

2007

Rapport annuel

routesuisse – Fédération routière suisse FRS

2007

Rapport annuel

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS

Mittelstrasse 32, Case postale 8224, 3001 Berne

T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern

T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://www.routesuisse.ch>; <http://www.strasseschweiz.ch>

E-Mail: info@strasseschweiz.ch

Avant-propos

La croissance économique pousse la demande d'énergie. Cette règle vaut aussi pour le secteur des transports. Il y a seize ans, la Suède a introduit une taxe environnementale sur l'énergie. Sans succès: récemment encore, le parc automobile suédois était l'un des plus inefficients d'Europe en termes d'émissions de CO₂. L'exemple suédois confirme, si besoin en était, que les émissions du secteur des transports augmentent malgré une lourde taxe sur le CO₂. Surtout quand l'économie connaît une période de forte croissance.

La souplesse des prix dans le domaine du trafic routier motorisé est faible. On sait d'expérience que la demande d'énergie n'est guère influencée par des hausses de prix. C'est dire l'inefficacité de taxes d'incitation (par exemple, la taxe CO₂) sur les carburants.

Les mesures d'incitation imposées au trafic routier motorisé doivent s'accompagner de possibilités de substitution: faute d'offres réellement équivalentes (modes de transport ou véhicules alternatifs), les taxes d'incitation sont sans effet. En revanche, en présence d'alternatives réelles (par exemple, nouvelles technologies diesel, véhicules au gaz naturel, «green cars», etc.), les mécanismes d'incitation peuvent parfaitement influencer les comportements sur le marché.

Il est possible d'accélérer le passage vers des technologies de propulsion plus économiques et plus efficaces. L'Italie a donné l'exemple en 2007 avec une prime à la démolition et une exemption fiscale de deux ans pour les voitures neuves. Idem pour la Suède avec des contributions aux rabais pour l'achat desdits «green cars». Dans les deux pays, un nombre record de voitures ménageant l'environnement ont été mis en circulation durant l'exercice écoulé.

routesuisse soutient les mesures d'encouragement qui accélèrent le renouvellement du parc automobile par des véhicules répondant aux dernières technologies d'économie (par ex., des incitations à l'achat comme la suppression de l'impôt sur l'importation d'automobiles, des réductions dans l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, etc.). En revanche, **routesuisse** rejette la taxe CO₂ et d'autres impôts d'incitation sur l'énergie qui ne sont pas utiles à la politique climatique.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS a le mandat statutaire de défendre les intérêts du peuple, de la société et de l'économie dans le domaine des transports. Organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, **routesuisse** s'est efforcée durant son 61^e exercice, avec la collaboration de ses organisations membres, de remplir ce mandat dans le cadre de ses possibilités.

Le présent rapport décrit les activités déployées par **routesuisse** durant l'année 2007 et offre un aperçu des principaux événements survenus dans les domaines des transports, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la politique financière ainsi qu'un résumé de la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de l'économie automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le comité central de **routesuisse**.

Avant-propos	3
Liste des abréviations	8
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	13
Objectif et membres	13
Organes routesuisse	16
Assemblée générale	16
Comité central	17
Conseil de direction	19
Organe de contrôle	23
Secrétariat général	23
ÉCONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER EN 2007	29
Le trafic routier Suisse	29
Structure et développement	29
Trafic de personnes	30
Demande dans le trafic de personnes	30
Evolution de la demande dans le trafic de personnes	31
Volume de transport et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (trafic routier)	31
Trafic de marchandises	32
Evolution de la demande dans le trafic de marchandises	32
Trafic de marchandises par les Alpes suisses	33
Développement du parc de véhicules	35
Sécurité routière	36
Statistique des accidents	36
Etudes	37
Campagnes de sécurité routière	38
Droit de la circulation routière	38
Nouvelles dispositions légales	38
Exécution des lois	39
Mesures administratives	40
Politique des transports	42
Union européenne (UE)	42
Accord Suisse-UE sur les transports terrestres	42
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres	42
Construction routière	44
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure routière conforme aux besoins	44
Bouchons sur les routes nationales	44
Projets routiers dans les cantons	45

Transports publics	45
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	45
Rail 2000	47
Alptransit (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, NLFA)	47
Raccordement au réseau à haute vitesse européen	50
Mesures contre le bruit des chemins de fer	50
Financement des grands projets des transports publics FTP	50
Trafic d'agglomération	51
Politique de l'énergie et de l'environnement	52
Energie	52
Mesures d'économie d'énergie	52
Plans d'action concernant l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables	53
Environnement	56
Immissions de polluants atmosphériques	56
Changement climatique	57
Réduction des émissions de CO ₂	59
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques	63
Mesures des cantons et des communes pour la protection de l'air	64
Commerce et industrie	66
Véhicules	66
Production et ventes mondiales	66
Véhicules à moteur neufs mis en circulation (en Suisse)	67
Carburants	68
Vente de produits pétroliers en Suisse	68
Assurances	69
Tourisme	70
Tourisme international	70
Tourisme en Suisse	71
Comportement touristique de la population résidente suisse	72
Finances	73
Politique financière	73
Finances fédérales	73
Nouvelle péréquation financière (RPT)	73
Nouveau mode d'affectation de l'impôt sur le kérosène	74
Redevances routières	74
Compte routier	77
Compte de l'infrastructure du trafic routier	77
Chiffres d'affaires de la branche automobile	77
Prestations fiscales	78
Imposition des carburants	80
Imposition des véhicules à moteur	80

Construction et financement des routes	81
Routes nationales	81
Tronçons projetés ou en construction	81
Tronçons terminés	81
Financement des routes nationales	82
Fonds d'infrastructure Routes	83
Routes principales	84
Autres contributions affectées ou non affectées à des ouvrages	84
Relations internationales	86
Conclusion	86
Données statistiques	87

Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
AG	Canton d'Argovie
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARV	Association routière vaudoise
asa	Association suisse des services des automobiles
ASCA	Association suisse des conducteurs motorisés abstinents
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMAS	Registre central des mesures administratives de l'Office fédéral des routes
ASST	Association suisse des sciences des transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
BE	Canton de Berne
BLS SA	Chemin de fer du Berne-Lötschberg-Simplon S.A.
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents
BTA	Bourse du transit alpin
CDJP	Conférence des directeurs cantonaux de justice et police
CFF	Chemins de fer fédéraux
CO ₂	Dioxyde de carbone
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFE	Département fédéral de l'économie
DSN	Délégation de surveillance de la NLFA
DTAP	Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
EMPA	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
EPFZ	Ecole polytechnique fédérale de Zurich
ESA	Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur
ETCS	Système standard de signalisation et de sécurité électronique des trains pour les chemins de fer européens

FMS	Fédération motocycliste suisse
FRS	Fédération Routière Suisse
FSMC	Fédération suisse des moniteurs de conduite
FSR	Fonds de sécurité routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FTP	Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics
GR	Canton des Grisons
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRF	International Road Federation
IVT	Institut pour la planification du trafic, la technique des transports, la construction de routes et de chemins de fer de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ)
KeeF	Critères pour les véhicules énergétiquement efficaces et produisant peu d'émissions (sigle allemand KeeF)
LETC	Loi fédérale sur les entraves techniques au commerce
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
LTVA	Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
NOx	Oxydes d'azote
OAC	Ordonnance sur l'admission à la circulation routière
OCCR	Ordonnance sur les contrôles de la circulation routière
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OETV	Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMCo	Ordonnance sur l'admission des monitrices et moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (ordonnance sur les moniteurs de conduite)

ONU	Organisation des Nations Unies
OPAir	Ordonnance sur la protection de l'air
OPVH	Ordonnance sur la protection des voies de transport historiques en Suisse
OTR 1	Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles
PDC	Parti démocrate-chrétien
PRD	Parti radical-démocratique
PS	Parti socialiste suisse
PSI	Institut Paul Scherrer
PVS	Parti des Verts Suisse (Parti écologiste suisse - Les Verts)
Rola	«La chaussée roulante»
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RPT	Péréquation financière et Répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes
SFZ	Schweizerische Fachstelle für Zweiradfragen
SO	Canton de Soleure
SSE	Société suisse des entrepreneurs
SSM	Société suisse pour l'étude des carburants et lubrifiants
TCNA	Transport combiné non accompagné
TCS	Touring Club Suisse
TGV	Train à Grande Vitesse
TI	Canton du Tessin
TP	Transports publics
UDC	Union démocratique du centre
UE	Union européenne
UP	Union pétrolière
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UPSC	Union professionnelle suisse de caravanes, Caravaning-Suisse
UR	Canton d'Uri
USIC	Union suisse des carrossiers
VDA	Union allemande de l'industrie automobile

- VESTRA (anciennement:) Union des entreprises suisses de revêtements de route (aujourd'hui:) Fédération Infra
- VS Canton du Valais
- VSIG (anciennement:) Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (aujourd'hui:) Commerce suisse
- ZEB Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (sigle allemand ZEB)

Organisation et administration

Objectif et membres

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

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

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

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

Aucune mutation n'est à signaler durant l'exercice écoulé parmi les membres de l'association **routesuisse**. Cette dernière compte donc au total 34 membres, soit 30 associations nationales, 2 organisations faitières cantonales (ligues), 1 entreprise et 1 personne individuelle qui peuvent être réparties comme suit 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)	Frauenfeld
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
VSIG Commerce Suisse	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
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)	Zurich
Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur ESA	Berthoud
Salon international de l'automobile	Grand- Saconnex
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zurich
Union pétrolière UP	Zurich
Union professionnelle suisse de caravanes UPSC Caravaningsuisse	Thoune
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	Berne
Union suisse des carrossiers USIC	Zofingue

Economie routière

Industrie suisse d'enrobés	Rothenburg
3M (Switzerland) SA	Rüschlikon
Société suisse des entrepreneurs SSE	Zurich
Fédération Infra (anciennement VESTRA)	Zurich

Ligues routières cantonales

Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

Divers

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

Organes routesuisse

Assemblée générale

La 62^e assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 12 juin à Berne. Elle a été suivie par 31 délégués qui réunissaient 979 voix sur un total de 1031 voix de délégués. De nombreux hôtes de l'administration fédérale ainsi que d'organisations amies et de la presse étaient également présents.

Dans son allocution d'ouverture, le président a notamment évoqué le fonds d'infrastructure, le futur financement des transports publics par les usagers de la route, la politique climatique et la politique de transfert de la route au rail ainsi que le projet de bourse du transit alpin.

Evoquant le fonds d'infrastructure entré en vigueur le 1er janvier 2008, Niklaus Zürcher a relevé qu'il s'agissait avant tout d'un fonds routier. Ce fonds d'infrastructure remonte en effet à une initiative prise il y a plus de dix ans par **routesuisse**. Dès 2010, ce fonds versera quelque 3,4 milliards de francs aux programmes des agglomérations. L'équité exigerait que sur ce montant 900 millions de francs au maximum soient versés aux transports publics (TP) et 2,5 milliards aux projets routiers.

Niklaus Zürcher a par ailleurs rappelé que le trafic routier privé finance à partir de 2008 les TP avec un montant annuel d'au moins 1,5 milliard de francs (!) via le produit affecté des impôts sur les huiles minérales, le fonds FTP et le fonds d'infrastructure. Le projet «Vue d'ensemble FTP» et le «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (sigle allemand ZEB) annoncent d'autres charges financières pour la route.

Le ZEB n'est pas satisfaisant, a relevé en substance le président de **routesuisse**. Il ne s'agit pas du tout de la conception globale des transports publics qu'il serait pourtant urgent d'établir. On y cherche en vain des indications sur le développement de la demande ou sur les goulets d'étranglement prévisibles dans le réseau ferroviaire ou encore des idées de mesures d'exploitation qui permettraient de régler provisoirement ces goulets d'étranglement. Tant que la Confédération ne présente pas une vision globale des transports publics, il ne sert à rien de discuter de possibilités de financement concrètes pour assurer la relève du programme FTP. «Nous rejetons clairement des mesures nouvelles et précipitées qui visent unilatéralement le trafic routier comme l'introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants, l'extension de l'affectation des droits sur les carburants ou encore le péage routier urbain pour financer à l'avenir les transports publics», a souligné Niklaus Zürcher.

Le président de **routesuisse** a rappelé que la taxe CO₂ est d'autant plus superflue que le système du centime climatique fonctionne parfaitement et que la Suisse a fait depuis longtemps son devoir en matière de politique climatique. La Suisse est un modèle dans ce domaine et elle n'a pas besoin d'avoir mauvaise conscience. Les milieux qui osent prétendre sérieusement que la population et l'économie suisses doivent faire des sacrifices supplémentaires, renoncer à certains avantages et modifier fondamentalement leur comportement en raison de leurs émissions actuelles de CO₂ ne cherchent qu'à alimenter leur idéologie politique.

Dans son allocution Niklaus Zürcher a sévèrement critiqué la bourse du transit alpin (BTA) adoptée par le Conseil fédéral et vantée comme étant un instrument économique permettant de transférer les transports de la route au rail. La BTA n'a strictement aucun rapport avec l'économie de marché, car les contingentements, de quelque nature qu'ils soient, ne sont jamais une mesure économique, a-t-il conclu.

Les délégués ont approuvé tacitement le procès-verbal de l'assemblée générale 2006, la partie statutaire du rapport d'activités ainsi que le compte d'exploitation 2006 et le budget 2008. Grâce à des prélèvements dans le fonds de réserve, le compte boucle avec un résultat équilibré. Le budget prévoit un excédent de dépenses de 126 000 francs.

Conséquence des mutations annoncées au comité central, l'assemblée générale a procédé aux élections complémentaires suivantes pour la période de fonction 2006 à 2009:

Membres ayant le droit de nommer un remplaçant au Comité central de **routesuisse** (selon art. 13 des statuts):

- Association suisse des transports routiers ASTAG: Michael Gehrken (en lieu et place de Kandid Hofstetter, membre du comité central et du conseil de direction ainsi que vice-président de **routesuisse**/FRS de 2001 à août 2006)
- Commerce Suisse – Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros VSIG: Kaspar Engeli (siège vacant jusqu'ici)

Autres membres du comité central **routesuisse**:

- Swiss Cycling Fédération cycliste et motocycliste suisse: Melchior Ehrler (siège vacant jusqu'ici)
- Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA: Willi von Atzigen (en lieu et place de Jürg Fischer, membre du comité central de 1999 à mai 2007)
- Fédération suisse du tourisme FST: Mila Trombitas (en lieu et place de Judith Renner, membre du comité central de 2002 à décembre 2006)

Orateur invité de l'assemblée, le conseiller national Markus Hutter a fait un exposé sur le thème «Ce que les parlementaires attendent des associations». Après une analyse détaillée de la défense politique d'intérêts, en particulier dans le domaine de la politique suisse des transports, l'intervenant a fait une appréciation critique, mais constructive des activités des différentes organisations en évaluant plus particulièrement l'utilité et l'efficacité du travail de l'association **routesuisse**.

Comité central

17

Le comité central s'est réuni deux fois, soit le 17 avril et le 21 novembre. A côté des affaires statutaires, il a examiné en particulier les activités déployées au niveau fédéral concernant le changement climatique ainsi que le péage routier urbain (road pricing) et le projet d'impôts et de redevances écologiques. Les carburants alternatifs, leurs potentiels et leurs risques pour le marché suisse, étaient un autre thème fort du comité central.

Par ailleurs, le comité central a été informé en permanence sur les procédures de consultation et les activités du conseil de direction et du secrétariat général.

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

Niklaus Zürcher (président)	Automobile Club de Suisse ACS
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Tony Wohlgensinger (vice-président)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS
Sven Britschgi	Association suisse des services des automobiles asa
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Bruno W. Claus	Union suisse des carrossiers USCI
Melchior Ehrler	Swiss Cycling, Fédération cycliste et motocycliste suisse
Kaspar Engeli	Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros VSIG Commerce Suisse
Martin Fehle	Société suisse des entrepreneurs SSE
Jürg Fischer (jusqu'à mai 2007)	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA
Willy von Atzigen (depuis juin 2007)	
Ronald Ganz	Union pétrolière
Michael Gehrken	Association suisse des transports routiers ASTAG
Jean-Marc Hensch	Association suisse de l'industrie gazière ASIG
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Andreas Pflugshaupt (jusqu'à juin 2007)	Fédération motocycliste suisse FMS
Andreas Iff (depuis septembre 2007)	
David Piras	Les Routiers Suisses
Bruno Siegenthaler	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Rolf Studer	Salon international de l'automobile
Jean-François Tosetti (jusqu'à octobre 2007)	Association routière vaudoise ARV
Patrick Eperon (depuis octobre 2007)	
Mila Trombitas	Fédération suisse du tourisme FST
Rolf Wildberger	motosuisse

Conseil de direction

Le conseil de direction a tenu cinq séances durant l'exercice écoulé. Voici les thèmes forts de ses discussions:

- *immissions de particules fines*: le Concept d'intervention cantonal Particules fines adopté par la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) a déclenché de nombreuses activités jusqu'au printemps de l'exercice écoulé. Le conseil de direction a été informé sur l'avancement des travaux dans les associations. De son côté, le secrétariat général de **routesuisse** a préparé un dossier intitulé «Faits et arguments sur le thème des particules fines». Cette documentation peut être consultée sur le site internet.
- *«changement climatique»*: le rapport IPPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) a déclenché une discussion de fond sur la future ligne de **routesuisse** dans les questions touchant au changement climatique et aux mesures réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Le document stratégique suivant a été rédigé à cet effet:

Prise de position concernant le changement climatique et les mesures réduisant les gaz à effet de serre

- 1) Premier constat: les émissions de CO₂ d'origine humaine représentent environ deux à trois pour-cent de tous les gaz à effet de serre. Avec une part de 0,2% aux émissions globales de CO₂ la Suisse ne contribue que de manière insignifiante au changement climatique. – **routesuisse** approuve néanmoins les efforts visant à réduire les émissions de CO₂. Les associations routières sont d'accord avec les objectifs de la Suisse en termes de réduction du CO₂ conformément au protocole de Kyoto (-8% par rapport à 1990) et à la loi sur le CO₂ (-10% par rapport à 1990). **routesuisse** soutient d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre à condition que la politique climatique suisse soit en harmonie avec celle de l'UE et ne conduise pas à des restrictions massives pour la population et l'économie.
- 2) Deuxième constat: en Suisse, un tiers environ des émissions de CO₂ d'origine humaine sont dues à la consommation d'énergie fossile par le trafic motorisé. **routesuisse** soutient les efforts entrepris pour réduire les émissions de CO₂ dans le domaine du trafic. Cependant, les mesures de réduction des gaz à effet de serre doivent répondre aux trois principes suivants: elles doivent être volontaires; elles doivent exploiter le potentiel de réduction technique; elles doivent utiliser les possibilités avantageuses de réduction des émissions dans les pays en développement et émergents.
- 3) Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂, la branche du trafic routier motorisé a développé une foule d'activités visant la réduction de la consommation, donc celle des émissions de CO₂, sur une base volontaire (centime climatique sur les carburants, étiquette-énergie, mode de conduite Eco drive, baisse de la consommation spécifique de flotte). Ces mesures ont obtenu de bons résultats. Le centime climatique permettra même sans doute de dépasser les engagements pris à l'égard de la Confédération (ré-

duction des émissions de CO₂ de 9 millions de tonnes entre 2008 et 2012). **routesuisse** demande que les autorités recourent davantage aux mécanismes d'incitation du protocole de Kyoto qui permettent notamment d'investir dans des technologies propres dans les pays en développement (les réductions ainsi obtenues doivent être imputées aux objectifs imposés en Suisse). La participation de la Suisse à ce commerce de certificats d'émission est la bonne voie sur laquelle notre pays doit s'engager afin de poursuivre la réduction des gaz à effet de serre après échéance du protocole de Kyoto de la convention climatique onusienne.

- 4) L'optimisation des moteurs à combustion doit être poursuivie dans un cadre légal (par exemple, les prescriptions sur les émissions) qui tient compte des possibilités réalistes de l'industrie automobile et de la recherche scientifique. La Suisse doit, dans ce domaine, éviter de se précipiter et de faire cavalier seul. Elle doit en particulier renoncer à prendre des mesures qui la défavorisent dans la concurrence internationale. **routesuisse** est favorable à la reprise des prescriptions UE sur les émissions des véhicules neufs, normes qui sont progressivement renforcées. Compte tenu du besoin qu'il y a en Suisse de véhicules fortement motorisés, elle rejette cependant une limitation légale des émissions moyennes de toutes les voitures de tourisme nouvellement immatriculées sur la base des valeurs moyennes fixées par l'UE.
- 5) **routesuisse** soutient les mesures qui accélèrent le renouvellement du parc automobile avec des véhicules répondant aux technologies économiques les plus récentes (par exemple, des incitations à l'achat par la suppression de l'impôt sur les automobiles lors de l'importation, des réductions de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, etc.). Ces mesures de promotion doivent reposer sur des bases légales simples et praticables et elles doivent être neutres du point de vue des coûts pour l'ensemble des milieux concernés.
- 6) Un mode de conduite fluide et régulier réduit la consommation d'un quart à la moitié par rapport à un mode de conduite comportant de nombreux freinages et accélérations sur le même parcours. Pour les poids lourds, la différence peut aller jusqu'à deux tiers. **routesuisse** attend donc des autorités qu'elles gèrent le trafic en évitant les chicanes et les obstacles (ce qui implique, par exemple, la suppression des arrêts de bus sur la chaussée ou des gendarmes couchés).

- Les activités déployées au niveau fédéral, soit en particulier la formulation d'une politique fédérale de l'énergie et du climat, ont constitué un des points forts de plusieurs séances du conseil de direction. Le secrétariat général de **routesuisse** a préparé un dossier réunissant des faits et des arguments sur le thème du changement climatique. Cette documentation peut être consultée sur le site internet de **routesuisse**.
- *initiative «pour des véhicules plus respectueux des personnes»*: cette initiative lancée en février par les groupements de jeunes du Parti des Verts contre les voitures de tourisme à forte cylindrée a été débattue en détail au conseil de direction.

- *péage routier urbain (road pricing)*: le rapport du Conseil fédéral publié en mars sur une possible introduction d'un péage routier urbain en Suisse a relancé le débat sur ce thème au sein du conseil de direction de **routesuisse**. La conclusion est un refus clair et net de ce projet de nouvelle taxe d'utilisation des routes. Il est cependant vrai aussi que toutes les formes du péage routier urbain ne sont pas contestées de la même manière au niveau politique et que le cercle des alliés contre ce péage risque d'être restreint. **routesuisse** coordonnera la campagne contre le péage routier urbain.

Prise de position concernant le péage routier urbain (modèles à zones selon la proposition du DETEC)

- 1) La fluidification du trafic et la solution des problèmes de circulation dans certaines régions urbaines ne sont que des prétextes pour introduire un péage routier urbain (road pricing) selon le modèle à zones. Le but réel de cette intervention est de réduire la demande de transport, en clair de forcer les gens à renoncer à des déplacements, d'entraver la circulation routière. Il s'agit de bannir le trafic de certaines zones. Celles et ceux qui ne paient pas le prix exigé pour l'utilisation de certaines routes doivent s'arranger autrement: utiliser les transports publics (si une offre existe), choisir une autre destination ou un autre itinéraire (s'il en existe un) ou, finalement, renoncer au déplacement. – Il s'agit là de toute évidence d'une mesure dirigiste qui défavorise les personnes à faible revenu. «Celles et ceux qui ont assez d'argent se moquent du péage routier urbain» (déclaration d'Alexander Tschäppät, président de la ville de Berne, lors d'une manifestation électorale du PS Suisse à Bâle; journal «Der Bund» du 21. 08. 07).
- 2) Les objectifs du péage routier urbain sont atteints moyennant des obstacles et d'autres inconvénients s'opposant à l'accès à un certain périmètre. Il s'agit donc d'entraver le trafic de l'extérieur de ce périmètre à l'intérieur de celui-ci: la circulation à l'extérieur du périmètre est défavorisée alors que celle à l'intérieur du périmètre est favorisée parce qu'elle ne passe pas par une limite de péage. Le modèle à zones est donc dirigé contre les automobilistes pendulaires provenant des environs des villes ou des communes d'agglomération et ayant leur place de travail ou leur destination à l'intérieur du périmètre. En revanche, le trafic à l'intérieur du périmètre est ménagé (notons encore qu'outre le péage urbain l'automobiliste accédant au centre de la ville doit s'acquitter d'onéreuses taxes de parcage). – Cette politique est source de conflit parce qu'elle entrave l'accès aux centres urbains. Le clivage entre villes et campagnes sera approfondi et les aversions des populations rurales à l'égard des habitants des métropoles seront ravivées.
- 3) La ville est le centre social, économique et culturel d'une région avec ses communes et sa population. Son accessibilité est un facteur de développement essentiel pour le commerce, les arts et métiers, la culture, la formation, les services et les gens qui y vivent. Le péage routier urbain risque de dévaloriser ces tâches des communes urbaines. Il augmente le trafic dans les environs des centres et repousse les clients de la ville vers les centres commerciaux «au vert». Le péage routier urbain a des effets négatifs sur l'aménagement du territoire et encourage la dispersion de l'habitat, ce qui est problématique du point de vue écologique.

- 4) Si, dans le but d'empêcher ou de réduire les bouchons sur les routes, le trafic doit être transféré sur les transports publics, ces derniers doivent mettre en place une offre adéquate. Il faut offrir des solutions de remplacement aux automobilistes écartés de la route. Or, l'expérience montre que la capacité des TP est aujourd'hui déjà totalement épuisée aux heures de pointe et qu'il est impossible d'y ajouter des correspondances supplémentaires. De plus, l'offre des TP ne répond que partiellement à la demande dans le trafic tangentiel au sein des agglomérations: presque toutes les lignes des TP conduisent de manière radiale vers le centre urbain. Les TP n'offrent donc pas une alternative valable ou équivalente à de nombreux usagers actuels de la route, si bien que le péage routier urbain vise bien à forcer les gens à renoncer à leurs déplacements.
- 5) Si, dans le but de décharger les routes à l'intérieur des villes, le péage routier urbain vise à dévier le trafic sur les routes de contournement, il faut commencer par construire des ceintures routières performantes. Aussi longtemps que les automobilistes sont forcés de traverser la ville faute de routes de contournement ou parce que celles-ci sont bouchées, toute discussion sur le péage routier urbain est vaine.
- 6) L'installation et l'exploitation d'un péage routier urbain sont très coûteuses. A Stockholm et à Londres, les frais de perception de la taxe absorbent jusqu'à la moitié du produit du péage. A Stockholm, la mise en place du système a coûté 600 millions de francs. Il est donc parfaitement hypocrite de prétendre vouloir faire un «essai» de péage routier urbain en Suisse: une fois le coûteux et compliqué système de perception installé autour des villes, plus personne ne voudra dire que l'essai a échoué.

- *impôts écologiques sur les véhicules à moteur*: un projet d'ordonnance en faveur d'une imposition écologique des véhicules moyennant un système bonus/malus a été présenté dans le canton de Soleure. Au niveau fédéral, on a pris acte durant l'exercice écoulé de plusieurs projets de modification des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur ou de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles pour leur donner une forme incitative. Le conseil de direction a été informé en détail par le représentant de l'Association suisse des services des automobiles (asa), Sven Britschgi, sur le modèle asa d'une imposition écologique des véhicules à moteur. Aux yeux du conseil de direction, l'introduction d'un système bonus/malus serait acceptable pour l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, mais non pas pour l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles.
- *interdiction de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels*: le conseil de direction est revenu plus en détail sur le thème de l'alcool au volant en raison de la discussion qui a repris à ce sujet dans le public. Il s'est prononcé de manière différenciée sur l'interdiction de la consommation d'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels: en lieu et place d'un nouveau durcissement des prescriptions sur l'alcool dans le trafic, il faut appliquer rigoureusement les dispositions qui viennent d'être mises en vigueur (2005) et consolider ainsi durablement les effets positifs de cette réforme sur la statistique des accidents. Une nouvelle baisse du taux maximal d'alcoolémie ou une interdiction de l'alcool n'est pas justifiable au niveau politique puisqu'il a toujours été dit jusqu'ici que le maximum de 0,5 pour-mille ne posait aucun problème. De surcroît une limite zéro n'est

pas applicable dans la pratique parce que de nombreux aliments – par exemple des jus de fruits – contiennent naturellement de l'alcool ou peuvent provoquer de faibles concentrations d'alcool dans le corps humain. Tout au plus peut-on accepter une interdiction totale de la consommation d'alcool pour les jeunes nouveaux conducteurs jusqu'à 21 ans durant la période probatoire de la formation en deux phases. Cette mesure basée sur le principe «boire ou conduire» doit toutefois être étayée par des constats statistiques et scientifiques et assortie d'une marge de tolérance de 0,2 pour-mille.

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

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

Niklaus Zürcher (président)	Automobile Club de Suisse ACS
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Tony Wohlgensinger (vice-président)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles
Rudolf Zumbühl (vice-président)	Touring Club Suisse TCS
Ronald Ganz	Union pétrolière
Michael Gehrken	Association suisse des transports routiers ASTAG
Hans Koller	Secrétaire général routesuisse
Andreas Pflugshaupt (jusqu'en juin 2007)	Fédération motocycliste suisse FMS
Andreas Iff (depuis septembre 2007)	
Rolf Studer	Salon international de l'automobile
Jean-François Tosetti (jusqu'en octobre 2007)	Association routière vaudoise ARV
Patrick Eperon (depuis octobre 2007)	

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2007 ont été vérifiés par les deux réviseurs Ella Anderegg et Alfred Zollinger le 16 avril 2008. Ils recommandent à l'assemblée générale de les approuver et de donner décharge aux organes concernés.

23

Secrétariat général

A côté des travaux administratifs pour les organes de **routesuisse**, de la préparation et de l'exécution de leurs mandats, le secrétariat général a accompli durant l'exercice écoulé de nombreuses tâches de coordination et veillé à l'information interne et externe sur des objets touchant aux politiques des trans-

ports, de l'énergie, des finances et de la protection de l'environnement. L'accompagnement du comité consultatif «Trafic + Automobile», y compris la rédaction d'un avant-papier sur les objets de la session parlementaire touchant à la politique des transports, la réalisation du service d'information «News Route Suisse» composé d'actualités du trafic routier ainsi que l'exécution des mandats de prestations donnés au service de documentation sont d'autres tâches permanentes du secrétariat.

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

- Etudes actuelles sur l'utilité des transports et comptes des coûts des transports – Plus de bénéfiques que de charges (2 mars)
- Rapport du Conseil fédéral sur une possible introduction du péage routier urbain en Suisse – inutile et inefficace (16 mars)
- Tout ce que la route finance – impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2006: près de 8,7 milliards de francs (2 mai)
- Le centime climatique fonctionne – 62^e Assemblée générale ordinaire du 12 juin 2007 à Berne (12 juin)
- L'objectif de réduction est dépassé – Confirmation du business plan définitif: le centime climatique est extrêmement efficace (29 juin)
- L'offre ZEB est prioritaire – L'étalement dans le temps des programmes d'investissement pour les TP ne doit pas être un tabou (9 août)
- Inutile taxe d'incitation – Rapport du département Leuenberger sur la future politique climatique de la Suisse (16 août)
- Grave disproportion – Les investissements dans la route et dans le rail sont-ils équilibrés? (31 août)
- Business plan de la Fondation Centime Climatique approuvé – Augmentation de l'écart par rapport à l'objectif CO2 – Le centime climatique indique la voie (28 septembre)
- En achetant une nouvelle voiture, on paie finalement le double – Chère, mais très appréciée (9 novembre)
- Décision du Conseil fédéral approuvant un essai de péage routier urbain – Refus de principe (7 décembre)

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

- *modification de l'article 86 de la Constitution fédérale et mise en place d'un financement spécial pour les transports aériens (janvier):* ce projet de réforme de la Constitution fédérale concerne l'utilisation du produit affecté des impôts sur les huiles minérales grevant le kérosène. **routesuisse** s'est en principe déclarée d'accord avec ce projet en favorisant clairement la variante 2 selon laquelle un financement spécial des tâches dans les transports aériens (notamment pour la protection contre le bruit) est créé moyennant une affectation partielle du produit (par analogie à la réglementation appliquée dans le trafic routier). En revanche, elle a refusé la variante 1 (affectation to-

tale des produits) et la variante 3 (utilisation du produit affecté des impôts sur les huiles minérales de manière générale également pour les transports aériens).

- *loi sur la redevance d'utilisation des routes nationales (janvier)*: dans sa réponse, **routesuisse** a approuvé le projet de loi sur la redevance d'utilisation des routes nationales en soutenant notamment l'idée de reprendre la majeure partie des dispositions légales actuellement en vigueur. Elle a constaté avec satisfaction que les projets d'une «redevance forfaitaire liée à la plaque minéralogique» ou d'une taxe forfaitaire selon le modèle autrichien ou encore d'une redevance liée aux prestations (nombre de kilomètres parcourus) ont été abandonnés.
- *Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) (janvier)*: **routesuisse** a en principe soutenu les modifications proposées de l'ordonnance sur les chauffeurs tout en demandant que les réglementations de l'OTR 1 soient mieux adaptées aux conditions particulières des transports intérieurs suisses et conçues de manière à ce que les personnes concernées les comprennent facilement (formulations plus claires, suppression des contradictions, etc.) et puissent facilement les appliquer. Il a été renvoyé aux prises de positions des membres de **routesuisse** directement concernés (ASTAG, Les Routiers Suisses) dans de nombreuses questions (responsabilité civile de l'employeur, définition de la place de travail, levée de la réglementation des 12 jours pour les chauffeurs de cars, horaire hebdomadaire de 48 heures en l'espace de 12 ou de 6 mois, dispositions sur les heures supplémentaires et les pauses, sur le repos, sur le trajet conduisant vers le véhicule et au départ de celui-ci, réglementation de la poursuite pénale).
- *adaptation de la taxe poids lourds en 2008 (février)*: **routesuisse** a rejeté pour des raisons de principe une nouvelle augmentation des tarifs RPLP à partir de 2008. Premièrement, la légalité de cette mesure est douteuse alors que le taux de couverture des coûts du trafic routier de marchandises ne cesse de croître; deuxièmement, la hausse de la RPLP ne repose de toute évidence que sur la planification financière alors que les objectifs premiers de ce prélèvement, à savoir le transfert des transports de la route au rail et la protection de l'environnement, passent au second plan.
- *loi fédérale sur les entraves techniques au commerce (LETC) (mars)*: dans sa prise de position sur la révision de la LETC, **routesuisse** approuve en principe ce projet. Elle a salué notamment l'inscription dans la loi d'un instrument supplémentaire réduisant les obstacles techniques au commerce, à savoir le principe du «Cassis de Dijon». Le but est de vérifier et, le cas échéant, de supprimer les éventuels écarts du droit suisse des produits par rapport aux réglementations UE.
- *Ordonnance sur l'admission des monitrices et moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (ordonnance sur les moniteurs de conduite, OMCo) (mars)*: **routesuisse** a approuvé dans sa réponse ce projet qui consiste à sortir de l'Ordonnance sur l'admission à la circulation routière (OAC) toutes les dispositions concernant l'admission des monitrices et moniteurs de conduite et l'exercice de leur profession, et de les réunir dans une ordonnance spéciale (OMCo). Cette révision clarifie notablement l'OAC. **routesuisse**

soutient également la nouvelle définition de la profession «monitrice/moniteur de conduite» et le certificat professionnel y relatif.

- *stratégie d'efficacité énergétique pour un développement durable (mars)*: l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a lancé en janvier 2007 sur son site internet un sondage d'opinion qualifié de procédure de consultation sur son projet de stratégie d'efficacité énergétique qui doit être considérée comme un élément de la future stratégie énergétique et climatique de la Confédération. **routesuisse** a déposé une prise de position dans laquelle elle rejette ce projet de stratégie. La stratégie de l'administration fédérale repose sur des scénarios excessivement dirigistes et interventionnistes tirés des perspectives énergétiques 2035 du DETEC (Scénarios III: Nouvelles priorités et surtout Scénarios IV: Voie vers une société à 2000 watts). Cette politique entraîne des restrictions massives pour l'économie et la société; elle institue notamment une taxe d'incitation sur l'énergie avec un gigantesque appareil bureaucratique de redistribution qui commencerait à fonctionner en 2015. **routesuisse** se prononce au contraire pour la poursuite de la stratégie actuelle basée sur le progrès technique, les incitations et les mesures facultatives (information et persuasion).
- *Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)*: l'Office fédéral des routes (OFROU) a ouvert une consultation concernant diverses modifications de l'OETV sur le thème «voir et être vu». Ce projet comporte notamment des nouvelles prescriptions concernant l'équipement des poids lourds avec des bandes réfléchissantes et des miroirs frontaux. La réponse de **routesuisse** à cette consultation a été rédigée sur la base des indications de l'ASTAG et de l'asa.
- *«Vue d'ensemble FTP» / «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (sigle allemand ZEB) (juillet)*: le Conseil fédéral entend investir jusqu'en 2030 environ cinq milliards de francs supplémentaires dans l'extension du réseau ferroviaire suisse. Ces projets seront financés par les fonds FTP qui est avant tout mis à contribution par les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). De l'avis de **routesuisse**, le financement de projets d'infrastructure ferroviaire supplémentaires après achèvement des projets FTP déjà autorisés doit répondre aux exigences suivantes:
 - il est exclu de créer ou prélever de nouveaux impôts et de nouvelles redevances – notamment à charge du trafic routier privé – pour financer de (grands) projets ferroviaires.
 - dans l'utilisation des fonds pour les NLFA (donc pour le trafic de marchandises de l'UE) et pour Rail 2000 (donc pour le trafic national de personnes) il convient de respecter la proportionnalité initialement retenue pour les coûts supplémentaires des NLFA (1:1): en clair, si les NLFA renchérissent, les moyens financiers prévus pour Rail 2000 et pour les projets ZEB doivent être adaptés dans les mêmes proportions.
 - l'offre centrale ZEB doit être réalisée en priorité afin de garantir la fonctionnalité de tout le réseau.
 - les autres projets NLFA et ZEB (options d'extensions) doivent être reportés jusqu'à ce que leur financement soit assuré; il convient donc de prévoir des étapes.

- la fonctionnalité des ouvrages NLFA, dans lesquels des milliards ont déjà été investis, doit être garantie par l’augmentation de la capacité des voies d’accès conformément à la demande. Il ne s’agit là cependant que d’une deuxième priorité.
- l’extension du réseau ferroviaire doit répondre exactement aux mêmes critères que l’extension du réseau routier. Cela signifie concrètement que toutes les possibilités d’optimiser l’exploitation doivent être utilisées avant de songer à de nouvelles constructions.
- *simplification de la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (LTVA) (juillet)*: **routesuisse** salue dans sa réponse la réforme de la taxe sur la valeur ajoutée qui simplifie le régime de la TVA, garantit une meilleure sécurité du droit pour les contribuables, augmente la transparence et devrait rendre l’administration plus sensible aux besoins de ses «clients». **routesuisse** s’est prononcée pour la concrétisation aussi rapide que possible du module de base «loi fiscale» qui ne change certes rien aux trois taux d’imposition et aux exceptions actuellement en vigueur, mais qui révisé la TVA et lui donne une nouvelle systématique. Cette révision prévoit 50 modifications par rapport au régime actuel. Elle devrait, si nécessaire, être entreprise de manière isolée par rapport aux deux modules plus ambitieux, soit le taux unique ou le système à deux taux d’imposition.
- *Ordonnance sur la protection des voies de transport historiques en Suisse (OPVH) (août)*: **routesuisse** est en principe d’accord avec ce projet. Les dispositions de protection peuvent cependant poser des problèmes quand la topographie du terrain détermine depuis toujours le déroulement d’une route si bien que la conservation du chemin historique entre en conflit avec les intérêts des usagers actuels de la route. Dans ces cas, il convient de pondérer équitablement les intérêts en jeu; les efforts et les mesures de protection ne doivent jamais l’emporter a priori sur les besoins pratiques actuels. La protection des voies de transport historiques ne doit pas être financée par la part affectée des impôts et redevances routiers.
- *plans d’action efficace énergétique et énergies renouvelables (octobre)*: le DETEC a mis en consultation en septembre ses projets de plans d’action dans les domaines des énergies renouvelables et de l’efficacité énergétique. La prise de position de **routesuisse** se base sur la position adoptée par le conseil de direction sur le thème «Changement climatique et mesures de réduction des gaz à effet de serre» (cf. chapitre conseil de direction ci-dessus).
- *directive de l’OFROU concernant l’Ordonnance sur les contrôles de la circulation routière (OCCR-OFROU)*: dans sa prise de position **routesuisse** s’exprime en détail sur les différents points de la révision et accueille en principe de manière positive ces propositions.

Le service de documentation du secrétariat général a fourni aux personnes intéressées ainsi qu’aux membres de manière régulière ou sur demande des informations et documentations d’actualité. Un grand merci à toutes celles et à tous ceux qui ont remis des documents au secrétariat de **routesuisse** durant l’exercice écoulé.

Le service de documentation a travaillé durant l'exercice écoulé en grande partie sur la base de mandats de prestations donnés par le Fonds de sécurité routière FSR, par l'Association des transports routiers ASTAG et le Touring Club Suisse TCS.

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

Durant l'exercice écoulé, l'effectif permanent du secrétariat général de **routesuisse** était de cinq employés (en partie à temps partiel) pour un total de 370 postes-pour-cent:

Hans Koller, lic. en droit	secrétaire général
Peter Kneubühler	secrétaire général adjoint / chargé de l'information
Hans-Jörg Bardola	chef du service de documentation
Rebecca Bogenstätter-Fehr	comptabilité
Margrit Hostettler-Bosshard	secrétaire

Le secrétaire général et son adjoint ont représenté **routesuisse** dans les commissions et organisations suivantes:

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

Groupe de pilotage pour le projet de recherche «Mobility Pricing»
(Office fédéral des routes OFROU)

Comité de l'Association pour le Musée des transports, Lucerne

Comité du Salon international de l'automobile de Genève

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

Comité du Forum suisse de l'énergie

Commission des transports de l'Union suisse des arts et métiers

Commission de l'énergie et de l'environnement de l'Union suisse des arts et métiers

Commission des transports d'économiesuisse

Conseil d'experts du Fonds de sécurité routière

Chef de la division Carburants

(Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE)

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

28

Le président de **routesuisse**, Niklaus Zürcher, est membre de la commission administrative du Fonds de sécurité routière FSR.

Le président central du TCS, Edgar Schorderet, représente **routesuisse** au conseil de la Fondation Centime climatique.

Economie automobile et secteur routier en 2007

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic 2006

L'augmentation du trafic sur les routes nationales suisses a été moindre en 2006 que l'année précédente (1,4%). La croissance a été de 0,6%, ce qui est nettement en dessous de la valeur moyenne de 2,6% enregistrée ces dix dernières années. Les postes de comptage automatique de l'Office fédéral des routes (OFROU) ont dénombré 6,69 millions de véhicules sur le réseau national. Après 2005, l'année 2006 est la deuxième recensant une croissance du trafic réduite.

L'augmentation du trafic sur les routes nationales a été de 0,8% pour une valeur moyenne à long terme de 1,0%.

Les raisons de cette réduction de la croissance ne sont pas totalement connues. Selon l'OFROU, la fermeture d'un mois de l'axe du Gothard en raison de l'éboulement de Gurtellen a eu des effets réducteurs. De même, le renouvellement complet de l'A1 entre Kriegstetten et Oensingen ainsi que l'assainissement de l'A2 entre Bâle et Augst ont sans doute également influencé la situation.

Une fois de plus, le trafic moyen le plus dense a été mesuré sur l'A1 entre Crisier et Winterthur. Au tunnel du Baregg près de Baden on a dénombré 110'000 véhicules par jour, sur les contournements nord de Zurich et de Berne (Grauholz inclus) près de 100 000. Le poste de comptage Hard près de Muttenz (A2) a enregistré 105 000 véhicules par jour.

Micro-recensement

Selon le dernier micro-recensement sur le trafic – il s'agit d'une enquête menée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) – la population suisse a parcouru en 2005 19 000 kilomètres par habitant en Suisse et à l'étranger. Sur cette mobilité annuelle, 70%, ou 13 000 kilomètres, incombent à la mobilité quotidienne, tandis que 24% (4600 kilomètres) vont à des trajets avec nuitée et 6% (1200 kilomètres) à des voyages d'un jour non inscrits au quotidien.

Les personnes habitant en Suisse âgées de plus de six ans ont parcouru en moyenne 37 kilomètres par jour en Suisse et ont été en route pendant 88 minutes (98 minutes avec les temps d'attente). Alors que les transports publics (en premier lieu le train) ont connu une croissance de 16% depuis le dernier recensement en 2000, les distances en voiture par personne n'ont pratiquement pas changé. Malgré cette stabilisation, le trafic routier a augmenté. Ceci en raison de l'évolution démographique et du taux d'occupation des véhicules qui est en légère baisse.

Le trafic motorisé individuel reste dominant: les voitures et les motos ont été utilisés pour 69% de toutes les distances et pour 41% des temps de trajet (sans temps d'attente). Pour les transports publics, la part est de 20% pour les distances parcourues et de 22% pour le temps de trajet.

Avec 45% des distances parcourues en Suisse, le trafic de loisir se trouve en tête de liste, suivi du trafic pour le travail ou pour la formation avec 27%. Vient ensuite le trafic pour achats avec 11%. Neuf pour cent des distances effectuées l'ont été pour des déplacements professionnels ou de service.

Plus de 80% des ménages disposent d'au moins une voiture, alors que 20% d'entre eux n'en ont pas; 31% en ont en revanche plusieurs. 74% des femmes et 89% des hommes sont en possession d'un permis de conduire.

Investissements du Musée Suisse des Transports

Le Conseil fédéral veut soutenir à l'avenir aussi la collection du Musée Suisse des Transports de Lucerne. Il a soumis aux Chambres fédérales un projet d'aide financière de la Confédération de 5,32 millions de francs pour les années 2008 à 2011. Premier Conseil à s'être prononcé, celui des Etats a approuvé le projet lors de sa session de décembre.

Trafic de personnes

Demande dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres en millions):</i>		
Chemins de fer	363,9	16 144,0
Trafic urbain à courte distance		
– Tramways	383,5	1 457,5
– Trolleybus	240,7	722,1
– Autobus	253,9	888,8
Cars postaux et entreprises de transport automobile concessionnaires	296,8	1 890,8
Total transports publics (chiffres de 2004)	1 538,8	21 103,2

(Source: ofs T 11.3.2.2)

<i>Trafic privé (chiffres de 2006 en millions):</i>		
Voitures de tourisme	5 672	83 785
Motos	190	2 286
Cyclomoteurs	38	143
Cars	27	2 306
Total trafic privé	5 927	88 520

(Source: ofs T 11.3.2.2)

Evolution de la demande dans le trafic de personnes

Année (en millions)	Rail personnes transportées	Route personnes transportées	Rail personnes-kilomètres	Route personnes-kilomètres
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	279 (4,9%)	5 385 (95,1%)	11 713 (12,8%)	79 830 (87,2%)
2000	304 (4,6%)	6 275 (95,4%)	12 620 (12,9%)	85 086 (87,1%)
2001	301 (4,7%)	6 168 (95,3%)	13 301 (13,5%)	85 148 (86,5%)
2002	319 (5,0%)	6 102 (95,0%)	14 147 (14,2%)	85 830 (85,8%)
2003	327 (5,1%)	6 027 (94,9%)	14 509 (14,4%)	86 478 (85,6%)
2004	336 (5,3%)	5 950 (94,7%)	14 914 (14,6%)	87 225 (85,4%)
2005	364 (5,8%)	5 873 (94,2%)	16 144 (15,5%)	87 950 (84,5%)
2006		5 927		88 520

(Source: ofs T 11.3.2.2)

Depuis des décennies, le trafic routier croît plus rapidement que le trafic ferroviaire. Mesurée sur la base des prestations du trafic en personnes-kilomètres, la tendance vers la route n'a pu être interrompue qu'au tournant du millénaire avec l'ouverture de Rail 2000. Depuis, la répartition modale route/rail s'est stabilisée à environ 85/15. Cela signifie que 15% des prestations du trafic des personnes vont au rail, tandis que le trafic routier privé occupe une part de 85% des personnes-kilomètres parcourus (non compris les transports publics routiers).

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

(en millions)	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Personnes transportées	5 461	5 385	6 275	5 950	5 873	5 927
– Voitures de tourisme	5 083	5 123	5 999	5 695	5 623	5 672
– Motos	111	131	181	188	185	190
– Cyclomoteurs	240	104	70	43	38	38
– Cars	27	27	25	24	26	27
Personnes-kilomètres	77 759	79 830	85 086	87 225	87 950	88 520
– Voitures de tourisme	73 271	75 532	80 559	82 738	83 348	83 785
– Motos	1 337	1 576	2 174	2 257	2 222	2 286
– Cyclomoteurs	862	394	266	164	146	143
– Cars	2 289	2 327	2 087	2 066	2 235	2 306

(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
1974	46,7 (13,3%)	305,3 (86,7%)	7 412 (54,5%)	6 175 (45,5%)
1984	43,8 (12,4%)	309,9 (87,6%)	7 276 (49,1%)	7 548 (50,9%)
1990	53,2 (12,1%)	387,2 (87,9%)	9 045 (44,0%)	11 524 (56,0%)
1993 *	48,8 (12,1%)	332,0 (87,9%)	8 051 (41,3%)	11 429 (58,7%)
1995	48,7 (13,0%)	325,3 (87,0%)	8 856 (42,2%)	12 117 (57,8%)
1998 *	50,9 (14,7%)	294,2 (85,3%)	9 411 (42,3%)	12 858 (57,7%)
2000	62,6 (16,6%)	315,8 (83,4%)	11 080 (44,9%)	13 618 (55,1%)
2001	62,9 (16,5%)	318,6 (83,5%)	11 172 (44,0%)	14 219 (56,0%)
2002	60,9 (16,3%)	312,6 (83,7%)	10 746 (42,5%)	14 511 (57,5%)
2003 *	62,4 (16,7%)	311,1 (83,3%)	10 598 (41,4%)	15 012 (58,6%)
2004	69,3 (17,6%)	323,9 (82,4%)	11 489 (42,6%)	15 461 (57,4%)
2005	67,9 (16,6%)	340,5 (83,4%)	11 677 (42,4%)	15 835 (57,6%)
2006		350,9		16 337

* = années officielles du recensement du trafic de marchandises

(Source: ofs T11.3.4.2, 2007)

Le tonnage transporté sur les routes suisses est cinq 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 de marchandises agissent sur des distances plus courtes, mais de manière plus dispersée sur le territoire.

En tenant compte de la distance sur laquelle les marchandises sont transportées, la part des transports routiers au trafic de marchandises a continuellement progressé depuis 1990 par rapport aux transports ferroviaires; elle oscille aujourd'hui entre 55 et 60% du total de prestations de transport. L'introduction de la RPLP, l'élévation de la limite de poids de 28 à 34 tonnes (1^{er} janvier 2001), puis de 34 à 40 tonnes (1^{er} janvier 2005) et la suppression des contingents RPLP (1^{er} janvier 2005) n'ont pas eu d'effets durables sur les prestations de transport du trafic routier de marchandises et sur sa part à la répartition modale rail/route.

Les camions ont augmenté leur kilométrage sur les routes suisses de 20% à 5,6 milliards de kilomètres entre 1993 et 2006 et leurs prestations de transports ont même progressé de 43%, tandis que le tonnage des marchandises a augmenté de 6%. La hausse la plus forte a été celle des semi-remorques lourds avec une croissance de la prestation de transport de près de 84%: en valeur absolue, ces véhicules ont multiplié leurs transports de marchandises en l'espace de 13 ans par le facteur 2,4 et leurs prestations de transport par le facteur 2,6.

Selon l'Office fédéral des statistiques (OFS), le transport lourd international connaît un développement particulièrement dynamique. Sa part aux prestations de transport sur les routes suisses est nouvellement de 26%, avec une hausse de 40% des véhicules étrangers par rapport à 2003. Le transport lourd international a augmenté très fortement entre 1993 et 2006 pour ce qui est des transports de marchandises (82%), alors que ses prestations de transport ont même doublé.

Les prix dans les transports de marchandises ont augmenté de 1,7% durant l'exercice écoulé (octobre). Sur la route, ils ont augmenté de 1,2% et sur le rail de 3,3%.

Trafic de marchandises par les Alpes suisses

Le trafic de marchandises routier et ferroviaire par les passages alpins suisses, français et autrichiens entre le Mont-Cenis et le Brenner ont augmenté de 7,1 millions de tonnes (ou 6,7%) en 2006 par rapport à l'année précédente. 113,4 millions de tonnes ont été transportées au total sur ces voies.

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 37,7% en 2006 (37,2% l'année précédente). Ventilée en fonction des différents pays, la part du rail était de 66,1% (année précédente 64,8%) en Suisse, de 22,0% (23,0%) en France et de 24,2% (23,0%) en Autriche.

La part du transit au trafic transalpin total était de 70,0%, soit 22,7% en France, 89,7% en Autriche et 79,8% en Suisse (78,7% l'année précédente). La répartition modale dans le trafic de transit en 2006 indique que 74,7% (71,5%) transitant par les Alpes suisses passent par le rail alors que cette part est de 12,7% en France et de 25,0% en Autriche.

Transports traversant les Alpes suisses (Trafic intérieur, import, export, transit)

Trafic de transit en Suisse

(en millions de tonnes)	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%)
1999	18,4 (69%)	8,4 (31%)	15,7 (79%)	4,3 (21%)
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	19,3 (65%)	10,6 (35%)	15,9 (72%)	6,2 (28%)
2003	20,5 (64%)	11,6 (36%)	16,9 (69%)	7,7 (31%)
2004	22,9 (65%)	12,5 (35%)	19,7 (72%)	7,6 (28%)
2005	23,7 (65%)	12,9 (35%)	20,5 (71%)	8,2 (29%)
2006	25,2 (66%)	12,9 (34%)	22,7 (75%)	7,6 (25%)
2007	25,3 (64%)	14,2 (36%)		

(Source: Office fédéral des transports OFT)

Entre 2005 et 2006, le trafic de marchandises de transit sur le rail et la route a augmenté en Suisse de 5,6%, alors que le trafic de marchandises transalpin a connu une hausse de 4,1%. L'année précédente, cette progression avait été de 5,1 et 3,3%.

Le volume des marchandises transportées à travers les Alpes par la route a stagné en 2006 au niveau de l'année précédente. Et ceci malgré une diminution du nombre de courses due à la fermeture d'un mois du Gothard en raison de l'éboulement de Gurtellen (année précédente: +3%). Le transport par rail a en revanche augmenté de 6% (+3%). En 2007, le trafic marchandises transalpin global a de nouveau augmenté de 3,5%, cette fois presque exclusivement en raison de l'évolution du trafic routier (+10%).

Dans le trafic de transit, celui par la route a régressé de 7% en 2006 (année précédente +8%), tandis que le rail a progressé de 11% (année précédente +4%).

La répartition modale route/rail dans le trafic de transit est de 25 contre 75%. Pour le trafic transalpin global, elle est en revanche de 34 contre 66%.

Par rapport à l'année 2000, donc avant l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et des autres mesures d'accompagnement de l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, le trafic routier par les Alpes suisses s'est accru de 60% (jusqu'en 2007) alors que le trafic ferroviaire n'a connu qu'une hausse de 23%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 6 points-% depuis 2000 pour s'établir à 64%. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 6 points-% pour atteindre 36%. En l'espace de douze ans, les transports de marchandises par la route ont plus que doublé alors que les transports ferroviaires n'ont augmenté que de 40%.

Le système de dosage (compte-gouttes) pratiqué depuis 2002 pour le trafic lourd devant les tunnels du St-Gothard et du San-Bernardino n'a définitivement pas empêché le développement du transit routier. Les chemins de fer n'ont pas réussi à tirer un avantage commercial de cette entrave imposée aux transports routiers.

Nombre de véhicules routiers lourds dans le transit alpin suisse

	<i>Transit alpin suisse</i> (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) (nb. de véhicules en milliers)	<i>Trafic de transit suisse</i> (nb. de véhicules en milliers)
2000:	1 404	736
2001:	1 371 (-2%)	796 (+8%)
2002:	1 249 (-9%)	600 (-25%)
2003:	1 292 (+3%)	762 (+27%)
2004:	1 255 (-3%)	705 (-7%)
2005:	1 204 (-4%)	755 (+7%)
2006:	1 182 (-2%)	694 (-8%)
2007:	1 263 (+7%)	

(Source: ofs TA 1)

En 2007, 1,26 million de véhicules routiers lourds de transport ont traversé les Alpes suisses. Cela correspond à une augmentation de 81 000 camions ou de 7% par rapport à 2006. Il faut ici tenir compte du fait que les routes à travers les Alpes – contrairement à 2006 (fermeture de l'axe du Gothard du 31 mai au 29 juin en raison de l'éboulement de Gurtellen sur l'A2) – sont restées ouvertes pratiquement toute l'année et que le trafic de transit – contrairement à la situation du trafic ferroviaire – s'est déroulé pratiquement sans grèves.

Ce développement du nombre de trajets de poids lourds par les Alpes suisses a fait comprendre même aux derniers optimistes que le transit alpin de camions sur l'axe nord-sud ne pourra pas être réduit au niveau prévu par la loi sur le transfert des transports de la route au rail (650 000 camions à partir de 2009, soit deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg). La politique de transfert prônée jusqu'ici par la Confédération doit ainsi être considérée comme un échec.

Le projet relatif au trafic marchandises, soumis aux Chambres fédérales en juin, recommande pour l'essentiel la poursuite de la politique de transfert actuelle. L'objectif d'un maximum de 650 000 camions à travers les Alpes est maintenu. Il doit cependant être atteint au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, soit probablement en 2019. Les gains en productivité par rail de la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA) devraient alors pleinement se faire ressentir. L'objectif intermédiaire est de faire passer le nombre de camions à travers les Alpes sous la barre du million au plus tard en 2011.

Pour **routesuisse**, seule une limite inférieure de 1,1 million de camions est en revanche raisonnable et réaliste d'ici 2018. La Suisse doit certes assumer le mandat constitutionnel de l'article sur la protection des Alpes, qui exige que le transit alpin de marchandises de frontière à frontière soit transféré de la route au rail. Mais d'un autre côté, elle s'est engagée au niveau du droit public international, par l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, à offrir aux transporteurs UE le libre transit sur les routes suisses. Le libre choix du moyen de transport doit être garanti sans discrimination aucune. L'augmentation du poids des véhicules à 40 tonnes crée une impulsion supplémentaire en faveur du transit routier de marchandises. En clair, la Suisse pratique une politique des transports qui, d'un côté, ouvre largement les axes routiers de transit au trafic de marchandises européen, mais qui, de l'autre côté, refuse, pour des questions de politique intérieure, d'augmenter la capacité routière. Les premières victimes de cette politique sont les transporteurs indigènes et, avec eux, l'économie intérieure.

Développement du parc de véhicules

Le parc automobile suisse a progressé au total de 1,5% durant l'exercice écoulé. Depuis 2003, la croissance est faible, en dessous de 2%, dans ce secteur.

35

Au 30 septembre, on dénombrait 5 186 343 véhicules à moteur, soit 78 279 de plus qu'une année auparavant. Cet effectif comprenait 3 955 787 voitures de tourisme (+1,4%; +55'773), 619 166 motocycles (+1,7%; +10 506), 324 153 véhicules de transport de marchandises (+3,2%; +10 113), 184 062 véhicules agricoles (-0,8%; -1404), 55 149 véhicules industriels (+3,2%; +1710) et 48 026 véhicules de transport de personnes (+3,4%; +1581).

Malgré cette croissance ralentie, les effectifs des différentes catégories de véhicules se sont constamment accrus durant ces neuf dernières années. Le nombre de voitures de tourisme par exemple a augmenté de 57 251 unités par an entre 1998 et 2007.

Il s'agit de faire des distinctions dans le secteur des véhicules de transport des marchandises, qui connaît une croissance globale depuis plusieurs années. Contrairement à une opinion largement répandue, le nombre de poids lourds a fortement reculé depuis 1990 (cette année-là: 49 349; 2007: 44 185, -10,5%). Le nombre de semi-remorques est de 11 098 unités, 5226 (+89%) de plus qu'en 1990. Enfin, la catégorie des véhicules de livraison, soit les véhicules de transport de marchandises d'un poids total allant jusqu'à 3,5 tonnes, connaît également une évolution croissante. Leur nombre a augmenté entre 1990 et 2007 de 196'845 à 268 750 unités (+36%)

La croissance de l'effectif des motocycles ayant constamment faibli depuis 2000, une hausse a de nouveau été observée dans ce secteur depuis 2006. Les petites motos connaissent une tendance inverse: leur effectif était de 106 612 unités en 2002. Depuis, il est en fort recul. Pour l'exercice courant, leur nombre n'était plus que de 67 206 (37% de moins que durant l'année record).

La Suisse compte 527 voitures de tourisme pour 1000 habitants. En comparaison aux données européennes les plus récentes datant de 2005, la Suisse, qui affichait 520 voitures de tourisme pour 1000 habitants cette année-là, dépasse de 8% la moyenne des 25 pays de l'UE (480 voitures pour mille habitants). Parmi nos voisins directs, l'Italie (595) et l'Allemagne (550) sont davantage motorisées, tandis que la densité est plus faible en France (494) et en Autriche (507).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon une étude du Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), le nombre de morts sur la route a légèrement augmenté durant l'exercice écoulé par rapport à l'année précédente. En 2007, 384 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses (2006: 370; +4%). Le recul marqué observé depuis 2004 a ainsi subi un revers. Le nombre de blessés graves a augmenté de 3% à 5235 (2006: 5066).

Il est frappant de constater une hausse de 19% des motards tués sur la route (de 69 à 82). Parmi les blessés graves, la hausse des accidents sur les passages piétons attire également l'attention: +18% (de 284 à 334), soit +34% depuis 2003.

Selon l'Office fédéral des statistiques (OFS), le nombre de morts sur les routes en 2006 (370 victimes) était en baisse de presque 10% par rapport à 2005. Depuis le milieu des années 1990, le nombre de tués a baissé en moyenne de plus de 3% par an. Depuis, la sécurité des véhicules s'est fortement améliorée; les mesures prises par les autorités politiques et par les associations routières en faveur de la sécurité et enfin les normes pénales nettement renforcées ont sans

aucun doute contribué à cette évolution. Comparée à ses quatre voisins européens, la Suisse s'en tire bien: avec 49 tués sur la route pour un million d'habitants en 2006, son bilan est nettement meilleur que celui de l'Allemagne (62), de la France (74), de l'Autriche (88) ou de l'Italie (92 en 2005).

Le nombre de blessés graves a en revanche légèrement augmenté, de 5059 en 2005 à 5066 en 2006. Parallèlement, celui des blessés légers a reculé de manière minimale (21 652 contre 21 695 en 2005).

Les raisons principales des accidents de la route sont restées en 2006 la vitesse excessive et la conduite en état d'ébriété. Même si l'influence de l'alcool dans les accidents mortels a fortement diminué en 2006, les experts en sécurité routière sont majoritairement d'avis que la crainte des contrôles, implantée grâce à une présence policière accrue après l'introduction de la limite du 0,5 pour mille, s'est déjà estompée.

En comparant les distances parcourues, le risque d'un accident mortel à moto est 18 fois plus élevé qu'en voiture, selon l'OFS.

Etudes

Le rapport SINUS du Bureau de prévention des accidents (bpa), qui examine les accidents de la route en Suisse, confirme que la vitesse est restée la cause numéro un des accidents, malgré une évolution positive en 2006. En 2005, les accidents impliquant la vitesse ont fait un quart de plus de morts qu'en 2006. Les efforts de la police – impliquant davantage de radars et de contrôles de vitesse – auraient ainsi été payants. Selon le rapport SINUS, on ne peut toutefois conclure à des effets positifs sur la statistique des accidents dus à la nouvelle législation en matière d'alcool.

En 2003, les coûts matériels imputés à des accidents non professionnels se sont élevés à 13 milliards de francs pour l'économie publique en Suisse, selon l'étude «Coûts économiques des accidents non professionnels en Suisse» demandée par le bpa. La moitié (6,5 milliards) est à mettre sur le compte des accidents de la route. Les coûts sont particulièrement élevés en cas de décès: 1,3 million de francs en moyenne par victime, contre 360 000 francs par blessé grave.

Pour la première fois, cette étude réalisée par le Bureau Ecoplan a mis en évidence les coûts publics totaux de tous les accidents non professionnels, y compris ceux non matériels. Ce calcul n'existait jusqu'ici que pour le trafic routier. Les coûts matériels et non matériels s'élèveraient ainsi à 54,4 milliards de francs par an; la moitié (27,2 milliards) incombant aux accidents survenus à domicile et pendant les loisirs, 14 milliards aux accidents de la route et 13 milliards aux accidents de sport.

Les clubs automobiles de onze pays, dont le Touring Club Suisse (TCS), effectuent depuis neuf ans un «European Tunnel Assessment Program» (également soutenu entre-temps par la Commission européenne). Durant l'exercice écoulé, 51 tunnels dans 13 pays ont été testés. Les sept examinés en Suisse se sont trouvés parmi les meilleurs. Seul celui de Mosi sur l'A4 (contournement de Brunnen) a été jugé «insuffisant». Une amélioration potentielle a en outre été observée au tunnel routier du Grand St-Bernard, important pour le trafic de

transit. Son standard sécuritaire n'a été jugé que «suffisant». De plus, le TCS blâme le fait que de nombreux tunnels anciens sur l'A13 présentent des lacunes: en beaucoup d'endroits, il manque des voies de fuite.

Actuellement, 200 tunnels sont en service sur le réseau routier national suisse. Parmi eux, 56 sont plus longs d'un kilomètre. Dans quinze ans, 14% ou 280 kilomètres du réseau national passeront dans des tunnels. Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), la Suisse a tiré les conséquences des accidents tragiques survenus dans les tunnels et elle a investi près de 250 millions de francs pour leur sécurité. Afin que toutes les normes soient respectées, il en faudrait toutefois 1,3 milliard.

Campagnes de sécurité routière

La campagne de sécurité routière «Attaché à la vie» a entamé son troisième volet le 10 septembre 2007 avec le slogan «Sans ceinture à l'arrière, vous pouvez tuer ceux qui sont à l'avant». Celui-ci s'adresse aussi aux jeunes parents: effectivement, un enfant sur six n'est pas du tout attaché et un sur deux n'est pas correctement assuré dans un siège pour enfant. En cas d'accident, ils encourent nettement plus de risques d'être grièvement blessés ou tués. La campagne «Attaché à la vie» a été lancée en 2005 par le bpa en collaboration avec le Touring Club Suisse (TCS) et le Conseil de la sécurité routière (CSR) sur mandat du Fonds de sécurité routière (FSR).

Droit de la circulation routière

Nouvelles dispositions légales

Le 1^{er} juillet 2007 et le 1^{er} janvier 2008, plusieurs modifications du droit de la circulation routière sont entrées en vigueur :

- les conducteurs d'un véhicule motorisé qui se voient retirer leur permis ne peuvent plus recourir aux véhicules bridés à 45km/h (catégorie spéciale F).
- pour des raisons de sécurité, les banquettes longitudinales ne sont plus autorisées dans les véhicules nouvellement immatriculés.
- les utilisateurs de vélos et motocyclettes contrôlés en état d'ébriété ne doivent subir un test d'alcoolémie dans le sang que si leur taux d'alcoolémie indique plus de 1,1 pour mille dans l'éthylomètre. Jusqu'ici, le 0,8 pour mille faisait office de limite.
- la nouvelle ordonnance sur le contrôle de la circulation routière est synonyme de davantage de transparence et de clarté tant pour les autorités que pour les usagers de la route. Elle regroupe les dispositions qui, disséminées jusqu'ici dans plusieurs autres ordonnances, régissaient cette activité ainsi que les mesures et communications qui y sont liées.
- les futurs moniteurs et monitrices doivent à l'avenir acquérir le brevet fédéral de conduite avant d'obtenir leur autorisation. Cette amélioration de la formation vise à satisfaire aux exigences élevées de la profession et à augmenter la sécurité routière.

Durant l'exercice pris en compte, le Conseil fédéral a adopté une nouvelle ordonnance réglant l'admission des chauffeurs pour le transport des personnes et des marchandises par route. Ainsi, celui ou celle qui souhaite dès le 1^{er} septembre 2009 transporter des personnes ou des marchandises en car, minibus ou camion, devra acquérir en plus du permis de conduire un brevet de capacité et se former en continu. Le Conseil fédéral en attend une augmentation de la sécurité routière et une conduite plus efficiente du point de vue environnemental et énergétique. De plus, selon la nouvelle ordonnance, les chauffeurs professionnels suisses devront remplir les mêmes conditions que leurs collègues de l'UE. La Suisse répond de ce fait à un engagement pris dans le cadre des accords bilatéraux sur les transports terrestres.

Les chauffards helvétiques qui se voient retirer leur permis à l'étranger ne pourront plus circuler en Suisse non plus. Le Conseil fédéral a transmis fin septembre un message en ce sens au Parlement. Cette révision de la loi vise à rétablir une pratique prévalant depuis des décennies. Les chauffards suisses se voyaient déjà retirer leur permis en Suisse s'ils étaient interdits de rouler à l'étranger, mais le Tribunal fédéral a exigé récemment que cette réglementation soit expressément mentionnée dans la loi.

Lors de sa session de juin, le Conseil national a levé l'interdiction des courses de voitures en circuit fermé prévalant en Suisse depuis 50 ans. Ce projet de révision de la loi sur la circulation routière remonte à une initiative d'Ulrich Giezendanner (UDC/Argovie). La majorité bourgeoise du National souhaitait en fait avant tout l'autorisation de construire un circuit de course et de test, non l'organisation d'un Grand Prix de Formule 1.

Le Conseil des Etats s'est penché en octobre sur la question et s'est prononcé de justesse (22 : 21 voix) contre la levée de l'interdiction. La Chambre des cantons n'est en fait même pas entrée en matière. Les partisans du projet espèrent maintenant éviter une deuxième non entrée en matière, qui impliquerait la mort du projet. Un compromis apte à rallier une majorité serait d'interdire explicitement les courses de Formule 1 mais d'autoriser les autres courses en circuit ou du moins un circuit de tests.

Exécution des lois

Toujours davantage de radars fixes et mobiles sur les routes suisses surveillent le respect de la vitesse maximale autorisée. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), le nombre des appareils de contrôle automatique a surtout fortement augmenté entre 2002 et 2006: ceux montés sur les feux de circulation sont au nombre de 114 (+253%) et les appareils en bordure de route de 177 (+149%).

Les polices cantonales ont également augmenté ces dernières années les appareils de mesure mobiles. Le nombre de pistolets à laser portables a été de 57 en 2006, en hausse de 31%. Dans les véhicules de police, 223 appareils ont été engagés, 12% de plus qu'en 2002. A cela s'ajoutent 160 radars sur trépied.

Même si le nombre de véhicules contrôlés a augmenté en raison du plus grand nombre d'appareils de contrôle, la cote des dépassements de vitesse est restée stable entre 2002 et 2006. Dans 5% des cas en 2006, il s'est agi de dépassements graves. Depuis 2002, les dépassements de vitesse ont reculé de 50% dans les localités et sur les autoroutes. Le nombre de chauffards enregistrés sur les routes suisses a continué de reculer en 2006.

La police procède à davantage de contrôles routiers et davantage de conducteurs subissent un examen de leur taux d'alcoolémie. Depuis l'introduction du 0,5 pour mille et des contrôles sans signe d'ébriété, les alcootests ont quasiment triplé en 2005 par rapport aux années précédentes, selon un relevé de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Depuis, la densité des contrôles a encore été augmentée. En juin 2007, ils ont progressé de 16% par rapport à juin 2005. Les plus fortes hausses ont été enregistrées lors d'une conduite suspecte (+32%), après un accident (+20%) et lors de contrôles généralisés (+17%).

Plus d'un tiers des conducteurs interceptés a dû se soumettre à un contrôle à l'éthylomètre. Un test sur dix a confirmé un taux d'alcoolémie dans le sang de plus de 0,5 pour mille. La cote des délits n'a guère changé en 2007 par rapport à 2005.

En comparaison avec des pays où les contrôles sans signe d'ébriété sont permis depuis longtemps, l'intensité des tests à l'éthylomètre reste minime en Suisse, malgré la hausse de 16%. Le pourcentage des conducteurs contrôlés par an en Suisse est estimé à 6%, alors qu'il était de 14% en France en 2004 et même de 35% en Finlande.

Mesures administratives

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 72 051 personnes ont dû déposer leur permis en 2007, soit 148 ou 0,2% de moins qu'en 2006.

Les principales raisons de ces retraits de permis étaient comme l'année précédente un dépassement de la vitesse maximale et l'alcool au volant. Le nombre de retraits pour excès de vitesse a baissé de 4% à 31 678 cas, ceux pour ébriété (0,8 pour mille ou plus) ont légèrement augmenté, de 2,8% à 19 133 cas.

On remarque une hausse des retraits en raison de maladie ou d'autres infirmités (2552 cas; +20%) et pour le non respect de la priorité (3689 cas; +15%). La consommation de drogues a en revanche donné lieu à moins de retraits (1804 cas; -16,5%).

En pour cent, la hausse la plus forte des retraits de permis a été enregistrée auprès des conducteurs âgés de plus de 70 ans (+17,2% à 3253 cas). En chiffres absolus, les retraits sont les plus nombreux dans la catégorie des 20-29 ans (cumulé: 24 768 cas; +1%), suivis des 30-39 ans (cumulé: 16 494 cas; -3,4%).

La plupart des retraits ont été limités de un à trois mois (70%) alors que 14% ont dû être déposés pour une durée illimitée. La hausse des retraits de longue durée (sept à douze mois) est frappante: +17,9% à 2829 cas; durée de retrait de plus de douze mois: +18,6% à 1594 cas). Ici, la loi renforcée au 1^{er} janvier 2005 a déployé pour la première fois des effets mesurables dans la statistique.

La législation internationale interdit de retirer leur permis aux chauffards étrangers en Suisse. Ils se voient cependant dépourvus de leur permis de conduire valable hors de leurs frontières nationales: ils ne peuvent dès lors plus conduire de véhicule en Suisse. Le nombre de ces cas a légèrement progressé en 2007, de 3,2% à 17'468. Une très nette augmentation de 70% apparaît cependant ces dernières cinq années.

(Le tableau 12A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2006.)

Politique des transports

Union européenne UE

Accord Suisse-UE sur les transports terrestres

Le Conseil fédéral a approuvé à la mi-février un mandat sur l'adoption de la «règle des 24 heures». Selon le gouvernement, l'accord sur le trafic des marchandises entre la Suisse et l'Union européenne (UE) doit être modifié afin de créer une base légale pour une exception à ce qu'il a été convenu d'appeler la règle des 24 heures. Planifiée pour le 1^{er} juillet 2009, celle-ci prévoit une déclaration préalable obligatoire dans le trafic des marchandises et constitue la modification la plus importante dans l'échange de marchandises commerciales entre l'UE et des Etats tiers.

Pour la Suisse, non membre de l'UE, une solution particulière est nécessaire dans la mesure où le trafic de marchandises transfrontalier ne doit pas être alourdi outre mesure. Une grande part de ces marchandises est aujourd'hui importée et exportée dans des délais très brefs. Il importe dès lors de trouver une exception à cette règle avec l'UE afin que la déclaration préalable obligatoire prévue ne conduise pas à des obstacles supplémentaires aux frontières UE/Suisse. La Suisse vise une réduction du délai de 24 heures à zéro heure.

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

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

Sur l'exercice écoulé, la «phase rouge» pour le trafic marchandise transalpin a été décrétée pendant 18 jours.

Loi sur le transfert du trafic marchandises: le 8 juin, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la loi sur le transfert du trafic marchandises qui doit remplacer dès 2011 celle sur le transfert des marchandises. Ainsi, la politique de transfert, qui a pour objectif de limiter le nombre de courses de poids lourds à 650 000, doit nouvellement réaliser ce but au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard à différents niveaux.

Les mesures prises jusqu'ici pour le rail et la route doivent être reconduites et – si possible et où nécessaire intensifiées. Parmi ces mesures figure le soutien financier du trafic ferroviaire international des marchandises. 1,6 milliard de

francs doit y être consacré entre 2011 et 2018, ce qui correspond en moyenne à 200 millions de francs par an, soit 85 millions de moins qu'aujourd'hui. D'une part, le gouvernement souhaite continuer de soutenir le transport combiné non accompagné (TCNA). D'autre part, il s'agirait également de continuer à développer la chaussée roulante (ROLA), qui passe de plus en plus pour un numéro de fin de série.

A l'inverse, le Conseil fédéral propose une Bourse du transit alpin (BTA) comme nouvel instrument central de transfert pour gérer le trafic routier transalpin. Ainsi, chaque traversée des Alpes effectuée par un poids lourd nécessiterait un droit de transit. Le nombre de ces passe-droits pour un temps défini serait limité. Cette bourse serait le forum institutionnel pour la distribution et le commerce efficace des droits de passage. L'objet de la vente est un passe-droit sur toutes les voies alpines signalées.

La base juridique doit être créée grâce au projet relatif au trafic marchandises pour introduire la Bourse du transit alpin. Le succès de ce projet est toutefois dépendant des négociations avec l'UE et les autres pays alpins. Concrètement, l'accord sur les transports terrestres avec l'UE ne devrait pas être à nouveau négocié, mais adapté d'entente de part et d'autre. Car pour éviter un trafic de contournement à travers les pays voisins, la BTA présuppose une marche à suivre coordonnée dans tout l'espace alpin.

Lors de sa session d'automne, le Conseil des Etats a refusé d'inscrire d'ores et déjà le fondement d'une BTA dans la nouvelle loi sur le transfert des marchandises. Le Conseil national entend en revanche conférer au Conseil fédéral un mandat de négociation avec l'UE. Le report à 2019 de l'objectif du transfert de la route au rail, soit deux ans après l'ouverture du tunnel du Gothard (NLFA) a été accepté. Jusque là, le transport de marchandises transalpin par voie ferrée doit être subventionné. Le Conseil national a approuvé trois crédits cadre à hauteur totale de 1,7 milliard de francs à cette fin.

L'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG) a qualifié la Bourse des transports alpins comme une divagation très éloignée de la pratique réelle dans le monde des transports et de l'économie. Le contingentement forcé qu'engendre la BTA, déjà refusé par le peuple et les cantons en 1935 et en 1988, va à l'encontre de la raison d'être d'une économie de marché libérale et à ses exigences.

Services de contrôle centraux: début septembre, le canton d'Uri a entamé la construction du plus grand centre de contrôle du trafic de marchandise en Suisse, à Erstfeld, avec accès direct à l'A2 sur l'axe nord-sud. Sont prévues 360 places de parc, des installations techniques pour le contrôle, des bureaux, une station-service avec magasin et des sanitaires. Dès 2009, 54 personnes seront chargées de contrôler chaque jour 150 camions, soit un dixième des poids lourds traversant quotidiennement l'axe nord-sud. Sur ces 150 contrôles, 35 seront approfondis.

A moyen terme, une bonne dizaine de centres de contrôle du trafic lourd supplémentaires doivent voir le jour en Suisse. L'un a pris ses services officiellement le 30 novembre à Schaffhouse. Il s'agit du deuxième après celui d'Unterrealta (GR) ouvert en 2004.

Construction routière

Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure routière conforme aux besoins

Le Conseil fédéral a donné son feu vert durant l'exercice écoulé à l'élimination des goulets sur le réseau national suisse

D'une part, le Conseil fédéral a donné son feu vert au développement de l'A20, le contournement nord de Zurich, à six pistes. Les coûts du tronçon concerné d'une longueur de dix kilomètres sont estimés à près de 890 millions de francs. La partie essentielle est une troisième galerie au tunnel du Gubrist, long de 3,3 kilomètres, avec trois voies au nord-ouest du tunnel existant. La nouvelle galerie prendra en charge – comme au tunnel du Baregg – tout le trafic venant de l'est. En provenance de la vallée de la Limmat, il sera dirigé sur les quatre voies actuelles à travers le tunnel du Gubrist. Le début des travaux est prévu pour 2009. L'élargissement avec cette troisième galerie devrait être terminé en 2013.

D'autre part, selon la décision du Conseil fédéral, l'autoroute A1, chroniquement surchargée, doit être élargie à six voies sur le tronçon entre Luterbach (SO) et la jonction de Wiggertal (AG). Les travaux prévus pour deux ans pour ce tronçon long de neuf kilomètres entre la jonction de Härkingen et de Wiggertal, qui prend en charge également tout le trafic de l'A2 Bâle-Chiasso, pourraient démarrer en 2010. Au plus tôt en 2016, pourraient également débiter les travaux de trois ans sur le tronçon consécutif de Luterbach à la jonction de Härkingen. Les coûts de ce tronçon de 20 kilomètres sont estimés à 300 millions de francs.

Bouchons sur les routes nationales

En 2006, les heures de bouchons ont continué d'augmenter parallèlement au développement du volume du trafic. Selon un rapport de l'Office fédéral des routes (OFROU), leur nombre a été de 11 496, soit 521 ou 4,7% de plus qu'en 2005. C'est surtout dans les agglomérations que les routes nationales ont en partie atteint les limites de leur capacité. La valeur la plus élevée enregistrée, 11 563 heures, remonte à 2002.

En 2006 comme les années précédentes, la surcharge de trafic était la cause principale des bouchons ; elle a engendré 70% de tous les encombrements. Comparé à 2005, les bouchons consécutifs à une surcharge de trafic ont augmenté de 17% pour atteindre 8020 heures.

Avec 16% et respectivement 1872 heures, les accidents ont été la deuxième cause des embouteillages avec une hausse de 24%. Après un recul continu depuis 2002, les attentes dues aux accidents ont pour la première fois à nouveau augmenté.

En revanche, les bouchons dus aux chantiers ont reculé massivement, de 2574 à 1528. Ceci correspond à une baisse de 40%. La raison principale de ce recul est la fin des travaux d'assainissement au tunnel de Glion (A9). Il faut toutefois observer l'augmentation des attentes dues à des chantiers sur l'A1 (+ 1244 heures) et l'A2 (+ 518 heures).

Projets routiers dans les cantons

Durant l'exercice écoulé, le peuple a accepté dans plusieurs cantons des projets routiers importants.

Dans le canton de Zoug, le plus gros projet de construction, le contournement des communes de Cham et Hünenberg, pourra être réalisé. Le crédit prévu de 230 millions a été accepté de justesse le 11 mars avec seulement 236 voix d'avance. L'ouverture de cette route de décongestion, qui sera construite principalement le long de l'A4, se fera au plus tôt en 2015 ou 2016.

Les citoyens de Frauenfeld ont en revanche refusé le 11 mars, de justesse aussi, un crédit de 11,5 millions de francs pour la tangente F 21, censée décharger le centre de la localité du trafic de transit. Cette décision ne changera donc pas le flux des jusqu'à 25 000 véhicules quotidiens comptés près de la place de l'Hôtel de Ville, ni les bouchons le matin, à midi et en fin d'après-midi. La Confédération était prête à contribuer à la construction avec 25 millions de francs issus du fonds d'infrastructure aux coûts de 54,2 millions. Les adversaires de la tangente ont fait valoir que le trafic à l'Hôtel de Ville et dans les faubourgs se serait déplacé dans les quartiers résidentiels et qu'il aurait nui à une zone récréative de proximité. Il n'existe pas d'alternative au projet échoué.

Lors d'une votation quasi historique, les citoyens tessinois ont, eux, refusé le 30 septembre un crédit de planification de 4,7 millions de francs pour la voie express Bellinzzone-Locarno à travers la plaine de Magadino. Le «non» l'a emporté par 55% avec une participation de 44%. Les adversaires avaient non pas mis en cause le projet de voie express mais son tracé.

Transports publics

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Le compte ferroviaire de l'Office fédéral de la statistique (OFS) annonce pour les compagnies de chemin de fer un léger déficit pour 2005. Le compte d'exploitation indique un produit de 8,83 milliards de francs (y compris les subventions) et des charges de 8,92 milliards, si bien que le degré de couverture est de 99%.

Sur le produit total des transports, soit 3,7 milliards de francs, 68% reviennent au trafic des personnes et 32% à celui des marchandises. Les contributions des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) aux coûts non couverts de l'offre ainsi que les indemnités pour les prestations d'infrastructure se montent au total à 2,6 milliards de francs, soit 77 millions de moins qu'en 2004.

D'un point de vue économique, donc en excluant les contributions des pouvoirs publics, les résultats des compagnies de chemin de fer paraissent sous un jour différent. Les subventions ne sont pas des produits. Les comptes sont en outre chargés par les intérêts pour les déficits et certains financements spéciaux (NLFA, refinancement de la caisse de pension des CFF, etc.) Ainsi, le compte économique indique un produit de 6,23 milliards de francs et des charges de 14,84 milliards, ce qui équivaut à un degré de rendement propre de seulement 42% (année précédente : 42,2%). Les coûts externes, estimés à 438 millions de francs, ne sont pas compris dans le compte ferroviaire.

Les tarifs des Chemins de fer fédéraux (CFF) et d'autres entreprises de transport public ont renchéri d'un peu plus 3% au 9 décembre. Le préposé à la surveillance des prix, Rudolf Strahm, a accepté cette requête avec une exception: les suppléments de distance sur certaines lignes – trajets de montagne et trajets très fréquentés dans le trafic longue distance – appliqués pour le calcul des prix et selon la répartition des recettes entre les différentes entreprises – ont été gelés pendant une année dans le sens d'un moratoire. Le surveillant des prix a jugé les bénéfices des CFF si élevés qu'ils ne justifiaient aucune hausse. De plus, il a souhaité que les CFF subventionnent d'autres prestations avec ces gains et qu'ils contribuent, par exemple grâce à leur ligne de parade entre Berne et Zurich, au financement du trafic régional ou de marchandises.

Selon une étude mandatée par CFF Cargo («Etude concernant un nouveau système suisse de prix du sillon») effectuée par l'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT, Institut pour la planification du trafic, la technique des transports, la construction de routes et de chemins de fer) de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), le trafic ferroviaire des marchandises est systématiquement désavantagé par rapport au trafic des personnes. La capacité de transport n'est donc pas exploitée. Selon cette étude, le trafic-marchandises contribue trop à l'utilisation de l'infrastructure du rail par rapport aux prestations au trafic. La charge des trains de marchandises lourds est disproportionnée. Si les subventions correspondantes venaient à manquer, il faut craindre une lacune de la capacité de concurrence dans le trafic marchandises ferroviaire. La conséquence est une remise en question de la politique visant à transférer le trafic de marchandises de la route au rail. De plus, l'étude critique le fait que la politique actuelle des prix ne contienne aucune incitation à utiliser l'infrastructure du rail de manière plus rationnelle et plus économique. De même, celui qui transfère le transport de marchandises moins urgentes sur des voies secondaires et qui décharge ainsi les axes principaux, n'est pas récompensé de manière adéquate. Ces constatations faites, le système des tarifs actuel ne peut être réformé à la douce: il doit l'être au contraire de fond en comble. Le poids du train ne doit pas être décisif. La capacité effective d'un train sur les voies est plus importante. Parmi les gagnants d'une telle modification du système de prix par sillon figure le trafic lourd de marchandises. Parmi les perdants, le trafic régional des personnes, qui s'en tire trop bien aujourd'hui.

Durant l'exercice écoulé, CFF Cargo a enregistré un déficit record de 190 millions de francs.

Réformes ferroviaires: en mars, le Conseil fédéral a envoyé au Parlement un message complémentaire qui privilégie les parties non contestées de la réforme des chemins de fer 2. En premier lieu, la sécurité précaire dans les trains, bus et gares doit être améliorée. Autres sujets de ce message complémentaire, l'adaptation du financement du matériel roulant des chemins de fer privés à celui des Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'élargissement de l'exemption d'impôt à toutes les entreprises de droit privé dans le secteur des transports publics.

46

Emprunt aux BLS: après le Conseil des Etats, le National a lui aussi approuvé la conversion du crédit accordé il y a 30 ans à la société BLS Lötschbergbahn SA pour le doublement de la voie au Lötschberg. Ce crédit de 800 millions de francs est converti en un prêt conditionnellement remboursable.

Sécurité des chemins de fer: l'Office fédéral des transports (OFT) a contrôlé pour la première fois en 2006 les trains de marchandises, puisque ceux-ci ne sont plus autonomes depuis la libéralisation dans ce domaine. Dans onze des 44 compositions nationales et étrangères contrôlées avec plus de 860 wagons (soit 25%), une interdiction temporaire de circuler a dû être prononcée pour des manquements. Il n'y a eu en revanche aucune dénonciation pour infraction grave.

Lors des contrôles de trains de marchandises en 2007, plus de 50% des convois ont reçu un blâme au premier semestre. 74 sur 120 se sont vu infliger une interdiction temporaire de circuler, selon les données de l'OFT. Sur 2011 convois de marchandises contrôlés, 319 ont présenté des lacunes, 16% n'ont pas pu continuer leur course.

Rail 2000

Rail 2000 est un succès. C'est ce que conclut le Bureau Infrass après une évaluation mandatée par l'Office fédéral des transports (OFT). Ainsi, la prestation du trafic des personnes sur les longues distances a augmenté de presque 30% entre 1996 et 2005, dont 7% rien qu'entre 2004 et 2005. Comparé à 1996, les Chemins de fer fédéraux suisses parcourraient 30% de plus en kilomètres-train depuis 2004.

Selon le bilan d'Infrass, seule une petite part de cette demande de croissance peut toutefois être mise sur le compte des usagers qui, véritablement, ont passé de la route au rail. C'est surtout le nouveau trafic provenant des changements structurels qui a pu être dévié sur le rail.

En mars les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont été la première compagnie ferroviaire européenne à mettre en service le système standard de signalisation et de sécurité électronique des trains pour les chemins de fer européens (ETCS) sur le tronçon Mattstetten-Rothrist pendant 24 heures. Quotidiennement, 250 trains voyageurs et marchandises ont circulé grâce au système ETCS. La vitesse maximale des trains voyageurs a été amenée de 160 km/h à 200 km/h sur ce tronçon jusqu'au changement d'horaire de décembre 2007. A l'origine, ce nouveau système devait être introduit en 2004 mais des problèmes techniques l'ont retardé.

Alptransit (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, NLFA)

Tunnels de base du Lötschberg: le 15 juin, après huit ans de travaux, les 35 kilomètres du tunnel de base du Lötschberg de la NLFA ont été inaugurés en grande pompe à Frutigen (BE) et Viège (VS). Le tunnel n'a été utilisé dans un premier temps que par des trains marchandises et dès la mi-septembre par quelques trains voyageurs. La mise en service prévue de 110 convois quotidiens (dont 40 de marchandises sur l'ancien tracé montagne à travers le tunnel sommital du Lötschberg) n'a été réalisée qu'avec le changement d'horaire du 9 décembre. Depuis, 42 Intercity et Eurocity circulent quotidiennement à 200 km/h et plus dans le tunnel de base.

Même si elle a été conçue à double, seule la galerie Est a été totalement construite ces dernières huit années. Ceci pour des questions de coûts. La ga-

lerie Ouest est en partie réalisée mais elle devrait encore être aménagée pour accueillir le trafic ferroviaire. L'équipement de ce tunnel long de 15 kilomètres entre Ferden et Mitholz s'élèverait à 500 millions de francs.

Les investissements totaux pour l'axe NLFA au Lötschberg sont de 4,3 milliards de francs, soit huit millions de moins que budgétés. Les coûts effectifs de ce tunnel NLFA se chiffrent, renchérissement, intérêts de construction et TVA inclus, à 5,3 milliards de francs, soit presque un tiers de plus (34%) que prévu.

Tunnel de base du Gothard: neuf mois plus tôt que prévu, le 17 octobre, a été effectuée la percée dans la galerie Ouest du tunnel de base du Gothard NLFA entre Sedrun (GR) et Amsteg (UR). Ceci quand bien même une portion géologiquement extrêmement difficile de 1200 mètres a dû être traversée sur le tronçon de Sedrun, long de 17 kilomètres, dans le massif intermédiaire du Tavetsch. Les coûts de 1,2 milliard de francs fixés dans les contrats de travail ont cependant pu être respectés.

Dans la galerie Est, la percée a été réalisée le 29 novembre, là aussi six mois avant les prévisions.

En février, on apprenait que les deux galeries du Gothard ont été excavées de manière trop étroite sur 1,2 kilomètre, et non pas sur 600 mètres comme supposé, et qu'elles doivent être élargies. La galerie Ouest est concernée sur 800 mètres, celle d'Est sur 420 mètres. Les coûts supplémentaires de ces travaux sont estimés entre 40 et 50 millions de francs.

La mise en service commerciale du tunnel de base du Gothard est désormais prévue pour 2017. La raison de ce report d'une année est, selon le rapport d'avril 2007 de l'Office fédéral des transports (OFT), la réduction de la vitesse dans la construction de la voie et la réalisation non prévue d'une conduite électrique supplémentaire dans le tunnel.

De plus, le rapport de l'OFT d'avril indique des coûts finaux supplémentaires de 208 millions de francs au crédit d'un peu plus de huit milliards. Ceux-ci sont dus à la durée de construction plus longue, à des coûts plus élevés dans les secteurs de Sedrun et Faido ainsi qu'à des modifications dans la projection de la technique ferroviaire et à l'accès ouvert de Giustizia, au sud de Biasca.

Porta Alpina: le Conseil fédéral veut se donner jusqu'en 2012 pour obtenir des clarifications supplémentaires sur l'exploitation du projet de Porta Alpina. La construction de cet arrêt souterrain et sa mise en service restent donc ouvertes. Avec cet agenda, les coûts de la Porta Alpina augmentent, puisque la plupart des synergies résultant de la construction parallèle du tunnel de base du Gothard disparaissent. En repoussant sa décision, le Conseil fédéral a exprimé le scepticisme déjà émis par la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) et par les Chemins de fer fédéraux (CFF).

Le canton des Grisons, la région de Surselva et la commune de Tujetsch ont également annoncé la fin provisoire de la Porta Alpina. Le risque financier encouru est trop grand pour le canton. Une étude des CFF a été déterminante dans cette décision : celle-ci concluait qu'une exploitation minimale de la Porta Alpina, exploitation qui n'aurait pas entravé le trafic dans le tunnel de base du Gothard de la NLFA, n'aurait jamais été rentable. Même trois trains le matin et

le soir avec halte à la Porta Alpina auraient conduit à des compensations importantes pour perte de gain.

Tunnel ferroviaire du Ceneri: le 11 septembre, dans le cadre d'un acte officiel, une première détonation d'explosifs a eu lieu au tunnel de base du Ceneri sur l'axe Gothard de la NLFA. En premier lieu, une galerie d'accès de 2,3 kilomètres sera excavée près de Sigirino (TI). Le lot principal sera soumis à l'offre publique début 2008 et la mise en service, selon les prévisions les plus récentes, se fera en 2019. Le tunnel du Ceneri mènera alors durant au moins dix ans dans la direction actuelle, vers Chiasso, dont la capacité sera égale à celle d'aujourd'hui et qui ne correspond pas aux normes souhaitées d'une ligne de plaine.

Accès sud: dans le rapport annuel 2006 de la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) – traité par les Chambres fédérales lors de sa session de juin – sont apparus des doutes sur la poursuite de l'axe du Gothard de la NLFA en Italie. Où et comment continuer le tracé? Même huit ans après la signature d'un traité correspondant avec l'Italie, la question restait ouverte. De même, ce traité ne fixe pas l'endroit de la reprise en charge du trafic de marchandises.

Durant l'exercice écoulé, on apprenait que les planifications d'un accès sud au Tessin de la NLFA subiraient un retard d'une année. Ceci en raison du recours déposé par un bureau d'ingénieurs, qui a déposé plainte avec succès contre l'attribution de mandats pour une étude. A l'origine, on supposait que les résultats de cette étude seraient prêts jusqu'à la fin 2007. Cette étude devait examiner l'opportunité technique et socio-économique de quatre variantes du projet « Lugano-Chiasso ». Il s'agit de la continuation de la NLFA après le portail sud du tunnel de base du Ceneri à Vezia, près de Lugano. L'Office fédéral des transports (OFT) estime à trois milliards de francs les coûts de ce nouveau tracé, qui n'est pas encore financé. Sa réalisation ne devrait pas voir le jour avant 2020.

Coûts: les coûts finaux de la NLFA, estimés d'après les décisions prises durant l'exercice écoulé, se situent entre 19 et 20 milliards de francs – respectivement 23 à 24 milliards en tenant compte du renchérissement, de la TVA et des intérêts intercalaires. Ils se situent donc, selon l'Office fédéral des transports (OFT), dans le cadre auquel le public avait été préparé en automne 2006.

En 1998, la NLFA avait été devisée à 12,8 milliards de francs. Depuis la votation sur le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP) l'augmentation des coûts s'élève ainsi en 2007 à 87%.

Dans le cadre du projet d'investissement sur le «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (sigle allemand ZEB), le Conseil fédéral a proposé durant l'exercice écoulé un crédit supplémentaire de trois milliards de francs destiné à la NLFA. Le Parlement a jusqu'ici donné son feu vert à 15,6 milliards, montant qui doit être augmenté à 18,8 milliards.

Pour l'année 2008, les Chambres fédérales ont décidé un crédit de paiement de 1017 millions de francs à charge du fonds FTP (2007: 1550 millions) destiné à la NLFA, en particulier pour les lignes de base au Lötschberg et au Gothard ainsi que pour des développements entre St-Gall et Art-Goldau et sur le reste du réseau.

Raccordement au réseau à haute vitesse européen

Le nouveau raccordement TGV de Zurich à Paris a été mis en service le 10 juin. Les voyageurs atteignent ainsi la capitale française en quatre heures et demie, soit 90 minutes plus tôt que précédemment. Les liaisons quotidiennes par TGV depuis Bâle sont désormais au nombre de quatre.

Au titre du raccordement au réseau européen à grande vitesse, les Chambres fédérales ont approuvé un crédit de paiement de 181 millions de francs pour 2008 (2007: 150 millions de francs) à charge du Fonds d'infrastructure (FTP). Ces moyens sont utilisés comme contribution à la construction nouvelle de la ligne Belfort-Dijon, au développement des lignes Vallorbe-Frasne-Dijon, Pontarlier-Frasne, Bellegarde-Nurieux-Bourg-en-Bresse et Berne-Neuchâtel-Pontarlier ainsi qu'au développement de la ligne St. Gall-St. Margrethen.

Mesures contre le bruit des chemins de fer

La réduction des nuisances sonores du réseau ferroviaire suisse coûte 750 millions de francs de moins (40%) que prévu, selon les plus récentes données de l'Office fédéral des transports (OFT). Malgré cela, les mesures contre le bruit ne doivent pas être revues à la baisse, souligne l'OFT. Les coûts finaux sont estimés actuellement à 1,1 milliard de francs alors que le Fonds d'infrastructure des transports publics (FTP) prévoyait initialement 1,85 milliard.

Selon la décision des Chambres fédérales, 210 millions de francs issus du Fonds d'infrastructure sont destinés en 2008 aux mesures de protection contre le bruit des chemins de fer (2007: 200 millions de francs).

Financement de l'infrastructure des transports publics (FTP)

Sous le titre «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB), le Conseil fédéral a concrétisé durant l'exercice écoulé la manière dont il entend investir d'ici 2030 les moyens restants dans le Fonds d'infrastructure des transports publics (FTP) – soit quelque cinq milliards de francs – dans le réseau ferroviaire suisse. Le fonds FTP est dans sa grande partie utilisé (à 60% ou 18,8 milliards de francs) pour la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

Grâce aux développements prévus, soumis à la procédure de consultation au printemps et selon le message envoyé en octobre aux Chambres fédérales, le temps de trajet entre Genève et St-Gall doit notamment être raccourci d'une demi-heure. Dans de nombreuses gares du pays, les correspondances doivent être améliorées.

Point de départ de ces nombreux projets de développement, les 30,5 milliards de francs qui ne sont ancrés dans aucune loi, mais dont il avait été question en 1998 avant la votation sur le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP). Le Conseil fédéral entendait dans un premier temps s'en tenir à ce plafond, mais il a dû s'adapter durant l'exercice écoulé à la pression des coûts de la NLFA. Pour cette raison, le Fonds FTP doit être augmenté au total de 31,5 milliards de francs. Ceci, parce que seule une augmentation des moyens financiers du Fonds FTP permet de rattraper les coûts à nouveau en hausse de l'axe du Gothard de la NLFA et parallèlement de réaliser le programme minimal de

la deuxième étape de Rail 2000. Ainsi, les 5,2 milliards de francs prévus pour cette dernière continueraient d'être à disposition.

Si le Parlement devait approuver des demandes supplémentaires dans le cadre du projet ZEB, il devrait en conséquence également adapter son financement. Le plafond de 31,5 milliards de francs et la limite d'endettement seraient aussi à élever ainsi qu'il s'agirait de prolonger la vie du Fonds FTP au-delà de 2030 grâce aux revenus prévus par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la taxe sur les huiles minérales et enfin la TVA.

Le Conseil fédéral a laissé entendre qu'il souhaite envoyer en 2008 déjà un message supplémentaire (ZEB2) pour les grands projets provisoirement gelés. La troisième voie entre Lausanne et Genève, le tunnel de base du Zimmerberg celui du Wisenberg sont particulièrement retenus. Rien que ces trois projets demanderaient un investissement de quelque quatre milliards de francs.

routesuisse s'est prononcé pour la réalisation prioritaire d'un programme minimal de la deuxième étape de Rail 2000. Les autres projets de la NLFA et de Rail 2000 (options d'élargissement, etc.) devraient être gelés tant que leur financement ne peut être garanti. Pour ceci, le report des investissements dans les transports publics et du concept FTP ne doit pas être un tabou.

Trafic d'agglomération

Le Conseil fédéral s'est prononcé pour la création d'une nouvelle ligne ferroviaire de Mendrisio (TI) à Varese (I). Le 21 novembre, il a transmis un message en ce sens aux Chambres fédérales. Ce tronçon long de 18 kilomètres fait partie du RER transfrontalier, dont 6,5 kilomètres se situent sur territoire suisse et quelque 11 kilomètres sur le territoire italien. Les coûts de cette nouvelle ligne des CFF sont estimés à 134 millions de francs sur territoire suisse. Dans le cours de la décision du gouvernement sur un crédit global pour le fonds d'infrastructure, le Parlement avait déjà approuvé 67 millions de francs. Le canton du Tessin apporte un crédit de la même hauteur.

(Pour d'autres informations sur cette thématique, voire chap. «Fonds d'infrastructure Route» ci-après)

Politique de l'énergie et de l'environnement

Energie

Mesures d'économie d'énergie

La consommation totale d'énergie en Suisse a légèrement baissé en 2006. Selon l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), elle a atteint 888 330 térajoules, soit 0,5% de moins qu'en 2005. Ce recul est expliqué par le temps chaud et les prix élevés du pétrole.

Durant l'exercice écoulé, les ventes de carburants ont augmenté, sauf celles d'essence qui ont reculé de 1%. Une augmentation de 7% à chaque fois de la consommation de diesel et de kérosène a été relevée. Les ventes globales de carburant ont progressé de 2,8%. Dans le secteur routier où l'on a enregistré une hausse de 1,9%, la progression du diesel a compensé en partie le recul de l'essence. C'est dire que le remplacement progressif de l'essence par le carburant diesel se poursuit. La population moyenne résidente a augmenté de 1,1% et l'effectif de véhicules à moteur de 1,5%.

Les ventes de carburants (sans le kérosène) ne progressent que légèrement depuis l'an 2000, soit de 0,4% en moyenne annuelle. Dans la moyenne des années 1990 à 2000, les ventes totales de carburants avaient encore augmenté de 1% par an. (cf. tableau 10, annexe)

Dans le secteur de l'essence, les ventes baissent depuis 2000, soit en moyenne de 2% par an. A l'inverse, on constate une forte croissance pour le diesel, c'est-à-dire en moyenne 6,2% par an. Dans les années nonante, les ventes d'essence avaient encore progressé en moyenne annuelle de 0,8%, celles de diesel de 1,7% par an.

Selon l'analyse d'efficacité de l'Office fédéral de l'énergie, le programme d'économie d'énergie EnergieSuisse est entré dans sa deuxième étape (2006-2010) conformément aux prévisions. Pour économiser un kilowattheure (kWh) il n'a fallu dépenser en 2006 que 0,2 centime au titre des fonds de soutien alors qu'en 2003 cette économie coûtait encore 0,6 ct.

Les effets des mesures facultatives prises en 2006 dans le cadre d'EnergieSuisse ont connu une nette progression en 2006, soit près de 23% pour atteindre 4300 térajoules (2005: env. 3500 térajoules), et cela avec les mêmes moyens financiers que l'année précédente (environ 42 millions de francs). Ces dépenses sont ainsi tombées au niveau le plus bas depuis le début du programme.

Sans les mesures facultatives d'EnergieSuisse, la consommation d'énergie serait aujourd'hui supérieure de 1,7%. Si l'on tient compte des mesures facultatives générées depuis 1991 par le programme précédent, Energie 2000, on constate une économie d'énergie de 3,5% jusqu'en 2006.

La consommation moyenne normalisée de carburant des voitures de tourisme neuves vendues en Suisse en 2006 était de 7,62 l/100 km. Par rapport à 2005, la baisse n'est que de 0,05 l ou 0,65%. C'est dire que l'objectif de 6,9 l/100 km conclu entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de

l'énergie et de la communication (DETEC) et auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles) a été raté de plus de 10%. L'objectif de réduction de 6,4 l/100 km visé pour 2008 paraît désormais inatteignable.

Cette évolution s'explique par les habitudes de consommation des automobilistes suisses qui continuent de préférer les automobiles consommant beaucoup de carburant. Autre explication: depuis l'an 2000, le poids moyen des voitures de tourisme neuves achetées a augmenté de 130 kg, compensant du même coup les progrès réalisés en termes d'économie des moteurs.

L'initiative populaire fédérale «imposer les énergies non renouvelables à la place du travail» a échoué au stade de la récolte des signatures. Ses auteurs n'ont pas réussi à déposer les 100 000 signatures nécessaires à la Chancellerie fédérale jusqu'au 24 juillet 2007.

Plans d'action concernant l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables

L'objectif de ces plans, qui s'articulent en 26 mesures, est de réduire la consommation d'énergie fossile de 1,5% par an jusqu'en 2020, de stabiliser la consommation d'électricité au niveau de 2006 et d'augmenter de moitié la part des énergies renouvelables à la consommation totale d'énergie. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a été chargé par le Conseil fédéral de préparer des plans d'action qui posent la future stratégie énergétique sur quatre piliers: efficacité énergétique, énergies renouvelables, grandes centrales énergétiques et politique énergétique extérieure.

Les mesures proposées dans le domaine du trafic routier motorisé comprennent, entre autres, une taxe d'incitation sur les carburants (taxe CO₂) qui bénéficiera en partie à l'assainissement énergétique des bâtiments. Cette taxe devrait être introduite en 2013 et se situer entre 15 et 50 centimes par litre.

Le DETEC a aussi l'intention de conclure avec la branche automobile des objectifs de réduction plus contraignants, voire de les imposer directement, concernant la consommation des voitures neuves ou leurs émissions de CO₂. Le DETEC se fonde en cela sur l'objectif de l'Union européenne (UE) qui prévoit de réduire les émissions de CO₂ à 130 grammes au maximum par kilomètre jusqu'en 2012, ce qui équivaut à une consommation d'essence ou de diesel de 4,5 l/100 km.

Le DETEC a aussi l'intention d'introduire un système bonus/malus dans l'impôt sur les automobiles pour encourager l'achat de véhicules dits propres. Une voiture économique bénéficierait ainsi d'un rabais de 3000 à 4000 francs.

S'agissant des carburants biogènes, le DETEC envisage d'imposer une quote-part pouvant atteindre 10%. En clair, une certaine proportion de carburants tirés d'organismes qui repoussent chaque année serait ajoutée aux carburants fossiles. Cela dit, il ne sera pas possible de faire le plein avec n'importe quel carburant prétendument bio. Il faudra aussi tenir compte des bilans écologiques et sociaux dans le choix du carburant idoine.

Taxe CO₂: les Chambres fédérales ont terminé durant la session de printemps l'examen de la loi sur la taxe CO₂. Ainsi, la taxe CO₂ sur les combustibles pour-

ra être introduite. Le prix du litre d'huile de chauffage augmentera de trois centimes en 2008, de six centimes en 2009 et de neuf centimes en 2010 si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) ne baissent pas de manière mesurable.

Le Conseil fédéral et la Fondation Centime Climatique ont conclu une convention dans le domaine des carburants aux termes de laquelle un centime climatique sera perçu, à titre de mesure facultative, en lieu et place de la taxe d'incitation sur le CO₂. Le produit de ce prélèvement servira à financer des projets de réduction des émissions de CO₂ en Suisse et à l'étranger.

routesuisse s'est opposée au projet de DETEC d'introduire une taxe CO₂ sur les carburants à partir de 2013. L'expérience montre que la demande dans le trafic routier ne réagit que faiblement à des hausses de prix. C'est dire que les taxes d'incitation sur les carburants sont peu efficaces. L'augmentation parfois massive des prix ces dernières années n'a guère influencé les habitudes de consommation. Contrairement au centime climatique qui permet d'investir de manière ciblée dans des mesures touchant au climat, la taxe CO₂ n'aura que peu de succès. Ce constat a poussé la communauté internationale des Etats à renoncer à des taxes sur l'énergie et sur le CO₂. Même le quatrième rapport IPCC publié en 2007 concernant les instruments dont dispose la politique climatique juge inadéquates les taxes sur l'énergie et le CO₂ parce que leur rapport coût/efficacité est mauvais.

Limitation des émissions de CO₂ des véhicules neufs: selon une nouvelle étude des offices fédéraux de l'énergie (OFEN) et de l'environnement (OFEV), les Suisses se soucient peu du climat en chauffant et en roulant. La flotte suisse de voitures de tourisme a émis en 2005 environ 200 grammes de CO₂ en moyenne par unité et par kilomètre. Pour les voitures neuves, cette valeur était de 187 g/km en 2005 et en 2006. Dans les pays de l'UE, l'émission moyenne de CO₂ des voitures neuves n'était que de 161 g/km, mais il faut dire aussi que les valeurs changent considérablement d'un pays à l'autre.

La Commission UE a l'intention de limiter d'ici à 2012 par la voie légale les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves vendues dans l'Union européenne (y compris les véhicules importés) à 120 g/km. L'industrie automobile est chargée d'améliorer la technologie motrice pour que les émissions moyennes de CO₂ tombent à 130 g/km jusqu'en 2012 (voitures de tourisme). La réduction restante de 10 g/km sera réalisée par une série de mesures complémentaires. La Commission songe notamment à des standards minimaux concernant l'efficacité des climatisations, au recours à des systèmes de surveillance de la pression des pneus, à des valeurs-limites pour la résistance au roulement des pneus, au recours accru à des carburants bio ainsi qu'à des affichages invitant le conducteur à changer de rapport.

routesuisse est sceptique quant à la proposition de limiter les émissions moyennes de CO₂ en Suisse par analogie aux prescriptions envisagées par l'UE. Compte tenu des besoins spécifiques du marché suisse et de la préférence des consommateurs pour des modèles confortables et performants, la limitation des émissions moyennes des voitures nouvellement immatriculées équivaut à une intervention massive dans la liberté individuelle et aussi dans la liberté économique de la branche concernée.

Système bonus/malus dans l'impôt sur l'importation des automobiles: **routesuisse** soutient des mesures qui accélèrent le renouvellement de la flotte automobile par des véhicules dotés de la dernière technologie d'économie d'énergie (par exemple, des incitations comme l'exemption de l'impôt sur les automobiles importées, des allègements de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, etc.). Des mesures d'encouragement de ce type doivent cependant être simples et respecter le principe de la neutralité des coûts pour tous les concernés.

Encouragement des carburants biogènes: durant la session de printemps, les Chambres fédérales ont définitivement approuvé une modification de la loi relative aux impôts sur les huiles minérales qui privilégie les carburants «verts» au détriment de l'essence pure.

Le but est d'alléger la charge fiscale grevant les carburants à faible émission de CO₂, comme le biogaz, le biodiesel et le bioéthanol, et d'imposer en contrepartie plus lourdement l'essence normale. Pour le gaz liquide et le gaz naturel, l'impôt sur les huiles minérales sera réduit de 40 centimes par litre d'équivalent-essence. En revanche, le Parlement a renoncé à imposer une adjonction minimale de carburant tiré de matières premières renouvelables. En privilégiant fiscalement des carburants provenant de matières premières renouvelables, le Conseil fédéral est contraint de veiller non seulement à un bilan écologique globalement positif, mais aussi à des conditions de production socialement acceptables dans les pays d'origine.

Le Conseil fédéral a décidé fin janvier 2008 de mettre en vigueur le 1^{er} juillet 2008 la modification légale encourageant les carburants bio. Une nouvelle étude réalisée par le Laboratoire fédérale d'essai des matériaux (EMPA) à la demande des Offices fédéraux de l'environnement (OFEV), de l'énergie (OFEN) et de l'agriculture (OFAG) avait préalablement suscité des vives discussions, car elle était arrivée à la conclusion que les bilans écologiques des carburants bio étaient très variables. Ces produits ne sont pas toujours favorables à l'environnement. Il faudra donc en tenir compte en les exemptant de l'impôt sur les huiles minérales.

Selon l'étude de l'EMPA, les carburants produits à partir de la biomasse ne sont pas forcément plus écologiques que les carburants fossiles. Dans la plupart des cas, il y a un conflit d'objectifs entre la réduction des gaz à effet de serre et le bilan écologique positif. Certains carburants bio réduisent certes les émissions de gaz à effet de serre de plus de 30% par rapport à l'essence, mais leur culture et leur fabrication sont souvent plus polluants, selon d'autres indicateurs écologiques, que l'essence et le diesel. Les carburants bio les plus efficaces sont ceux produits à partir de déchets et de substances résiduelles parce que la principale source de pollution, à savoir la culture des matières premières, disparaît dans ces cas.

Selon une autre étude récente de l'EMPA les voitures fonctionnant au gaz naturel émettent 21% de moins de dioxyde de carbone (CO₂) que les voitures à essence et 11% de moins que les véhicules diesel. S'agissant des oxydes d'azote (NOx) responsables de la formation d'ozone, les valeurs des moteurs à essence et de ceux fonctionnant au gaz naturel sont comparables, mais les émissions de NOx des moteurs diesel sont dix fois plus élevées. En conclusion, les

auteurs de l'étude EMPA relèvent que toutes les technologies de propulsion sont devenues plus propres grâce aux progrès techniques de ces dernières années.

Critères pour les véhicules énergétiquement efficaces et produisant peu d'émissions (sigle allemand Keef): l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a présenté les critères pour des véhicules énergétiquement efficaces et produisant peu d'émissions (sigle allemande Keef) annoncés dans le plan d'action 2006 contre les particules fines. Selon l'OFEV, l'étiquette-environnement basée sur les Keef sera disponible fin 2008. Les Keef tiennent compte des émissions de plusieurs polluants atmosphériques et de dioxyde de carbone (CO₂), du bruit, mais aussi de critères relevant, par exemple, de la fabrication du carburant.

En adoptant ces nouveaux critères, le Conseil fédéral fait un pas de plus par rapport à l'étiquette-énergie qui est ancrée dans la loi sur l'énergie. A en croire le DETEC, cette étiquette-énergie pour les voitures de tourisme neuves sera remplacée d'ici à l'année 2010 par l'étiquette-environnement qui inclut des critères supplémentaires. L'objectif est de doter la Suisse d'un parc automobile plus moderne et plus économe en ressources. Ces nouveaux instruments serviront également aux cantons comme moyens de mesurer l'imposition des véhicules à moteur: les voitures propres bénéficieront d'allègements fiscaux alors que les véhicules polluants seront taxés plus lourdement.

Environnement

Immissions de polluants atmosphériques

L'état global de l'environnement ne s'est pas amélioré de manière significative depuis 2002. Voilà le résultat auquel arrivent les offices fédéraux de l'environnement (OFEV) et de la statistique (OFS) dans leur rapport «Environnement Suisse 2007». Selon les auteurs de ce rapport, le bilan de la politique suisse de l'environnement et des ressources est certes positif dans de nombreux domaines comme la qualité de l'eau, l'élimination des déchets ou certains polluants atmosphériques. Mais, ajoutent-ils, les habitudes de vie et de consommation annihilent ces progrès dans la protection de l'environnement. En revanche, les nombreuses mesures prises ces vingt dernières années ont permis d'améliorer notablement la qualité de l'air.

Pour neuf sur douze importants polluants atmosphériques, qui sont soumis à des valeurs-limites inscrites dans l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPAir), le niveau actuel de la pollution est inférieur aux limites imposées. Les valeurs-limites pour les oxydes d'azote, l'ozone et les particules fines sont toujours – et en partie même massivement – dépassées. En revanche, les valeurs-limites fixées pour la préservation de la santé sont partout respectées en ce qui concerne le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les précipitations de poussières et les métaux lourds.

Selon les derniers constats du laboratoire de chimie atmosphérique de l'Institut Paul Scherrer (PSI), la pollution par l'ozone en Suisse alémanique n'est pas générée sur place. Environ 80% de ce gaz irritant les voies respiratoires et les

yeux proviennent de l'étranger. Les chercheurs expliquent que l'ozone est transporté sur de grandes étendues par les vents soufflant à haute altitude. De plus, la quantité d'ozone tombant de la couche d'ozone dans des couches atmosphériques plus basses augmente, si bien que la pollution au sol s'intensifie.

En d'autres termes, les résultats les plus récents des recherches scientifiques annulent les modèles et pronostics établis jusqu'ici. Le transfert intercontinental d'ozone et de ses agents précurseurs est en effet beaucoup plus important que prévu. D'où le constat des scientifiques que des réductions temporaires de la vitesse, voire des interdictions de rouler n'ont guère d'effet sur la teneur de l'air en ozone. Un abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h sur les autoroutes ne réduit la concentration d'ozone dans l'air que de 1%. Au Tessin, en revanche, une réduction locale de la vitesse maximale pourrait avoir un peu plus d'effet, car, en raison de la topographie particulière de ce canton protégé du vent par les Alpes, la proportion d'ozone généré sur place peut par endroit atteindre 50%.

Les scientifiques concluent que la lutte contre la pollution par l'ozone doit être menée au niveau mondial, parce que l'ozone et ses agents précurseurs proviennent du reste de l'Europe et même des Etats-Unis et d'Asie pour s'infiltrer dans l'air suisse dans les 36 à 72 heures. Depuis la fin des années 80, les émissions de substances provoquant la formation d'ozone ont diminué de moitié en Suisse. Néanmoins, les concentrations d'ozone sur le Plateau suisse sont restées approximativement stables.

Changement climatique

Quatrième rapport IPCC: L'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), qui conseille scientifiquement les organes de la convention climatique de l'ONU, a présenté durant l'exercice écoulé son quatrième rapport sur le réchauffement de la terre. A en croire ses auteurs, l'humanité semble avoir fait un pas de plus vers l'apocalypse. Le réchauffement climatique entraînerait la disparition de nombreuses espèces animales et végétales; des sécheresses et inondations menacent; la production alimentaire pourrait même diminuer globalement à moyen terme; même en cas d'arrêt immédiat des émissions de gaz à effet de serre, l'atmosphère continuerait de se réchauffer pendant des siècles.

L'une des conclusions centrales du chapitre de 21 pages intitulé «Summary for Policymakers» est que le réchauffement observé depuis le milieu du 20^e siècle est dû, avec une probabilité de plus de 90%, aux émissions de gaz à effet de serre provoquées par l'homme. Dans le troisième rapport paru il y a six ans, les experts s'étaient encore prononcés avec une probabilité de plus de 66%.

Les chercheurs IPCC prévoient la poursuite de la hausse des températures et du niveau de la mer ainsi qu'une multiplication des événements météorologiques violents. La prévision la plus probable est que les températures dépassent en 2100 de 1,8 à 4 degrés les valeurs actuelles. Le réchauffement futur variera fortement d'une région à l'autre et renforcera les différences naturelles entre les régions.

Alors que ce phénomène apportera aussi des changements positifs pour le Nord – par exemple, une plus grande disponibilité de l'eau et surtout des avantages pour l'agriculture et la pêche – le Sud subira avant tout des effets négatifs, soit en particulier sur l'approvisionnement en eau, les forêts, les zones humides, les écosystèmes aquatiques ainsi que l'agriculture. L'un des effets positifs du réchauffement est qu'il faudra moins chauffer en hiver, mais en été la consommation d'énergie pour la réfrigération pourrait augmenter.

Analyse de la situation en Suisse: l'étude «Changement climatique en Suisse 2050 – Effets attendus sur l'environnement, la société et l'économie» réalisée par l'organe consultatif du Conseil fédéral pour les questions touchant au changement climatique prévoit pour la Suisse une augmentation des précipitations en hiver et leur diminution en été. En hiver, il faut s'attendre à des inondations et des glissements de terrain, en été à des périodes de sécheresse et de pénurie d'eau notamment sur le Plateau, dans le Jura et dans les Préalpes. Selon les auteurs de cette étude, les conséquences d'un réchauffement modéré du climat – deux à trois degrés – seraient certes supportables pour la Suisse, mais à la condition qu'une série de mesures économiques soient prises afin que le pays soit préparé à ces changements.

A l'avenir, la consommation d'énergie de chauffage baissera donc en hiver alors que celle d'énergie de réfrigération augmentera en été. Il y aura donc un transfert de la demande de combustibles vers l'énergie électrique. Le recul des précipitations aura un effet négatif sur la production d'énergie hydraulique. Pour l'agriculture, en revanche, un réchauffement inférieur à deux ou trois degrés aurait des effets positifs. Les été plus chauds pourraient rendre plus attrayantes pour le tourisme certaines régions, comme les lacs de montagne. A l'inverse, l'élévation de la limite de la neige affectera la rentabilité des stations de ski dans les Préalpes.

Selon le rapport «Environnement Suisse 2007» des deux Offices fédéraux de l'environnement (OFEV) et de la statistique (OFS), la consommation de ressources et le changement climatique restent les deux grands défis de l'avenir. Au moins constate-t-on que les émissions de gaz à effet de serre se sont stabilisées depuis 1990 dans l'économie et depuis 2000 dans les transports grâce au progrès technique et à l'évolution de l'industrie suisse. En Suisse, la température moyenne aurait augmenté de 1,5 degré Celsius entre 1970 et 2005, soit une fois et demie plus vite que sur les autres zones terrestres de l'hémisphère nord. Le recul des glaciers, la diminution de la couverture neigeuse à moyenne altitude et la modification de la végétation confirment, aux yeux des experts, le changement climatique. Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué d'un demi-point-pourcent surtout grâce aux mesures de politique énergétique prises entre 1990 et 2005, estiment les auteurs du rapport.

Lors de sa séance du 21 mars, le Conseil national a discuté longuement de la politique énergétique et climatique. Résultat de ce débat de plusieurs heures: approbation d'une vingtaine d'interventions parlementaires. Au cours d'un marathon de votations sans précédent, le Conseil national a finalement rejeté plus de la moitié des interventions parlementaires présentées. Il a en revanche approuvé, contre la volonté du Conseil fédéral, plusieurs motions aux exigences pour le moins ambitieuses. Par exemple, le Conseil fédéral a été char-

gé de présenter dans les six mois un rapport sur la manière de combler, sans production de CO₂, la lacune prévisible dans l'approvisionnement électrique de la Suisse ou encore de préparer une réforme écologique de la fiscalité. D'autres motions demandent des avantages fiscaux pour les voitures ménageant l'environnement, la promotion des propulsions alternatives dans le secteur automobile et l'encouragement des cantons à introduire un impôt sur les véhicules à moteur en fonction de la consommation.

L'après-Kyoto: lors de la rencontre préparatoire des Nations Unies début septembre à Vienne en vue de la conférence climatique de fin 2007 à Bali, les nations industrialisées se sont mises d'accord de ramener d'ici à 2020 les émissions de CO₂ à 25, voire à 40% en dessous du niveau d'émission de 1990 afin de prévenir une modification dangereuse du système climatique. Les délégations nationales ont par ailleurs admis que les émissions globales doivent atteindre leur point culminant dans les 10 à 15 ans, pour ensuite baisser. Le but est de réduire de moitié le volume des émissions jusqu'en 2050 par rapport au niveau de 2000. Il y a également eu un consensus sur le fait qu'une action globale était nécessaire contre le changement climatique et qu'il fallait donner autant de poids à l'adaptation au changement climatique qu'à la réduction des émissions responsables de ce phénomène.

La 13^e Conférence des parties contractantes à la convention climatique de Kyoto (Conférence of the Parties, COP-13) a eu lieu du 3 au 16 décembre à Bali. Il a fallu de longues négociations pour finalement adopter un mandat visant le développement d'une politique climatique englobant tous les pays. Cette dite «feuille de route» (road map) devrait permettre de présenter jusqu'en 2009 un accord faisant suite à la première phase couverte par le protocole climatique de Kyoto. Les pays liés à la Convention de Kyoto devront d'ici là se mettre d'accord sur de nouveaux objectifs pour la réduction des émissions jusqu'en 2020.

La déclaration finale de Bali (Bali-Roadmap) règle quatre domaines principaux: premièrement, les négociations en vue du prochain traité climatique devront être achevées en 2009; deuxièmement, la «feuille de route» de Bali admet qu'il faudra prendre des mesures incisives; troisièmement, les pays en développement et émergents recevront une aide technologique et matérielle des nations industrialisées; quatrièmement, des mesures d'incitation seront prises pour empêcher le déboisement. Ce dernier objectif signifie que les forêts tropicales seront comprises dans la convention climatique. Le déboisement de ces dernières provoque en effet près de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine; c'est davantage que tout le trafic automobile.

Réduction des émissions de CO₂

Loi sur le CO₂, Convention de Kyoto: conformément aux dispositions de la loi sur le CO₂, les émissions de CO₂ en Suisse provenant de la consommation de carburant (sans le trafic aérien) doivent baisser d'ici à 2010 de 8% par rapport à leur niveau de 1990 pour tomber à 14,3 millions de tonnes. Selon les chiffres mis à jour de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburant étaient de 15,54 millions de tonnes en 1990 contre 16,96 millions de tonnes en 2006 (+0,5% par rap-

port à l'année précédente). Elles étaient ainsi de 18,6 points-% ou 2,66 millions de tonnes supérieures à la valeur-cible de 2010. Les émissions de CO₂ provenant de la consommation de combustibles (24,23 millions de t) se sont accrues de 1,8% par rapport à l'année précédente. Elles dépassent toujours de 12,3 points-% la quantité visée en 2010.

Statistique CO₂

Année	Total (en mio. indexé de t CO ₂)		Carburants (en mio. indexé de t CO ₂)		Combustibles (en mio. indexé de t CO ₂)	
1990	40,93	100,0	25,39	100,0	15,54	100,0
1995	39,43	96,3	24,24	95,5	15,19	97,7
2000	41,24	100,8	24,36	96,0	16,88	108,6
2005	40,67	99,4	23,80	93,7	16,87	108,5
2006	41,19	100,6	24,23	95,4	16,96	109,1
<i>Objectif 2010</i>	<i>36,84</i>	<i>90,0</i>	<i>21,58</i>	<i>85,0</i>	<i>14,30</i>	<i>92,0</i>

(Source OFEV)

Durant la session d'automne du Conseil National, le Conseil fédéral a pronostiqué que, selon les estimations actuelles, il manquait des réductions représentant environ un demi-million de tonnes de CO₂ pour atteindre l'objectif fixé par la loi sur le CO₂ en tenant compte des effets de la taxe CO₂ sur les combustibles et les facilités fiscales accordées aux carburants biogènes. Selon le DETEC, la Suisse s'éloigne de ses objectifs aussi bien pour les carburants que pour les combustibles.

A en croire les déclarations de l'OFEV, la Suisse atteindra les objectifs de Kyoto (-8%). Il faut cependant distinguer entre les objectifs de la loi sur le CO₂ (-10%) et ceux du protocole de Kyoto.

A en croire un bilan élargi et actualisé dressé par l'OFEV, la Suisse est en bonne position par rapport à d'autres pays hautement industrialisés en termes d'émissions de CO₂ par habitant: un peu plus de six tonnes de CO₂ par habitant et par année contre onze tonnes en moyenne dans le pays membres de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

Ces émissions par habitant selon l'inventaire national des gaz à effet de serre ne doivent cependant pas faire oublier que la Suisse dépend largement des importations. Pour obtenir une image plus réaliste des émissions provoquées par la population suisse, il faudrait également prendre en considération lesdites émissions grises afin de dresser ensuite un inventaire des gaz à effet de serre selon le principe des résidants. Si l'on tient compte des émissions grises du commerce de marchandises et d'électricité, les émissions de CO₂ par habitant et par année passent en effet d'un peu plus de six à presque onze tonnes. La baisse des émissions directes par habitant durant les quatorze ans écoulés serait ainsi compensée par l'augmentation des importations d'émissions grises de gaz à effet de serre. Si l'on tenait compte des émissions grises, les émissions par habitant de la Suisse seraient dans la moyenne de l'OCDE.

Centime climatique: ledit centime climatique est perçu sur les carburants depuis le 1er octobre 2005. Il s'agit en réalité d'un prélèvement de 1,5 ct. par litre d'essence ou de diesel qui produit chaque année environ 100 millions de francs, soit 735 millions de francs au total jusqu'à fin 2012, pour financer des mesures de réduction des émissions de CO₂. La Fondation Centime Climatique, une institution de droit privé à laquelle participe **routesuisse**, s'est engagée à réduire les émissions de CO₂ de neuf millions de tonnes entre 2008 et 2012. Cette quantité correspond aux deux tiers de la lacune constatée par le Conseil fédéral en 2005 dans la stratégie visant une réduction de 14,5 millions de tonnes de CO₂ jusqu'en 2010. Selon le business plan définitif, le centime climatique générera, sur la base d'un calcul prudent, une réduction d'au moins 12,8 millions de tonnes de CO₂. En clair, le centime climatique peut donc combler une lacune bien plus importante par rapport aux objectifs de la loi sur le CO₂.

Le Conseil fédéral a approuvé fin septembre le business plan de la Fondation Centime Climatique. Le procédé choisi par la Fondation pour atteindre les objectifs conclus jusqu'en 2012 a donc été jugé efficace et réaliste.

L'après-Kyoto: selon le quatrième rapport de l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), les émissions de gaz à effet de serre générées par l'homme ont progressé de 70% entre 1970 et 2004 et de 24% entre 1990 et 2004. Le dioxyde de carbone (CO₂) représente 77% de ces émissions. Si la politique actuelle ne change pas, les experts prévoient que cette augmentation se poursuivra jusqu'en 2030 dans un ordre de grandeur de 25 à 90%.

De l'avis de ces scientifiques, il existe cependant un potentiel économique considérable pour réduire les émissions dans les décennies à venir. Les émissions pourraient ainsi être maintenues à leur niveau de 2000, voire abaissées en dessous de celui-ci.

Le coût d'une stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre qui limiterait le réchauffement entre 2 et 2,4 degrés est estimé à 3% au maximum du produit social brut en 2030 ou à une diminution du taux de croissance de 0,12 points-%. Les coûts sont nettement plus faibles ou se transformeraient même en économies dans des scénarios qui partent d'une stabilisation à un niveau plus élevé et d'un maximum des émissions atteint durant la deuxième moitié de ce siècle.

Les Etats membres de l'Union européenne (UE) se sont en principe mis d'accord sur de nouveaux objectifs. L'UE s'est engagée de manière unilatérale et définitive à réduire d'ici à 2020 ses émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre d'au moins 20% par rapport au niveau de 1990. Elle est même prête à réaliser une réduction de 30% si d'autres pays industrialisés s'engagent sur la même voie. Les charges des objectifs UE devant être réparties sur les Etats membres, les pays économiquement les plus avancés doivent réduire leurs émissions de plus de 8% alors que les Etats les plus pauvres peuvent même les augmenter. La part des énergies renouvelables devrait, d'ici à l'année 2020, passer d'actuellement 6,5% de la consommation totale d'énergie à 20%. Les carburants bio devront représenter au moins 10% de la consommation des transports routiers.

Dans la perspective de la Conférence climatique internationale de Bali (Indonésie), le Conseil fédéral a décidé d'aligner la politique suisse sur celle de l'UE; cela signifie concrètement que la Suisse se rallie à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre de 20% jusqu'en 2020.

Exigence d'une taxe CO₂ sur les carburants: des milieux écologistes et de gauche ont tenté de lancer fin mai une offensive en politique climatique. Leur initiative climatique exige en premier lieu l'inscription dans le Constitution fédérale d'un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30% jusqu'en 2020 par rapport au niveau d'émission de 1990. Le but de cette initiative est d'influencer le débat climatique et d'augmenter la pression sur les acteurs politiques.

Selon la volonté des initiateurs, la réduction des émissions doit être obtenue avant tout par une meilleure efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables. Ils affirment que la technologie nécessaire à cet effet est d'ores et déjà disponible. Concrètement, les auteurs de l'initiative envisagent une taxe d'incitation sur le CO₂ provenant des carburants et des combustibles, une part minimale d'énergies renouvelables et une augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

La taxe d'incitation sur les carburants et les gaz ayant des effets sur le climat comme, par exemple, le méthane, est aussi au centre des mesures proposées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC). Selon le rapport présenté au mois d'août par le DETEC sur la future politique climatique de la Suisse, une taxe climatique devrait être prélevée dès 2012. Elle se monterait à 200 francs par équivalent CO₂ et correspondrait ainsi au montant maximal prévu dans la loi actuelle sur le CO₂. Le prix du litre d'essence ou de diesel augmenterait de 50 centimes. 90 à 95% du produit de ce prélèvement seraient restitués à la population et à l'économie. Le solde serait investi par le DETEC dans diverses mesures comme, par exemple, la protection contre les inondations, l'encouragement de technologies novatrices ou les transports publics.

routesuisse s'est opposée à l'idée d'une taxe d'incitation globale avec une affectation partielle. Il s'agit bien plus d'exploiter le potentiel de réduction du CO₂ par des mesures techniques et en soutenant des projets diminuant les émissions à l'étranger. **routesuisse** soutient en cela l'orientation internationale de la politique climatique comme cela a été évoqué par la conseillère fédérale Doris Leuthard, cheffe du Département fédéral de l'économie (DFE).

Le DFE propage l'idée d'une Suisse neutre du point de vue climatique, un modèle qui indique une voie permettant d'atteindre des objectifs écologiques substantiels avec des moyens étonnamment modestes. Il ne sert à rien, estime le DFE, de dépenser des millions dans des améliorations du standard suisse, déjà très élevé en comparaison internationale, alors que cet argent investi à l'étranger a infiniment plus d'effets. En vertu du principe de la neutralité climatique, la Suisse s'engagerait à compenser totalement ses émissions de dioxyde de carbone, ce qui équivaldrait à un objectif de réduction de 100%. Pays produisant lui-même peu de CO₂ mais affichant une forte proportion d'émissions dites grises, la Suisse rend le meilleur service possible au climat en intervenant sur-

tout à l'étranger. Le coût théorique de la réalisation du principe de la neutralité climatique est actuellement de l'ordre de 1 à 1,5 milliard de francs.

Mesures du Conseil fédéral pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Droit de recours des associations: les modifications apportées à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) concernant le droit de recours des associations et l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet. Cette révision remonte à une initiative parlementaire du conseiller aux Etats Hans Hofmann (UDC, Zurich). Concrètement, elle simplifie la procédure concernant l'EIE et restreint le droit de recours des associations.

Le 8 juin, le Conseil fédéral a approuvé le message à l'intention du Parlement concernant l'initiative populaire «Droit de recours des organisations: assez d'obstructionnisme – plus de croissance pour la Suisse». Il recommande son acceptation et renonce à présenter un contreprojet. En septembre 2006, le Conseil fédéral avait encore demandé le rejet de cette initiative. Lancée par le PRD du canton de Zurich, cette initiative populaire vise à exclure le droit de recours des associations quand il s'agit de décisions du Parlement ou du peuple.

Par 23 voix contre 9, le Conseil des Etats a rejeté en décembre l'initiative contre le droit de recours des organisations écologistes. Le projet passe au Conseil national.

Réduction des émissions de substances nocives: selon les modèles mathématiques révisés de l'Office fédéral de la protection de l'environnement (OFEV), les machines agricoles n'ont émis en 2005 que 400 tonnes de suies de diesel alors que l'estimation précédente était de 1100 tonnes. Ainsi, ces engins se situent dans la même tranche que les poids lourds (413 tonnes par an).

Selon les conclusions et recommandations du rapport sur l'état de l'environnement établi par l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), la Suisse occupe une position de leader parmi les nations industrialisées dans la lutte contre la pollution de l'air et de l'eau ainsi que contre le bruit. Compte tenu du revenu national et de l'effectif de la population, aucun autre pays de l'OCDE n'émet aussi peu d'oxydes de soufre et d'azote que la Suisse. De plus, la Suisse affiche l'intensité énergétique la plus basse de tous les pays membres de l'OCDE. Néanmoins, constatent les experts de cette organisation, l'application concrète du principe de la durabilité se heurte à de gros obstacles, notamment dans le domaine du trafic routier.

L'OFEV explique ce découplage des émissions nocives de la croissance économique et démographique avant tout par les prescriptions (Ordonnance sur la protection de l'air en vigueur depuis 1986) sur les fumées des chauffages, des installations d'incinération, des fabriques et des entreprises artisanales. Autres aspects importants: les exigences de qualité requises pour les carburants ainsi que les valeurs-limites imposées par le droit routier pour les gaz d'échappement des véhicules à moteur.

Initiative populaire «pour des véhicules plus respectueux des personnes»: au milieu du mois de février, les Jeunes Verts Suisse ont déposé à la Chancellerie fédérale pour examen préalable le texte de leur initiative «pour des véhicules plus respectueux des personnes». Le comité de soutien réunit notamment le Parti des Verts Suisse (PVS), l'Association Transports et Environnement (ATE), la CI Vélo Zurich, Piéton Suisse et la Jeunesse Greenpeace. Cette initiative demande à la Confédération d'édicter des prescriptions pour réduire les effets négatifs des véhicules à moteur, soit en particulier les accidents mortels et les atteintes à l'environnement par les voitures de tourisme. Les véhicules à moteur excessivement polluants – CO₂ ou particules fines – devraient être interdits.

Cette initiative vise en premier lieu les tout-terrains dont environ 70% seraient touchés par cette interdiction. De même, 24% des voitures de sport, 19% des berlines à forte cylindrée et 4% des voitures de classe moyenne dépasseraient les valeurs-limites exigées par les auteurs de l'initiative.

Prescriptions sur les gaz d'échappement: le Conseil fédéral a finalement renoncé à introduire avant l'Union européenne (UE) la future norme Euro-5 pour les voitures de tourisme à moteur diesel neuves importées. La norme proposée par la Commission UE sera donc introduite en septembre 2009. Dans le cadre de son plan d'action contre les particules fines, la Suisse avait notifié en juin 2006 à l'UE et à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) son intention d'introduire en 2007 déjà la norme Euro-5 concernant les voitures de tourisme à moteur diesel. Le but annoncé était de réduire aussi rapidement que possible les émissions de suies cancérigènes, donc particulièrement nocives, des véhicules diesel. L'UE a critiqué sévèrement le projet de la Suisse. D'autres membres de l'OMC comme le Japon et la Corée ont également adopté une position négative.

La Communauté d'intérêts CI Motos ne veut pas d'un contrôle obligatoire des gaz d'échappement et du bruit. Elle a donc déposé au Conseil national une pétition munie de 2600 signatures qui incite la Grande Chambre à rejeter la motion approuvée par le Conseil des Etats.

Mesures des cantons et des communes pour la protection de l'air

Paquet de mesures du canton du Tessin: le canton du Tessin a adopté 54 mesures pour améliorer la qualité de l'air durant les dix ans à venir. D'ici à 2016, les Tessinoises et les Tessinois respireront, de l'avis des autorités tessinoises, nettement moins d'ozone, de particules fines et d'oxydes d'azote. Le plan cantonal d'assainissement de l'air prévoit notamment de ramener la vitesse maximale de 120 à 100 km/h sur l'autoroute entre Lugano et Chiasso. Le gouvernement tessinois attend de cette restriction une réduction d'environ 6% des émissions nocives provenant du trafic routier. Il n'est cependant pas certain que la limitation à 100 km/h puisse effectivement être introduite sur ce tronçon autoroutier. Le Touring Club Suisse (TCS) a en effet annoncé un recours auprès du Tribunal administratif fédéral contre cette mesure. Son motif: cet abaissement de la vitesse maximale n'améliore pas la qualité de l'air.

Taxes de parcage: l'association d'intérêts Espace Mobilité, qui réunit notamment de nombreux grands détaillants, a présenté les résultats d'une enquête concernant l'efficacité des taxes de parcage sur les parkings des centres commerciaux. Plus de mille clients des centres commerciaux de Brügg et de Boujean, près de Bienne, ont participé à ce sondage. Le but de ce péage, qui a été introduit pour éviter un litige de droit avec l'Association Transports Environnement (ATE), est d'inciter un maximum de clients à utiliser les transports publics.

Les résultats de ce sondage indiquent cependant que le but a été totalement raté: sur les quelque mille clients interrogés, seuls trois ont annoncé qu'ils avaient passé aux transports publics. En revanche, de nombreux clients sont furieux à cause de ce péage et se rendent plus volontiers dans des centres commerciaux des cantons voisins ou même étrangers. Le parking payant provoque un important trafic d'évitement et des parcages «sauvages» dans les quartiers environnants, donc augmente en réalité les émissions. Toujours selon les résultats de cette enquête, qui semble être la première du genre, les clients arrivant en voiture font généralement d'importants achats et ne veulent donc pas utiliser les transports publics. Pour Espace Mobilité, les places de parc payantes sont mauvaises pour les affaires et inutiles pour la protection de l'environnement. Cette association demande donc une réorientation en profondeur de la politique des transports et de l'environnement: les autorités, le législateur, la justice et les organisations de protection de l'environnement seraient bien inspirés de se limiter à des mesures réellement utiles; le trafic d'achat ne devrait pas être concerné.

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

Selon l'Union allemande de l'industrie automobile (VDA), 72 millions de véhicules à moteur ont été produits durant l'exercice écoulé, si bien que la production automobile mondiale a dépassé de presque 6% son niveau de l'année précédente. La fabrication globale de voitures de tourisme (y compris les light trucks aux Etats-Unis) a progressé de 6% pour dépasser les 60 millions d'unités, celle de véhicules utilitaires s'est également accrue de 6% pour se fixer à plus de 11 millions d'unités.

Aux Etats-Unis, la production automobile a reculé de 5% pour s'établir à 10,8 millions d'unités. La part de l'Amérique du Nord à la production mondiale d'automobiles était de 21,5%. Au Brésil et en Argentine en revanche, la production a augmenté de 16% à 3,5 millions de véhicules. En Europe occidentale (+3%), la production était de 16,8 millions d'unités, ce qui représente une part à la production mondiale de 23,4%. Dans les nouveaux pays membres de l'UE, la production automobile a progressé de 25% pour atteindre près de 3 millions de véhicules. En Europe de l'Est, elle s'est accrue de 12% (3,1 millions au total). Les pays asiatiques ont réussi à augmenter leur production de 9% pour la porter à 29 millions de véhicules; ce nombre correspond à une part de 40,5% à la production mondiale.

La demande mondiale dans le secteur automobile a continué de progresser en 2007. Alors que les Etats-Unis et le Japon ont enregistré de légères baisses, l'Europe occidentale était à la hausse. Le développement dynamique dans les marchés émergents – Brésil, Russie, Chine et Inde – s'est poursuivi. Dynamisme remarquable également dans les dix nouveaux Etats membres de l'UE. Au total, les ventes d'automobiles ont progressé de 4% dans les pays pris en considération pour atteindre 66 millions d'unités.

En Europe occidentale, les ventes de voitures de tourisme ont enregistré en 2007 un résultat stable avec 14,8 millions d'unités. Parmi les grands marchés, l'Italie (+7%), la France et le Royaume-Uni (+3% dans les deux cas) ont connu une expansion. Le résultat exceptionnel atteint en Italie est le fruit d'une initiative qui prévoit une prime à la casse et une exemption d'impôt de deux ans. Les constructeurs italiens sont les principaux bénéficiaires de la subvention de l'Etat, qui leur a permis d'accroître leur part de marché de 1% à plus de 31%. En France la nouvelle réglementation de type bonus/malus qui est entrée en vigueur début 2008, a entraîné une hausse des immatriculations à la fin de l'année, qui a surtout profité aux gros véhicules. Au Royaume-Uni, la demande de voitures de tourisme a augmenté aussi bien de la part des particuliers que de la part des entreprises. Le marché espagnol en revanche a subi un léger tassement (-1%). La Norvège et la Suède ont été les marchés les plus florissants d'Europe occidentale en 2007 avec des taux de croissance respectifs de 18% et 9%. Quant à l'Allemagne elle a connu un net recul (-9%) de ses immatriculations durant la même période.

En Europe occidentale, le diesel continue à avoir le vent en poupe. Après qu'en 2006 les ventes de voitures de tourisme diesels eurent pour la première fois dépassé celles des automobiles à essence, 2007 a confirmé la tendance, le taux passant à plus de 53% (+2%). Cette évolution s'explique par l'augmentation du prix des carburants et les questions liées aux émissions de CO₂ qui incitent les consommateurs à s'inquiéter davantage de la consommation de leur moyen de transport. Près de 7,9 millions de voitures de tourisme diesels ont été vendues, ce qui équivaut à une hausse de 5% par rapport à l'année précédente. A l'inverse, les ventes d'automobiles à essence ont reculé de 5% pour se fixer à 6,9 millions d'unités. Dans le classement selon la part des voitures diesels, le Luxembourg prend la tête avec un peu plus de 77%, suivi de près par la Belgique. En France la part était de 74%, en Autriche de 59%, en Italie de 56% et en Allemagne de 48%. La Suisse annonce une proportion de voitures de tourisme diesels de 32%, soit 2% de plus qu'en 2006, mais toujours nettement moins que la moyenne européenne (53%).

Véhicules à moteur neufs mis en circulation (en Suisse)

En Suisse, les ventes de voitures neuves ont augmenté pour la deuxième année consécutive. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), 283 972 voitures de tourisme neuves ont été mises en circulation entre les 30 septembre 2005 et 2006, soit 14 224 (5,3%) de plus que l'année précédente.

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

Dans la catégorie des véhicules de transport de marchandises, les immatriculations de véhicules neufs ont continué de progresser, soit de 6,9% par rapport à l'année précédente pour atteindre 28 055 unités.

A elle seule, la catégorie des camions a enregistré une baisse de 3,7% (3186 véhicules). Ainsi, la part des camions au parc total des utilitaires neufs est passée à 11,4%.

Le nombre de nouveaux semi-remorques a également baissé, soit de 1532 unités en 2006 à 1255 en 2007 (-18,1%).

Avec 23 605 unités, le nombre de nouveaux véhicules de livraison a quant à lui progressé de 10,3% par rapport à l'année précédente (21 410) pour atteindre un record historique.

La mise en circulation de remorques neuves en 2007 a connu une baisse de 1,2% (18 908 unités). Dans la catégorie des véhicules industriels (3351 unités), les immatriculations ont progressé de 3,4%.

La branche des motocycles a enregistré en 2007 un exercice record avec 47 938 deux-roues neufs immatriculés par rapport à l'année précédente (45 665; +5,0%) – et ce malgré un recul du nombre de petits deux-roues de 3014 à 2738 unités (-9,2%). La «Fachstelle für Zweiradfragen (SFZ)» explique la forte densité de deux-roues motorisés et la demande soutenue de véhicules neufs par les raisons suivantes: des routes de campagne et des cols agréables

à emprunter, des villes encombrées par les voitures, un manque cruel de places de stationnement dans les villes et les agglomérations, et enfin une bonne situation économique.

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

Avec 284 674 voitures de tourisme immatriculées durant l'exercice écoulé (janvier à décembre), le marché suisse de l'automobile note une progression de 5,7% ou 15 300 unités par rapport à 2006 (269 421). Ces chiffres ont été fournis par auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles).

La tendance aux moteurs diesels s'est confirmée cette année. Ainsi des 284 674 voitures immatriculées en 2007, 92 566 soit 32,5% étaient propulsées par un moteur diesel (30,0% en 2006). Près de 85% d'entre elles possédaient un filtre à particules.

En Suisse, le nombre de véhicules propulsés au gaz a augmenté de 2500 pour s'inscrire à 5800 approximativement.

La catégorie des tout-terrains connaît toujours une expansion vigoureuse: 26% (près de 74 068 unités; 67 253 en 2006) de toutes les voitures neuves mises en circulation avaient quatre roues motrices.

Le 14 février, le Salon suisse de la moto Swiss-Moto a ouvert pour la quatrième fois ses portes à Zurich. 180 exposants répartis dans six halles ont présenté pendant quatre jours à plus de 61 000 visiteurs les dernières nouveautés arrivées sur le marché.

Le Salon international de l'automobile de Genève s'est quant à lui déroulé du 8 au 18 mars et a accueilli près de 731 000 visiteurs – ce qui fait de 2007 le deuxième meilleur score pour cet événement incontournable. Il y a beaucoup été question de cylindrée et de puissance, mais aussi d'écologie.

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2007 quelque 10,4 millions de tonnes, chiffre en baisse de 10% par rapport à l'année précédente, selon les sondages de marché de l'Union pétrolière (UP). Les carburants constituent la majeure partie des ventes globales de produits pétroliers. Au total, 6,76 millions de tonnes de carburant (essence, diesel et kérosène) ont été vendues, soit 2,8% de plus qu'en 2006. Les ventes d'huile de chauffage extra-légère, moyenne et lourde ont pour leur part baissé de 26,9% pour se fixer à 3,63 millions de tonnes.

La demande d'essence pour automobile a une nouvelle fois baissé en 2007 (-1%). Cette baisse est due à plusieurs facteurs: la consommation moyenne des voitures de tourisme neuves immatriculées a diminué de 6,9% entre 2000 et 2006 pour tomber à 7,99 l/100 km grâce à des techniques plus efficaces; parallèlement, la part des voitures neuves à essence a reculé au profit des die-

sels, si bien que les ventes de carburant diesel ont augmenté de 7,3%. Ce dernier résultat découle aussi de la bonne situation conjoncturelle, car le secteur de la construction, la branche des transports et les transports publics consomment beaucoup de diesel.

Les hausses parfois massives des prix à la colonne – jusqu'à 25 centimes par litre durant les mois d'été et à la fin de l'année – n'ont guère influencé les habitudes de consommation, si bien que les deux carburants ont connu ensemble une progression des ventes de 1,9%.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3637 stations publiques de marques en Suisse, contre 3596 pour 2006. Le marché de la distribution de carburant semble se consolider. Le réseau de stations d'essence le plus important porte toujours les couleurs d'AVIA avec 724 unités, suivi, et c'est nouveau, par Agrola (423), Shell (413), BP (401) et Tamoil (323). Comme l'atteste une comparaison du nombre de points de vente par marque d'une année sur l'autre, 2007 s'est avérée être une année dynamique.

Plus de 96% des stations d'essence de marques (3505 contre 3388 en 2006) possèdent aujourd'hui des colonnes diesels, contribuant ainsi à accroître le parc de véhicules utilisant ce carburant. Une nouvelle voiture sur trois roule aujourd'hui au diesel.

La tendance des shops intégrés aux stations d'essence a continué de s'imposer en 2007: au total 1273 stations d'essence offrent la possibilité à leurs clients de faire quelques courses tout en faisant le plein. L'augmentation de 2% par rapport à 2006 indique qu'il s'agit là d'un service apprécié des consommateurs et qu'il est rentable pour les distributeurs de carburant. La progression dans ce domaine se poursuit donc avec une part de stations d'essence disposant de magasins de plus de 50 m² qui atteint 68,2% (65,9% en 2006).

Les shops des stations d'essence sont devenus un argument commercial important puisque 69% des ventes de carburant sont réalisées par des stations possédant un magasin, alors que celles-ci ne représentent que 35% du nombre total de stations.

La quantité moyenne de carburant vendue par station a légèrement progressé en 2007 pour atteindre 1,42 million de litres, soit 0,9% de plus que l'année précédente. Ce sont les stations d'autoroute qui ont vendu le plus d'essence et de diesel (4,54 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,67 million de litres.

Par ailleurs les véhicules fonctionnant au gaz disposent actuellement en Suisse d'un réseau de 100 stations offrant du gaz naturel et du biogaz.

Assurances

Pour les assureurs, l'activité de l'assurance véhicule à moteur a continué de bien se développer en 2007. La croissance de l'assurance responsabilité civile comme de l'assurance casco est estimée à 1,5%. En termes relatifs cela signifie toutefois un ralentissement de la croissance par rapport à l'exercice précédent (en 2006 le taux de croissance dépassait les 2%). Le marché se porte bien en dépit des rabais de primes accordés par les compagnies d'assurance. Les as-

sureurs expliquent le phénomène par la tendance accrue à acheter des voitures plus grosses et plus puissantes et par l'augmentation des immatriculations.

Les sommes déboursées par les assureurs au titre de dommages dans l'assurance véhicule à moteur ont baissé entre 2004 et 2006 de 3,38 à 3,17 milliards de francs. La raison en serait la diminution générale du nombre d'accidents.

La Vaudoise est le premier assureur suisse à annoncer un rabais écologique sur l'assurance responsabilité civile et l'assurance casco complète. Les propriétaires de véhicules consommant et émettant peu obtiennent un rabais pouvant aller de 10% à 32%. La Mobilière aussi offre dès maintenant à ses nouveaux assurés un rabais écologique de 20%. Les assurés existants pourront bénéficier de ce rabais à la prochaine modification de leur contrat; il concerne des véhicules hybrides ainsi que ceux fonctionnant au gaz ou à l'éthanol. Pour les véhicules électriques il existait déjà un rabais de 50%.

Tourisme

Tourisme international

Le tourisme était également en 2007 un marché de croissance puisque la progression dans ce secteur a été d'environ 6%, soit davantage que les pronostics, pourtant déjà ambitieux. Ce constat est d'autant plus remarquable compte tenu de quelques facteurs négatifs comme la hausse du prix des carburants, les modifications des cours de change et le ralentissement de quelques conjonctures. Le chiffre record de 900 millions d'arrivées dans le monde entier illustre ce développement qui dépasse largement le taux de croissance à long terme de 4,3%.

La croissance enregistrée durant les cinq dernières années dans le secteur touristique peut être interprétée comme un résultat de la bonne conjoncture mondiale. Les pays émergents et en développement donnent des impulsions particulièrement fortes. Les principales destinations se situent certes dans les pays industrialisés, mais les taux de croissance plus élevés notés en dehors des marchés traditionnellement forts indiquent le potentiel du tourisme et son avenir prometteur.

Dans l'analyse en fonction des régions, le Proche-Orient affiche l'augmentation la plus forte du nombre d'arrivées de l'étranger (+15%). Depuis l'année 2000, le tourisme international a progressé en moyenne de 7% en Asie et en Océanie. La croissance de 10% enregistrée durant l'exercice écoulé est donc exceptionnellement forte pour cette région. En Afrique, le taux de croissance annuel est de l'ordre de 7%, soit exactement dans la moyenne des dernières années. Les Etats-Unis ont réussi à améliorer leur résultat médiocre de l'exercice précédent en le faisant passer de 2 à 5%, une progression qui s'explique aussi par la force de l'euro. L'Europe conserve pour le moment sa part de plus de 50% au tourisme international. Les pays qui ont noté les plus forts taux de croissance sont la Turquie (18%), la Grèce (12%) et le Portugal (10%), mais des destinations classiques comme l'Italie et la Suisse sont également en bonne position (7% pour les deux).

L'année touristique 2007 en Suisse était marquée par une nette hausse du nombre de nuitées. On en a compté 36,4 millions, soit 4,4% de plus qu'en 2006. Il s'agit du meilleur résultat annuel depuis 15 ans. Cette progression réjouissante, qui suit celle de 2005–2006 (+5,8%), est due pour l'essentiel à l'arrivée en force d'hôtes étrangers (+6,5%) et dans une moindre mesure à la demande indigène qui a progressé de 1,6%. Le taux de change favorable et la croissance économique vigoureuse ont contribué à ce dynamisme. Ces chiffres ressortent de la statistique hôtelière effectuée par l'Office fédéral de la statistique (OFS).

58% des nuitées sont à mettre sur le compte d'hôtes étrangers. Ceux-ci étaient principalement originaires d'Allemagne (17% du total), du Royaume-Uni (6,3%), des Etats-Unis (4,6%), de la France (3,8%) et de l'Italie (3,1%). Certains de ces pays ont augmenté leur nombre de nuitées par rapport à 2006, même si les proportions sont très différentes (France +7,7%, Etats-Unis +0,4%). Ces chiffres soulignent très clairement non seulement l'importance de la croissance économique – qui incite les ménages à consommer et à voyager – mais aussi celle du taux de change. L'affaiblissement relatif de la monnaie locale a accru l'attractivité de la Suisse sur le plan international et contribué également à augmenter le nombre de nuitées d'hôtes indigènes. Ces derniers ont représenté 42% de l'ensemble des nuitées enregistrées en 2007. Ensemble les hôtes suisses et ceux des cinq pays cités plus haut totalisent 77% des nuitées pour l'année écoulée.

Les régions touristiques les plus visitées de Suisse étaient en 2007 les Grisons, Zurich, le Valais, l'Oberland bernois et la Suisse centrale comptant chacune 3,7 millions de nuitées ou plus. Elles totalisent 62% des nuitées enregistrées en Suisse. Les régions de Genève (+8,5%) et de Zurich (+7,7%) ont quant à elles connu les plus fortes hausses.

En termes de fréquentation, les destinations urbaines et alpines se partagent la tête du classement. Comme en 2006 déjà les villes de Zurich (+8,2%) et de Genève (+9,3%) remportent la palme avec respectivement 2,6 et 2 millions de nuitées. Suivent Zermatt avec 1,3 million et Lucerne avec 1 million de nuitées et enfin Bâle, Davos et St. Moritz (entre 800 000 et 950 000 nuitées).

Selon les estimations de l'OFS, les hôtes étrangers (y compris ceux qui font des séjours de courte durée) ont dépensé en 2006 environ 13,3 milliards de francs en Suisse, soit 785 millions de plus qu'en 2005 (+6,3%). Les dépenses des voyageurs suisses à l'étranger ont connu un développement encore plus dynamique (+1,3 milliard/+12%) pour atteindre 12,4 milliards de francs. Il en résulte un solde actif dans le bilan touristique de 951 millions de francs, montant inférieur de 542 millions à celui relevé l'année précédente.

Avec une part de près de deux tiers aux recettes globales, le trafic touristique d'hôtes étrangers passant au moins une nuit en Suisse représentait en 2006 également la principale source de revenu. Les clients étrangers des hôtels, établissements de cure et de la parahôtellerie (logements de vacances, campings, hébergements collectifs, auberges de jeunesse, nuitées auprès de parents ou de connaissances) ont dépensé 6,9 milliards de francs (+519 millions/+8,1%).

Les recettes provenant du trafic journalier et de transit ainsi que du trafic touristique restant se montaient en 2006 à 3 milliards de francs, soit 168 millions ou 6% de plus qu'une année auparavant.

Les frontaliers étrangers ont légèrement augmenté leurs dépenses de consommation qui se sont montées à 1,5 milliard de francs (+2,4% par rapport à 2005).

Comportement touristique de la population résidente suisse

Selon les estimations de l'Office fédéral de la statistique (OFS), les résidents suisses ont dépensé 12,4 milliards de francs en 2006 pour des voyages à l'étranger (+1,3 milliard/+12%). 9,7 milliards sont revenus aux voyages avec nuitée (+1,2 milliard/+14%). Les dépenses des Suisses pour des voyages à l'étranger sans nuitée se montaient à 2,6 milliards de francs en 2006 (+167 millions/+6,7%).

En moyenne, en 2005, chaque Suisse a entrepris 10 excursions journalières ainsi que 2,7 voyages avec nuitée. Seuls 12% des excursions journalières et 11% des voyages avec nuitée étaient de nature professionnelle. Les excursions journalières se sont principalement déroulées en Suisse, alors que les voyages avec nuitée ont été effectués à 52% à l'étranger, avec comme destinations principales l'Italie, l'Allemagne et la France. Ces chiffres ressortent du micro-recensement 2005 en matière de transports mené par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Plus les voyages sont longs, plus les destinations sont lointaines. Les voyages comprenant quatre nuitées ou plus mènent pour 70% à l'étranger, la moitié à des distances de plus de 2000 km. Les voyages comprenant une à trois nuitées en revanche ont lieu pour 70% en Suisse. Les excursions journalières sont généralement des visites à des connaissances ou des parents et ont lieu à 34% dans un rayon de 50 km.

L'âge, le niveau de revenu et la région d'origine influent sur l'envie de voyager. Les enfants jusqu'à 14 ans et les adultes âgés de 25 à 44 ans voyagent beaucoup plus que les autres catégories (respectivement +15% et +19% par rapport à la moyenne). Les personnes de plus de 65 ans voyagent le moins (-27%). Plus le revenu disponible est élevé, plus les voyages sont fréquents et lointains. Les personnes percevant un salaire mensuel élevé (plus de 12 000 Fr.) voyagent près de deux fois plus que les personnes avec un salaire faible (moins de 4000 Fr.). Les comportements diffèrent aussi en fonction des régions linguistiques: en Suisse alémanique on fait plus souvent ses valises qu'en Suisse romande ou en Suisse italienne.

La fréquence des voyages est à nouveau à la baisse, comme ce fut déjà le cas entre 1998 et 2003. En moyenne, chaque personne a entrepris 0,4 voyage avec nuitée de moins en 2005 qu'en 2003. Une baisse qui a affecté de la même façon les voyages de longue ou de courte durée. Les voyages en avion sont quant à eux à nouveau en augmentation.

Finances

Politique financière

Finances fédérales

Alors que le budget annonçait un excédent de recettes de 0,9 milliard de francs, le compte financier 2007 de la Confédération se solde par un excédent positif de 4,1 milliards qui résulte de recettes totales d'environ 58,1 milliards de francs (2,1 milliards de plus qu'inscrit au budget) et de dépenses de 54 milliards. Ces dernières sont ainsi inférieures de 1,1 milliard de francs au montant budgétisé.

Ce bon résultat s'explique avant tout par des rentrées supplémentaires: les écarts positifs les plus importants se sont produits dans l'impôt anticipé et dans l'impôt fédéral direct. Côté dépenses aussi il y a des détails positifs à noter et qui, selon le conseiller fédéral concerné, Hans-Rudolf Merz, sont avant tout le résultat d'une plus grande discipline de la Confédération en termes de dépenses. Dans les transports, les dépenses ont même baissé. Grâce à cet excellent résultat, la Confédération peut une fois de plus apporter une contribution substantielle à la réduction de la dette: l'endettement fédéral, qui a surtout augmenté dans les années nonante, a été allégé de 4,2 milliards de francs et se monte désormais à 121 milliards.

Le budget fédéral 2008 prévoit un excédent de recettes de 1,1 milliard de francs avec des recettes de près de 58 milliards et des dépenses de 56,9 milliards. Les dépenses extraordinaires uniques de cinq milliards de francs pour la Nouvelle péréquation financière, le fonds d'infrastructure et la caisse de pension Publica ne sont toutefois pas comprises dans ce budget. Leur compensation par des excédents de recettes est toutefois inscrite dans la planification financière.

Nouvelle péréquation financière (RPT)

Après quinze ans d'intenses travaux, la réforme en profondeur de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) est entrée en vigueur intégralement le 1^{er} janvier 2008. Les éléments centraux de la RPT sont la nouvelle péréquation des ressources et des charges qui remplace le système de péréquation actuel et qui constitue la «péréquation financière dans le sens étroit du terme». La Confédération et les cantons libèrent 3,74 milliards de francs à cet effet.

Les routes nationales sont incontestablement la tâche la plus importante et la plus exigeante dont la Confédération assume seule la responsabilité depuis le début 2008. La Confédération devient propriétaire des routes nationales. Elle est maîtresse de l'ouvrage et se chargera pas conséquent de toutes les tâches stratégiques et opérationnelles. Logiquement elle assumera aussi tous les coûts.

Le passage des routes nationales dans la propriété de la Confédération exige la décentralisation de certaines fonctions essentielles. Les cantons seront chargés de mandats de prestations pour l'exploitation et l'entretien (hors projet).

Concrètement, les centres d'entretien répartis dans tout le pays continueront d'entretenir les autoroutes. Une société anonyme de droit privé a été constituée à cet effet pour le Nord-Ouest de la Suisse par les cantons d'Argovie, de Soleure et de Bâle-Campagne.

L'achèvement du réseau approuvé des routes nationales sera assuré collectivement par la Confédération et les cantons.

Nouveau mode d'affectation de l'impôt sur le kérosène

Le produit de l'imposition des carburants pour avions, soit environ 60 millions de francs par an, bénéficiera à l'avenir à la navigation aérienne. Le Conseil fédéral propose une modification constitutionnelle qui introduit un régime analogue à celui du trafic routier. Après déduction de la part fédérale, il reste 44 millions de francs pour le trafic aérien. Selon le message que le Conseil fédéral adresse au Parlement, la moitié de cette somme sera affectée à la sécurité technique (safety) alors que l'autre moitié reviendra à parts égales à la protection de l'environnement et à la protection contre des actes criminels (security).

Contrairement à la recommandation de sa commission des transports, le Conseil national est entré en matière sur cet objet durant la session de décembre par 106 contre 76. La Grande Chambre a donné à sa commission préparatoire le mandat d'examiner en détail ce projet.

Redevances routières

Redevance pour l'utilisation des routes nationales: l'Administration fédérale des douanes avait la tâche d'analyser les résultats de la procédure de consultation concernant le projet de nouvelle loi sur la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Le Conseil fédéral n'avait pas encore adopté son message à la fin de l'exercice pris en compte. La nouvelle loi est censée remplacer les dispositions transitoires de la Constitution fédérale et l'ordonnance sur la redevance d'utilisation des routes nationales du 26 octobre 1994.

Péage routier urbain (road pricing): vers le milieu du mois de mars, le Conseil fédéral a approuvé un rapport sur la possibilité d'introduire en Suisse un système de péage routier urbain (nom anglais: road pricing). Ce rapport a été rédigé en réponse à un mandat de la commission des transports du Conseil national. Selon ses auteurs, le péage routier urbain s'impose en particulier comme mesure de gestion et de financement du trafic dans les villes et les agglomérations où se forment 85 à 90% des bouchons. Aujourd'hui, les communes ne profitent guère du produit des redevances routières. Voilà pourquoi des ressources financières supplémentaires provenant du péage routier urbain pourraient jouer un rôle important dans le financement des infrastructures de transport communales.

Le passage à un système national de péage routier neutre du point de vue des charges constituerait, selon le rapport, une option intéressante pour garantir le financement global des transports. En contrepartie, on pourrait imaginer une réduction, voire la suppression des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur et/ou de la redevance d'utilisation des routes nationales (vignette autorou-

tière). A côté du financement des transports, le péage routier pourrait aussi apporter une contribution notable à la gestion du trafic.

Pour introduire un péage routier de ce type, il faut commencer par modifier la Constitution fédérale qui exige aujourd'hui la libre utilisation des routes publiques. En revanche, les auteurs du rapport estiment que l'énoncé de la disposition constitutionnelle actuelle permettrait de transformer la redevance forfaitaire pour l'utilisation des routes nationales en une redevance calculée selon le kilométrage. Il faudrait cependant adapter la législation d'exécution dans ce sens.

Le Conseil fédéral a chargé en décembre le DETEC de préparer une base légale permettant de réaliser un essai-pilote de péage routier urbain dans certaines villes et agglomérations. Concrètement, il s'agit de préparer une loi fédérale d'une durée de validité de dix ans. Zurich, Bâle, Berne et Genève ont déjà manifesté leur intérêt à ces essais de péages routiers modernes.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): le produit net, donc après déduction des frais de perception et des remboursements, de la RPLP pour l'année 2007 est de 1336 millions de francs (2006: 1306 millions; +2,3%). Un tiers de ce montant revient aux cantons et la Confédération touche deux tiers. Cette rentrée sert notamment à financer les grands projets des transports publics (FTP). Durant les années 2004 à 2007, 20% de la part fédérale à la RPLP ont été versés 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 supérieur à 3,5 tonnes. Elle est prélevée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, du poids total du véhicule ainsi que de ses émissions nocives.

Depuis le début 2005 et jusqu'à la fin 2007, les tarifs RPLP se montent à 2,88 ct. par kilomètre parcouru et par tonne de poids déterminant 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 292 francs pour un trajet entre Bâle et Chiasso (ou dans l'autre sens).

Malgré les résistances massives de l'économie, le Conseil fédéral a décidé en septembre d'augmenter la RPLP à partir du début 2008. Il s'agit de la dernière augmentation prévue dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres.

Ainsi, le coût du transit entre Bâle et Chiasso passe à 325 francs en moyenne. Le Conseil fédéral a accordé un délai de transition d'un an pour les camions Euro 3, qui sont encore largement répandus dans le trafic intérieur suisse et qui ne seront remplacés que progressivement par des véhicules plus récents et plus propres (Euro 4 à Euro 6): dès 2009, ces poids lourds passeront de la catégorie la moins chère à la catégorie moyenne. La RPLP augmentée rapportera 50 à 150 millions de francs par an de plus.

L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a violemment critiqué la décision du Conseil fédéral et encouragé ses membres à combattre la hausse des taxes par des recours en droit. Pendant la préparation de la hausse de la RPLP, l'ASTAG et 150 000 signataires d'une pétition ainsi que les arts et mé-

tiers, l'agriculture et l'économie ont invité le Conseil fédéral à renoncer à cette hausse. Cette dernière violerait l'art. 7 de la loi sur la RPL, car le trafic lourd couvre à plus de 100% ses coûts externes.

Utilisation du produit de la RPL en 2007
(en millions de francs)

Rendement brut		1491
Coût de perception (7% du rendement brut)	120	
Coût des remboursements (trafic combiné 18, transports de bois 6, divers 1)	25	
Remboursement de la part revenant au Liechtenstein	10	155
Rendement net		1336
Indemnités cantons (budget)		8
Contrôles de police (budget)		19
Part cantonale (1/3)		436
Part fédérale (2/3)		873
dont pour la gestion du trafic lourd	11	
dont pour les grands projets ferroviaires	712	
dont pour les coûts non couverts du trafic lourd	150	

Les Chambres fédérales ont approuvé durant leur session d'automne la modification de la loi sur la redevance grevant le trafic des poids lourds. Cette réforme simplifie certaines procédures administratives de la RPL. L'autorité pourra notamment intervenir plus rapidement contre des débiteurs difficiles et l'exécution sera uniformisée.

Selon le rapport final «Effets économiques de la RPL avec une limite de poids plus élevée» publié en novembre par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), la RPL introduite début 2001 a notablement augmenté l'efficacité des transports routiers. Sans la RPL et les autres mesures prises – augmentation de la limite de poids, encouragement et renforcement de la compétitivité du rail – environ 400 000 poids lourds supplémentaires traversaient aujourd'hui les Alpes suisses. Durant la période observée (2001 à 2005) le kilométrage global du trafic lourd a baissé de 6,4% alors que, parallèlement, les performances de transport (mesurées en tonnes-kilomètres) ont progressé de 16,4%. En clair, cela signifie qu'un moins grand nombre de camions a transporté davantage de marchandises. Toujours selon les auteurs du rapport, les effets de la RPL sur le renchérissement sont faibles pour diverses raisons et les craintes de voir les régions périphériques pâtir tout particulièrement de cette taxe se sont avérées infondées.

Compte routier

Compte de l'infrastructure du trafic routier

Selon le compte routier publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour l'année 2005, le trafic routier privé couvre totalement les coûts directs de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau routier: le degré de couverture est de 115% dans le compte capital, de 116% dans le compte des dépenses (2004: 117%).

Le compte capital 2005 boucle avec des recettes de 7992 millions de francs et des dépenses de 6947 millions. L'excédent positif se monte à 1045 millions de francs (2004: 1020 millions). Les usagers motorisés privés de la route couvrent donc les coûts routiers à raison de 115% (degré de rentabilité propre en 2004: 115%). Dans le compte capital, les investissements routiers sont amortis en fonction de la durée de vie des ouvrages et portent un intérêt comptable. Les frais d'exploitation sont totalement amortis chaque année.

Ce procédé comptable reste critiquable parce qu'il exclut du compte routier des éléments importants de la Redevance sur le trafic lourd liée aux prestations (RPLP), soit 851 millions de francs en 2005 et plus de 300 millions par an les années précédentes.

Dans le compte des dépenses 2005, les charges imputables se montent à 6881 millions de francs y compris les intérêts comptables des découverts cumulés des années précédentes. En opposant les dépenses courantes aux recettes imputables on arrive à un degré de couverture de 116% (117% en 2004), donc à une couverture excédentaire de 1111 millions de francs (2004: 1124 millions). Le compte des dépenses compare les dépenses courantes d'une année aux recettes générées par le trafic privé motorisé. Les dépenses routières non couvertes par les recettes sont cumulées chaque année et portent un intérêt comptable. Le capital investi dans les routes est donc entièrement imputé au trafic motorisé.

Toutes les catégories de véhicules ont réussi à améliorer leur degré de rentabilité propre (compte par catégories sur la base du compte capital). Le trafic de personnes a réalisé un excédent positif de 483 millions de francs (109%; 109% en 2004) alors que le compte du trafic de marchandises se solde par un excédent de 562 millions (142%; 140%). La catégorie des poids lourds (camions et semi-remorques y compris les remorques, cars privés) présente un excédent positif de 473 millions (154%; 148%).

Le degré de rentabilité propre des voitures de tourisme est de 111%, celui des motos de 97%. Les cars de voyage privés couvrent leurs coûts à raison de 107%, les cars et bus des transports publics à raison de 13% seulement.

Chiffres d'affaires de la branche automobile

Selon les indications d'auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles), les entreprises actives dans la branche automobile ont réalisé en 2006 un chiffre d'affaires global de 82,8 milliards de francs, soit 3% de plus que l'année précédente. La population suisse a dépensé 10,3 milliards de

francs pour l'achat de nouvelles voitures de tourisme (+3,9%), ce qui correspond en moyenne à 38 170 francs par voiture. Au milieu des années nonante ce montant n'était que de 30 000 francs. Le chiffre d'affaires du commerce des occasions a atteint 7,8 milliards de francs.

Les entreprises de transport ont encaissé 20 milliards de francs. 11,9 milliards ont été dépensés pour les achats de carburant. Le chiffre d'affaires restant a été réalisé par le secteur des garages, des carrosseries et des véhicules de camping ainsi que par les assurances et diverses autres entreprises de services. La branche automobile employait 292 200 personnes en 2006, soit à peu près autant que l'année précédente (+0,2%). Le nombre d'entreprises a légèrement diminué pour tomber à 20 670 (-0,2%).

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11 287,5 millions de francs. 8971,7 millions sont allés à la Confédération (= 15,4% de la totalité des recettes fédérales), soit 2989 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (+57 millions) et 2013 millions (+37 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1842,8 millions proviennent de la TVA, 391,5 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+ 39,6 millions) ainsi que 77 millions de francs de redevances de différentes sortes. En outre, la Confédération a encaissé 321,7 millions de francs (+9,2 millions) au titre de la vignette autoroutière. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a rapporté 1336,4 millions (+30,4 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1658 millions de francs.

Conformément à la Constitution et à la loi, 3829 millions (42,7%) de ces 8971,7 millions (environ 1730 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. 3806 millions, dont 1495 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 6,6% des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

Les deux tiers des recettes RPLP – 712 millions de francs – sont allés au 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 4486 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 317 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 2601 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 (en millions de francs):

Période	<i>Surtaxe douanière/ surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales</i>		<i>Droits de base/Impôts sur les huiles minérales (carburants)</i>		
	Total		utilisés pour:		
			les routes	la caisse fédérale	NLFA ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2007	59 201	69 514	33 828 (49%) ¹	33 086 (47%)	2 601 (4%)
1925–2007	59 201	71 859	34 714 (48%)	34 545(48%)	2 601 (4%)

¹ 60% entre le 3 octobre 1958 et le 30 avril 1983.

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

Une vue d'ensemble des dépenses routières reposant sur un financement affecté figure dans la partie statistique jointe en annexe (tableau 8). Ce tableau indique la répartition des recettes sur les différents domaines.

Depuis le 1^{er} juillet 2007, les entreprises consommant du carburant pour l'exploitation de carrières naturelles bénéficient d'un remboursement partiel de l'impôt sur les huiles minérales. Ce privilège fiscal particulier remonte à une initiative parlementaire du conseiller national Meinrado Robbiani (PDC, Tessin).

Imposition des carburants

Les carburants sont grevés des impôts et taxes suivants à partir du 1^{er} janvier 2008:

	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	1,43
Taxe sur la valeur ajoutée	12,71	13,84
Charge fiscale par litre	86,16	91,14
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge fiscale par kilogramme	115,80	105,15

Imposition des véhicules à moteur

La Conférence des directeurs cantonaux de justice et police (CDJP) a l'intention de tenir compte à l'avenir des critères écologiques dans la conception des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur. L'objectif est de réduire la consommation de carburant par l'intermédiaire de rabais fiscaux ou d'un système bonus/malus. Jusqu'à nouvel avis, l'étiquette-énergie servira de base d'appréciation aussi longtemps que la Confédération n'aura pas terminé sa révision de l'étiquette-énergie. La nouvelle version inclura non seulement la consommation d'énergie, mais tous les aspects écologiques des véhicules à moteur.

De plus en plus de cantons recourent à des incitations fiscales en faveur de véhicules économiques et efficaces en termes de consommation d'énergie. Durant l'exercice pris en considération, le canton de Soleure avait déjà mis en consultation un projet d'ordonnance concernant l'impôt sur les véhicules à moteur sur la base d'un système bonus/malus. Le canton du Tessin a aussi l'intention d'introduire un système bonus/malus reposant sur l'étiquette-énergie de la Confédération. Cette imposition qui repose traditionnellement sur le poids et la puissance des véhicules sera donc complétée par un facteur écologique. Les cantons de Genève, des Grisons, de Vaud et Bâle-Ville connaissent déjà des allègements fiscaux, motivés par des considérations écologiques, voire des exemptions fiscales pour des véhicules particulièrement propres. Dans les années à venir, les cantons de Thurgovie, St-Gall, Berne, Zurich et Zoug introduiront également un système bonus/malus.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Tronçons projetés ou en construction

Plusieurs tronçons du réseau des routes nationales seront mis en service en 2008. Le tunnel de liaison de l'A8 à l'A2 près de l'embranchement de Lopper allonge le réseau d'environ 2 km. Trois autres sections auront également des effets sur la longueur du réseau national:

- Argovie A1c (contournement ouest de Zurich): mesures d'accompagnement
- Bâle-Ville A2: frontière nationale F – Wiese Tunnel Luzernerring
- Nidwald A2: Obkirchen – Acheregg tunnel de Kirchenwald tube nord; 0,8 km à quatre voies
- Obwald A8: tunnel du Lopper, tunnel de liaison; 1,1 km deux voies

Selon le 7^e programme de construction à long terme révisé, l'ouverture des nouveaux tronçons autoroutiers suivants est prévue pour les années à venir:

2009:

- Berne A1: accès Neufeld Berne
- Zurich A1: Bergermoos – Fildern; 2,7 km quatre voies
- Zurich A4: Fildern – Knonau; 13,4 km quatre voies
- Zurich A4: Uetliberg Ost – Fildern; 4,6 km quatre voies

2010:

- Zurich A4: Knonau – frontière cantonale Zoug; 2,8 km quatre voies

La Confédération a entériné en janvier le projet d'exécution du tronçon Steg/Gampel Est-Viège Ouest de l'autoroute A9 dans le Haut-Valais.

Depuis le 1^{er} novembre, toutes les entrées et sorties de l'autoroute entre Kriegstetten (SO) et Oensingen (SO) sont à nouveau ouvertes. Les travaux de rénovation sur les 19 km du tronçon de la A1 ont duré neuf mois et ont été achevés dans les délais impartis. Les coûts budgétisés se montent à 81 millions de francs. Les travaux engagés se sont limités à la remise en état des chaussées endommagées. Seul sur un court tronçon, une voie supplémentaire a été aménagée. D'ici dix à quinze ans, il est prévu de construire le tronçon Luterbach-Härkingen de la A1 à six voies.

Tronçons terminés

81

Le canton de Bâle-Ville a inauguré le 9 juin la tangente nord qui est en majeure partie souterraine. Ce tronçon autoroutier long d'un peu moins de 3,2 km relie l'autoroute A2 à la France et l'Allemagne et décharge notablement les quartiers du Petit-Bâle et du Grand-Bâle. Ayant coûté 1,5 milliard de francs, la tangente nord est deux fois plus chère que prévu dans les années quatre-vingts. Elle constitue le tronçon autoroutier le plus cher au kilomètre jamais construit en Suisse.

Le 30 novembre le tronçon Choindez–Moutier Nord long de 4,3 km de l'A16 (Transjurane) été ouvert à la circulation. Les travaux de ce tronçon ont débuté en 1995. Le coût total a été de 317 millions de francs.

Fin 2007, 1765,3 km de routes nationales, soit environ 93 pour-cent du réseau projeté (1892,5 km) étaient donc en service.

Financement des routes nationales

Conformément à la loi sur l'imposition des huiles minérales, les cantons ont reçu en 2007 les contributions fédérales suivantes financées par le produit des impôts sur les huiles minérales:

	en millions de fr.
Construction	1263
Entretien/Renouvellement	549
Exploitation	165

Depuis l'ouverture du compte des routes nationales en 1959, la Confédération a investi jusqu'en 2007 50,6 milliards de francs dans la construction et 13,5 milliards de francs dans l'entretien, l'exploitation, l'administration et les intérêts passifs. Au total, elle a donc dépensé 64,1 milliards de francs pour les routes nationales.

En 2008, la Confédération investira environ 2,15 milliards de francs dans les autoroutes. 1,18 milliard sont réservés à l'aménagement et à l'entretien du réseau existant et 965 millions seront dépensés pour la construction de nouveaux tronçons.

Le 1^{er} janvier 2008 la Confédération est devenue propriétaire des routes nationales et les financera à 100%. Elle assume désormais la pleine responsabilité de la construction et de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes. L'Office fédéral des routes (OFROU) a été chargé de jouer désormais le rôle de maître de l'ouvrage.

Ce changement des droits de propriété et des responsabilités concernant le réseau des routes nationales est la conséquence de la nouvelle péréquation financière et de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Jusqu'ici, les cantons étaient propriétaires et maîtres de l'ouvrage des autoroutes qui étaient cependant financées à raison de 87% en moyenne par la Confédération. L'objectif de la RPT est de simplifier ces mécanismes compliqués, qui provoquent accessoirement une hausse des coûts, et de régler plus clairement les responsabilités entre la Confédération et les cantons.

Les cantons restent cependant impliqués jusqu'à nouvel avis. L'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été approuvé reste une tâche commune. Les cantons recevront aussi des mandats de prestations pour l'exploitation et l'entretien (hors projet) de ces axes routiers. Ils continuent aussi d'assumer la responsabilité des services de sauvetage et de police.

Fonds d'infrastructure Routes

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure en faveur du trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et périphériques est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Elle prévoit des investissements de l'ordre de 20,8 milliards de francs durant 20 ans, soit 14 milliards pour le réseau des routes nationales (8,5 milliards pour l'achèvement du réseau et 5,5 milliards pour l'aménagement) et six milliards de francs pour des projets routiers et ferroviaires dans les agglomérations. Le solde de 800 millions de francs profitera aux régions périphériques pour l'entretien des routes principales. Un premier versement de 2,6 milliards de francs provenant du financement spécial du trafic routier est prévu.

Les Chambres fédérales ont approuvé pour l'année 2008 les crédits budgétaires suivants qui seront prélevés dans le fonds d'infrastructure:

- 950 millions de francs pour achever le réseau des routes nationales;
- 430 millions de francs pour améliorer l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations;
- 40 millions de francs pour les routes principales dans les régions de montagne et périphériques;
- 33,3 millions de francs pour compenser l'absence de parts cantonales à l'augmentation de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Jusqu'à fin 2007, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a reçu pour examen 30 projets d'agglomération d'un volume financier total de 11 milliards de francs (dont la Confédération devrait assumer 6,5 milliards). Partant de l'examen de ces demandes, le Conseil fédéral présentera un message au plus tard à la fin 2009. Il s'agira des projets qui devraient déclencher les subventions fédérales dès 2011.

2,56 milliards de francs sont déjà à disposition pour des projets dans les zones à forte densité démographique. La Confédération soutient ainsi des projets urgents qui sont prêts à être réalisés – par exemple, le tramway Zurich-Ouest ainsi que trois aménagements centraux des gares RER de Zurich, Genève et du Tessin. 3,44 milliards de francs supplémentaires seront libérés pour la période 2011 à 2018. La Confédération engage ce montant pour subventionner à raison de 30 à 50% des projets de construction régionaux.

La participation fédérale est soumise à la condition que les projets se basent sur des programmes d'agglomération qui indiquent les stratégies choisies pour le développement de l'habitat et des transports. L'ARE vérifie en particulier si les points forts du développement reposent sur une bonne desserte, si le développement de l'habitat est dirigé vers l'intérieur et si les exigences de la sécurité routière ainsi que d'une atteinte minimale à l'environnement sont dûment pris en compte.

Routes principales

Longue d'un peu plus de 4,5 km et essentiellement sous tunnel, la route de contournement de Flims (GR) a été officiellement inaugurée fin octobre. Cette cérémonie a marqué la fin d'un ouvrage commencé voici dix ans. Le tunnel de Flimsenstein long de 2,9 km est la pièce-maîtresse de cette route. Le coût total est resté dans le cadre budgétisé, soit à 300 millions de francs (après une augmentation pour améliorer la sécurité routière). En fin de compte, cette réalisation ne coûtera «que» 295 millions dont 85% à charge de la Confédération. Pour Flims, troisième destination touristique du canton de Grisons, l'ouverture de la route de contournement ouvre quasiment une ère nouvelle. Aux heures de pointe, la localité était en effet traversée quotidiennement par un dense trafic allant jusqu'à 20 000 voitures et poids lourds par jour.

En 2007, la Confédération a versé des contributions pour un total de 189 millions de francs aux projets d'aménagement et de construction sur le réseau suisse des routes principales.

Autres contributions affectées ou non affectées à des ouvrages

Dépenses de la Confédération en 2007: *en millions de fr.*

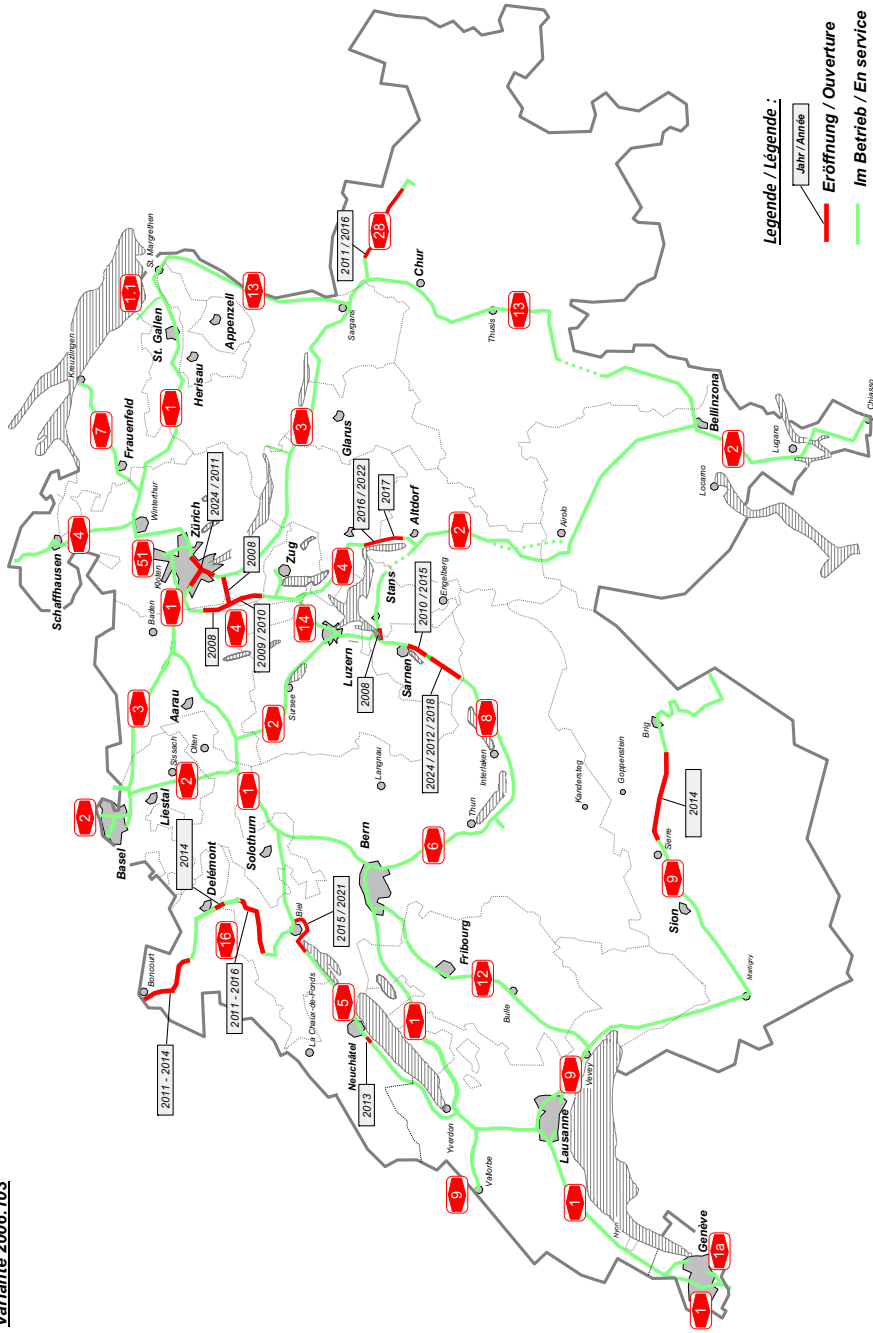
Assainissement des passages à niveau et autres mesures de séparation des courants de trafic:

– suppression et réaménagement de passages à niveau, séparation des courants de trafic	10
– ferroutage et chargement de voitures	553
Mesures de protection de l'environnement et du paysage dues à la route	94
Ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des autres routes	37
Contributions non liées aux ouvrages aux services cantonaux des routes	520
Budget global	64

Voraussichtliche Eröffnungen / Ouvertures probables

Überarbeitung 7. langfristiges Bauprogramm / Remaniement du 7ème programme de construction à long terme

Variante 2006.103



Relations internationales

Le secrétariat général de **routesuisse** s'est efforcé d'encourager, par ses propres documentations et rapports, les échanges européens et internationaux d'informations et d'expériences dans le secteur des transports. En sa qualité de membre de la Fédération routière internationale (International Road Federation IRF), **routesuisse** a notamment été en contact permanent avec les directions générales à Genève et à Washington ainsi qu'avec les différentes associations membres de l'IRF. Concrètement, les documents suisses pour la statistique mondiale des routes ont été transmis à l'IRF. Cette statistique contient les données les plus récentes sur le réseau routier, la production automobile, les importations et exportations de véhicules, les accidents de la route, l'imposition des véhicules à moteur et les dépenses annuelles pour les routes de plus de 100 pays. Ce volumineux ouvrage statistique peut être commandé directement auprès de l'IRF, 4, chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genève, tél. 022 306 02 60).

Conclusion

L'auteur de ce rapport sur les activités de **routesuisse** en 2007 tient à remercier toutes les associations membres, le Comité central et le Comité de direction du soutien efficace qu'ils ont apporté durant l'exercice écoulé au secrétariat général et à son personnel ainsi que de la confiance dont ils ont fait preuve. Ces remerciements s'adressent également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat général de **routesuisse** qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par notre association faîtière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de **routesuisse**.

Berne, mi-mars 2008

L'auteur du rapport:
Hans Koller

	Seite / Page	
Motorfahrzeuge		Véhicules à moteur
Bestand	1 A	Effectif
Entwicklung	2 A	Evolution
Neuzulassungen	3 A	Mises en circulation
Meistverkaufte Automarken	4 A	Marques des voitures de tourisme les plus vendues
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
Mineralölabsatz	10 A	Ventes d'huiles minérales
Strassenverkehrsunfälle	11 A	Accidents de circulation
Führerausweisentzüge	12 A	Retraits de permis

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2007)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2007)*

	2006	2007
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 900 014	3 955 787
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	28 007	29 411
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 162	6 324
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 421	9 225
Übrige / <i>Autres</i>	2 855	3 066
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	260 658	268 750
Lastwagen / <i>Camions</i>	42 990	44 185
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 272	11 098
Übrige / <i>Autres</i>	120	120
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	185 466	184 062
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	53 439	55 149
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 499 404	4 567 177
Motorräder / <i>Motocycles</i>	520 949	536 334
Übrige / <i>Autres</i>	14 195	15 626
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	73 516	67 206
Total Motorräder / <i>Total des motocycles</i>	608 660	619 166
Total Motorfahrzeuge		
<i>Total des véhicules à moteur</i>	5 108 064	5 186 343
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*170 000	*170 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 827	5 963
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	189 897	198 534
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 781	35 586
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 791	23 686
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	57 513	57 233
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	13 936	14 708
Übrige / <i>Autres</i>	7 869	8 977
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	334 614	344 687

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2007 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2007

Jahr Année	Personen- wagen 1	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Voitures de tourisme	Autocars, de livraison	Voitures de tourisme	Autocars, de livraison	Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellerie	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3	Motor- wagen Total	Motor- räder 4	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	119 999	3 868	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	-	-	-	-	-	-
1990	2 993 529	5 909	6 034	206 743	5 947	88 439	3 506 925	302 158	3 809 083	-	-	-	-	-	-
1997 ⁶	3 323 421	7 669	5 982	212 150	44 805	99 552	3 849 560	410 749	4 260 309	-	-	-	-	-	-
1998	3 383 273	8 042	5 874	215 501	44 370	7 355	3 914 131	435 042	4 349 173	-	-	-	-	-	-
1999	3 467 275	8 471	5 848	221 510	44 564	7 728	4 006 334	464 357	4 470 691	-	-	-	-	-	-
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	4 090 937	493 781	4 584 718	-	-	-	-	-	-
2001	3 629 713	9 139	5 771	233 920	42 653	8 527	4 185 171	521 390	4 706 561	-	-	-	-	-	-
2002	3 700 951	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	4 263 784	545 132	4 808 916	-	-	-	-	-	-
2003	3 753 890	9 645	5 735	241 956	41 122	9 121	4 320 938	567 358	4 888 296	-	-	-	-	-	-
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	4 386 186	583 010	4 969 196	-	-	-	-	-	-
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	4 448 247	591 865	5 040 112	-	-	-	-	-	-
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	4 499 404	608 660	5 108 064	-	-	-	-	-	-
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	4 567 177	619 166	5 186 343	-	-	-	-	-	-

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

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

³ Bis 1970 Spezialfahrzeugen / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

⁴ Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

⁵ Ab 1980 einschließlich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris les tracteurs agricoles

⁶ Ab 1995 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1995 sans véhicules militaires

* Schätzungen/Estimation

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

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	293 034	269 711	267 476	260 682	269 748	283 972
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 155	1 210	1 251	1 427	1 469	1 568
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	798	775	815	747	521	405
Autocars	648	706	704	611	689	664
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	20 100	17 790	18 927	19 668	21 410	23 605
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	2 745	2 367	2 653	2 844	3 307	3 186
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 133	830	915	1 023	1 535	1 264
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 866	2 723	2 771	2 951	2 662	2 595
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 072	993	1 115	1 156	1 249	1 214
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 241	2 306	2 178	2 276	2 404	2 576
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	325 792	299 411	298 803	293 385	304 994	321 049
Motorräder / <i>Motocycles</i>	27 491	40 627	42 522	40 238	40 666	43 141
Andere / <i>Autres</i>	1 490	1 587	1 915	1 906	1 985	2 059
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	18 425	6 642	3 434	3 086	3 014	2 738
Total Motorräder / Total des motocycles	47 406	48 856	47 871	45 230	45 665	47 938
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	373 198	348 267	346 676	338 615	350 659	368 987

3A

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

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

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

Die 45 meistverkauften Automarken
Les 45 marques des voitures de tourisme les plus vendues

Rang 2007	Rang 2006	Marke/Marque	2007	2006	in/en %
1	1	VW	30 937	30 001	3,1
2	2	OPEL	20 500	19 462	5,3
3	3	TOYOTA	17 153	17 023	0,8
4	6	BMW	16 852	14 039	20,0
5	5	AUDI	15 988	14 545	9,9
6	8	PEUGEOT	14 562	13 330	9,2
7	4	RENAULT	14 276	15 054	-5,2
8	7	MERCEDES	13 441	13 650	-1,5
9	9	FORD	12 169	12 335	-1,3
10	12	FIAT	11 165	9 317	19,8
11	10	CITROËN	10 604	10 357	2,4
12	13	HONDA	9 054	8 338	8,6
13	14	SKODA	8 990	7 389	21,7
14	11	SUBARU	8 985	9 449	-4,9
15	17	VOLVO	7 583	6 526	16,2
16	16	MAZDA	6 929	6 650	4,2
17	15	NISSAN	6 625	7 198	-8,0
18	20	SUZUKI	6 303	5 212	20,9
19	19	SEAT	6 128	5 532	10,8
20	18	HYUNDAI	4 681	6 179	-24,2
21	21	ALFA ROMEO	4 487	4 518	-0,7
22	23	MITSUBISHI	4 462	3 922	13,8
23	22	KIA	4 083	4 038	1,1
24	24	CHEVROLET	3 775	3 028	24,7
25	25	MINI	3 520	2 761	27,5
26	27	DAIHATSU	2 972	2 231	33,2
27	26	SMART	2 537	2 379	6,6
28	28	SAAB	2 202	2 181	1,0
29	29	PORSCHE	2 159	1 773	21,8
30	31	LAND ROVER	2 122	1 456	45,7
31	33	JEEP	1 359	1 143	18,9
32	32	LEXUS	1 221	1 381	-11,6
33	30	CHRYSLER	1 139	1 753	-35,0
34	38	DODGE	951	346	174,9
35	37	DACIA	910	404	125,2
36	36	JAGUAR/DAIMLER	800	796	0,5
37	34	SSANGYONG	710	951	-25,3
38	35	LANCIA	661	857	-22,9
39	42	MASERATI	316	210	50,5
40	40	CADILLAC	311	259	20,1
41	39	FERRARI	266	276	-3,6
42	41	ASTON MARTIN	248	213	16,4
43	43	BENTLEY	211	174	21,3
44	44	HUMMER	67	106	-36,8
45	46	LAMBORGHINI	67	53	26,4

**Einreise aller Fahrzeuge 2005/2006 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2005/2006 (Trafic journalier moyen estimé)**

2005/2006	Total 2005			Total 2006		
	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout
Immatrikulation/ Immatriculations						
Deutschland	70 609	30,9 %	20,4 %	67 455	30,3 %	20,0 %
Allemagne	93 048	40,7 %	26,9 %	91 174	40,9 %	27,0 %
Frankreich	45 319	19,8 %	13,1 %	44 296	19,9 %	13,1 %
France	12 548	5,5 %	3,6 %	12 659	5,7 %	3,8 %
Italien	7 167	3,1 %	2,1 %	7 216	3,2 %	2,1 %
Österreich						
Autriche						
Übrige						
Autres						
Total	228 691	100,0 %	66,1 %	222 800	100,0 %	66,0 %
Schweiz/Suisse	117 468		33,9 %	114 927		34,0 %
Gesamttotal/Grand Total	346 160		100,0 %	337 728		100,0 %

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im
Jahre 2007**
*Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées
par la circulation routière en 2007*

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	3 027 569 364
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 038 583 973
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	5 066 153 337
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>	1 835 421
8407. Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408. <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	328 817
8511. Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512. <i>Équipement électrique pour véhicules</i>	921 815
8701.1000 Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 218
8701.2000 Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	2 173
8703.2100–9030 Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	13 509 048
8702./8704. Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	3 269 821
8705.1010–4000 Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	2 933
8706. Chassis / <i>Châssis</i>	3 166
8707. Karosserien / <i>Carrosseries</i>	54 724
8708. Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	10 670 977
8711.1000–9000 Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 317 272
8714.1100–1990 Teile zu 8711.1000–9000 /	
<i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	291 088
8716. Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb	
und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	278 832
9029.1010–9010	
9104.0000 Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	55 035
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	357 991 792
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	33 542 340
Total	5 457 687 469

* 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	2005	2006	2007
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954,8	1 085,5	1 321,9	2 505,9	2 913,9	2 922,1	2 932,2	2 989,4
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	75,7	75,9	77,4
+ 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	1 973,0	1 976,4	2 012,5
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	745,6	802,3	830,4
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör								
Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits de douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227,6	197,4	284,3	244,8	354,5	340,7	351,9	391,5
+ 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	871,0	918,9	1 012,4
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	–	150,5	190,5	256,4	291,3	306,4	312,5	321,7
Schwerverkehrsabgabe /								
Redevances sur le trafic des poids lourds	–	111,7	137,3	179,4	351,9	1 230,5	1 305,7	1 336,4
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	8 465,0	8 675,8	8 971,7
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 884,4	1 916,8	*1 940,0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	308,3	*310,0	*315,0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburagebühr	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	22,7	33,9	42,2
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3,5	4,0	4,9	–	–	–	–	–
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7,1	7,7	16,0	16,1	14,9	23,6	17,8	18,6
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	10 704,0	10 954,3	11 287,5

* Schätzungen / Estimations

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

	1958–2004	2005	2006	2007
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb		1 310	1 184	1 263
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	46 779,1			
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666,5	–	–	–
Erneuerungen 1958–1984 / Renouvellements 1958–1984	*3 850,0	580	612	549
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretiens 1958–1984	1 978,3	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)				
Entretien courant (incl. service de protection)	2 467,8	129	130	165
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841,1	–	–	–
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	6 428,0	191	188	189
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge / Verkehrstrennung				
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	1 316,8	25	17	10
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	4 547,4	701	602	553
Bahnhofanlagen / Places de parc près des gares	101,3	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusqu'au 31.12.1995	6,1	–	–	–
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)	2 283,3	102	108	94
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)				
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	672,8	22	33	37
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				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	6 745,2	423	423	434
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	2 097,1	55	57	58
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen	496,8	27	27	28
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales				
Forschung / Recherche	159,0	11	10	–
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	265,1	26	26	(64)
Total Ausgaben / Dépenses totales	82 701,7	3 602	3 417	3 444
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerverzuschlag, Autobahnvignette	87 356,9	3 756	3 770	3 486
Recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière				
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18,8	–	–	–
Einlage (+) resp. Entnahme (–) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»	–	+ 154	+353	+402
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»				
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 855	4 208	4 610

* 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)	
	Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</i>	
	Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</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
2005	2 331 854	1 671,0	*3 098 447	2 116,6	4 744 965	2 405,0
2006	2 022 883	1 699,5	*2 936 706	2 357,5	5 424 898	3 422,6
2007	2 141 915	1 911,5	*2 397 562	1 975,5	4 595 181	2 974,6

9A

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2007
 Source: Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2007

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

	Benzin Essence Mio.t. %(*)	Diesel Mio.t. %(*)	Treibstoffe o.Fluggp. Carburants s.kéro. Mio.t. %(*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t. %(*)	Treibstoffe total Carburants Mio.t. %(*)	Heizöl Huile chauff. Mio.t. %(*)	Mineralölbprod total Prod. pétroliers Mio.t. %(*)
1990	3,702	1,119	4,821	1,113	5,934	5,958	11,892
1991	3,856	1,135	4,991	1,078	6,069	6,001	12,070
1992	3,994	1,100	5,094	1,137	6,231	6,073	12,304
1993	3,705	-3,1	4,765	1,177	5,942	5,533	11,475
1994	3,703	-0,1	4,826	1,208	6,034	5,815	11,849
1995	3,590	-3,1	4,733	1,273	6,006	4,914	10,920
1996	3,681	2,5	4,754	1,314	6,068	5,267	11,335
1997	3,824	3,9	4,945	1,361	6,306	5,602	11,908
1998	3,850	0,7	5,009	1,419	6,428	5,667	12,095
1999	3,979	3,4	5,208	1,512	6,720	4,953	11,673
2000	3,983	0,1	5,292	1,576	6,868	4,445	11,313
Ø 91-00	0,8	1,7	1,0	3,6	1,5	-2,6	-0,4
2001	3,873	-2,8	5,205	1,515	6,720	5,469	12,189
2002	3,795	-2,0	5,174	1,346	6,520	4,976	11,496
2003	3,776	-0,5	5,237	1,236	6,473	4,733	11,206
2004	3,708	-1,8	5,279	1,165	6,444	4,616	11,060
2005	3,595	-3,0	5,309	1,182	6,491	4,813	11,304
2006	3,484	-3,1	5,338	1,239	6,577	4,963	11,540
2007	3,450	-1,0	5,440	1,321	6,761	3,628	10,389
Ø 01-07	-2,0	6,2	0,4	-2,3	-0,2	-1,8	-1,1

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

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

Absolute Zahlen / Nombres absolus		In 1000 / En milliers										Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)			
Jahr Année	Unfälle Accidents	Verunfälle / Victimes		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur		Wohnbevölkerung Population résidente		Unfälle Accidents		Verunfälle / Victimes		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur		Wohnbevölkerung Population résidente	
		Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	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	1 694	1 666	40 488	6 193	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	6 321	87	83	73	83	73	127	112	102	102
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	6 335	90	90	74	90	74	162	124	102	102
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	6 485	96	83	54	83	54	193	137	105	105
1990	79 436	29 243	954	3 809	79 199	6 751	106	81	56	81	56	229	196	109	109
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	7 060	119	80	41	80	41	247	175	114	114
1996	81 914	26 539	616	4 173	77 731	7 075	120	74	36	74	36	250	192	114	114
1997	79 178	27 286	587	4 260	76 846	7 090	106	76	35	76	35	256	190	114	114
1998	77 945	27 790	597	4 349	79 812	7 100	104	77	35	77	35	261	197	115	115
1999	79 787	29 527	583	4 471	80 156	7 150	107	82	34	82	34	268	198	115	115
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	7 190	101	84	35	84	35	275	206	116	116
2001	*23 896	30 160	544	4 707	84 301	7 250	-	84	32	84	32	283	208	117	117
2002	*23 647	29 774	513	4 809	84 000	7 300	-	83	30	83	30	289	207	118	118
2003	*23 840	30 098	546	4 888	84 200	7 350	-	84	32	84	32	293	208	119	119
2004	*22 891	28 746	510	4 969	83 000	7 400	-	79	30	79	30	298	205	119	119
2005	*21 706	26 754	409	5 045	83 000	7 450	-	74	24	74	24	303	205	120	120
2006	*21 491	26 718	371	5 108	83 472	7 500	-	74	22	74	22	307	206	121	121
2007	-	27 132	384	5 186	81 322	7 550	-	75	23	75	23	311	201	122	122

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	2005	2006	2007
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	43 598	51 421	50 083
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	8 674	10 773	11 025
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	1 949	2 398	2 829
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 132	1 343	1 594
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	8 537	9 469	9 949
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	34	34	30
Total	48 104	57 719	63 924	75 438	75 510

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2007
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	31 678
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	19 133
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	7 907
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	3 689
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 603
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 869
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 324
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 059
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 049
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	1 804
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	2 552
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	15 046

