 978,7	1 909,4	1 937,6	1 959,2
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	612,9	627,0	672,3
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör								
<i>Droits sur les véhicules et accessoires</i>								
Zollerträge / Droits de douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227,6	197,4	284,3	244,8	354,5	340,6	334,0	340,0
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	6,8	6,0	7,2	3,7	—	—	—	—
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	334,8	352,0	592,0	559,6	876,7	828,1	809,2	849,8
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	—	150,5	190,5	256,4	291,3	294,6	298,3	299,5
Schwerverkehrsabgabe /								
<i>Redevances sur le trafic des poids lourds</i>								
Einnahmen des Bundes, total								
<i>Recettes totales de la Confédération</i>								
Kantonale Motorfahrzeugsteuern	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	7 650,9	7 642,7	7 787,2
<i>Impôts sur les véhicules à moteur</i>								
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 781,4	1 820,0	*1 860,0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	291,9	*300,0	*315,0
<i>Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant</i>								
Energieforschungsbeitrag	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	57,9	39,9	42,6
<i>Contribution à la recherche énergétique</i>								
Unfallverhütungsbeitrag	3,5	4,0	4,9	—	—	—	—	—
<i>Contribution à la prévention des accidents</i>								
	7,1	7,7	16,0	16,1	14,9	15,5	16,6	18,4
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	9 797,6	9 819,2	10 023,2

* 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)

	1958–2001	2002	2003	2004
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb	42 403,1	1 502	1 426	1 448
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	1 666,5	–	–	–
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	*2 311,0	488	517	534
Erneuerungen 1958–1984 / Renouvellements 1958–1984	1 978,3	–	–	–
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretien 1958–1984				
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)	2 087,8	128	128	124
Entretien courant (incl. service de protection)	841,1	–	–	–
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994				
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	5 823,0	209	201	195
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge / Verkehrstrennung	1 236,8	28	28	24
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	2 824,4	563	573	587
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	101,3	–	–	–
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	6,1	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusqu'au 31.12.1995	1 872,3	149	152	110
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)				
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)	583,8	33	32	24
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten				
Protection des autres routes contre les forces de la nature				
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich	5 522,2	417	390	416
Participation générale aux frais routiers et pérequisition financière	1 899,1	78	65	55
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	418,8	27	25	26
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	128,0	10	10	11
Forschung / Recherche	196,1	17	25	27
Verwaltung / Administration				
Total Ausgaben / Dépenses totales	71 899,7	3 649	3 572	3 581
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuermzuschlag, Autobahnvignette	76 327,9	3 631	3 682	3 716
Recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18,8	–	–	–
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (–) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»	–	–18	+110	+135
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»				
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 456	3 566	3 701

* ab / dès 1997 Nationalstrassen, Unterhalt / Routes nationales, entretien

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111)		(2710.1912)		(2709.0090)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	179,2	378 851	45,2	5 382 843	419,0
1971	1 600 096	256,1	434 028	66,3	5 186 463	516,3
1972	1 756 342	295,9	422 780	58,1	4 817 568	440,4
1973	1 654 833	408,5	473 054	106,9	6 092 931	662,6
1974	1 489 731	637,8	396 940	128,7	6 008 689	1 634,9
1975	1 648 583	583,7	400 446	112,3	4 385 046	1 076,8
1976	1 554 781	607,8	407 445	121,4	4 014 479	1 016,2
1977	1 695 126	613,5	430 746	130,5	4 144 882	1 080,7
1978	1 742 080	545,9	478 674	119,5	3 872 225	768,7
1979	1 637 408	929,3	478 010	254,3	4 203 409	1 142,4
1980	1 710 471	1 087,3	505 618	270,1	3 832 443	1 669,6
1981	1 770 795	1 335,4	495 862	299,2	3 241 634	1 855,4
1982	1 836 690	1 326,0	498 000	302,2	3 636 660	1 951,9
1983	1 914 247	1 258,1	513 400	277,4	4 046 305	2 018,7
1984	2 092 434	1 380,1	494 711	283,2	3 973 667	2 096,1
1985	2 054 391	1 452,6	548 395	332,2	3 810 036	2 052,7
1986	2 256 769	810,4	610 151	178,3	3 909 383	935,9
1987	2 281 637	692,7	660 567	164,7	3 895 006	870,5
1988	2 471 763	688,4	719 153	154,5	3 845 408	704,6
1989	2 762 012	1 031,8	758 287	217,2	3 013 434	698,8
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

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)			
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente
	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger
1970	74 709	35 981	1 666	40 488	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	2 121	45 411	87	73	127	112
1980	67 160	32 326	2 702	50 339	90	74	162	124
1985	72 030	29 827	3 222	55 558	96	54	193	137
1990	79 436	29 243	3 809	79 199	106	56	229	196
1991	77 922	28 240	3 913	81 406	104	51	235	201
1992	83 434	28 683	3 966	83 971	112	49	238	207
1993	83 379	28 210	3 995	75 073	112	43	240	185
1994	82 278	29 278	4 034	73 068	81	40	242	180
1995	89 098	28 759	4 121	70 909	80	41	247	175
1996	81 914	26 539	4 173	77 731	74	36	250	192
1997	79 178	27 286	4 260	76 846	76	35	256	190
1998	77 945	27 790	4 349	79 812	77	35	261	197
1999	79 787	29 527	4 471	80 156	82	34	268	198
2000	75 351	30 058	4 585	83 472	84	35	275	206
2001	*23 896	30 160	4 707	84 301	84	32	283	208
2002	*23 647	29 774	4 809	84 000	83	30	289	207
2003	*23 840	30 098	4 888	84 200	84	32	293	208
2004	-	28 330	4 969	83 000	79	30	298	205

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source: Communiqué de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa
* Unfälle mit Personenschaden / Accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2002	2003	2004
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	44 334	43 239	46 832
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	7 395	7 230	7 889
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	2 004	1 932	2 130
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 227	1 200	1 328
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	9 649	9 558	7 795
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	66	46	45
Total	48 104	57 719	64 675	63 205	66 019

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2004
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	31 692
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 502
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	6 516
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	2 257
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 787
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 681
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	6 155
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	950
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	999
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	1 472
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	1 727
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	10 533

