

2015

Rapport annuel

ISSN 1424-1498

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

ISSN 0582-1843

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

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>
E-Mail: info@strasseschweiz.ch

routesuisse – Fédération routière suisse FRS 2015

2015

Rapport annuel

Avant-propos

Avec sa Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral abandonne définitivement une politique énergétique libérale fondée sur les forces du marché et sur la disponibilité des agents énergétiques et obtenant, principalement par le biais de prescriptions techniques, une baisse de la consommation et des émissions des véhicules à moteur. Le passage de cette politique libérale à une politique énergétique et climatique dirigiste et relevant de l'économie planifiée a commencé. Il aura pour effet, durant sa deuxième phase, le remplacement des mesures d'encouragement par des interventions contraignantes dans le domaine automobile.

Le développement des prix du marché indique que la vente et, partant, la consommation de carburants ne réagissent que modérément aux changements de prix, fussent-ils importants. Aussi, la baisse de la consommation d'essence pour automobiles et, parallèlement, l'augmentation de celle de diesel, ne s'expliquent-elles pas en premier lieu par les variations des prix des carburants, mais elles sont bien plus le résultat de l'amélioration constante de l'efficacité énergétique des nouveaux moteurs ainsi que du déplacement de la demande vers des voitures moins puissantes ou équipées de propulsions diesels. De rapides fluctuations de la consommation ne peuvent être constatées que dans ledit «tourisme de l'essence», car les automobilistes des régions frontalières voisines réagissent très vite aux changements de prix en Suisse.

Comme toujours quand il s'agit de domaines importants et utiles, une régulation quantitative ne doit pas agir sur l'être humain pour être efficace, mais elle doit intervenir au niveau de la technique et par l'optimisation de celle-ci. La politique énergétique de la Confédération doit donc continuer de miser sur le potentiel technique en termes d'économies d'énergie et guider ce développement moyennant des prescriptions techniques ciblées sur la fabrication de produits en général, d'automobiles en particulier. La fixation de conditions-cadres claires influençant la consommation et les émissions, d'une part, les forces du marché et la libre concurrence des fournisseurs, d'autre part, sont les meilleurs garants d'une politique énergétique efficace.

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 70^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 2015 et offre un aperçu des principaux événements survenus dans les domaines des transports, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la politique financière ainsi qu'un résumé de la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de l'économie automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le comité central de **routesuisse**.

Avant-propos	2
Liste des abréviations	5
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	9
Objectif et membres	9
Assemblée générale	12
Comité central	14
Conseil de direction	15
Organe de contrôle.....	18
Secrétariat général.....	18
ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER	25
Le trafic routier suisse	25
Structure et développement	25
Recensement du trafic	25
Technologie informatique dans le trafic routier	26
Trafic de personnes.....	27
Demande dans le trafic de personnes	27
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière).....	28
Trafic de marchandises.....	28
Demande dans le trafic de marchandises	28
Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface.....	30
Transit alpin de marchandises	31
Développement du parc de véhicules.....	33
Sécurité routière	34
Statistique des accidents.....	34
Etudes	35
Droit de la circulation routière	36
Nouvelles dispositions légales	36
Initiatives populaires	39
Mesures administratives.....	39
Politique des transports	43
Union européenne (UE)	43
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.....	43
Construction routière	44
Bouchons sur le réseau des routes nationales	44
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins.....	45
Projets routiers cantonaux	47
Transports publics.....	47
Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire	47
Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA)	49
Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV).....	50
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).....	50
Disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base	50
Trafic d'agglomération.....	51

Politique énergétique et environnementale	53
Energie	53
Stratégie énergétique 2050	53
Consommation d'énergie.....	54
Mesures d'économie d'énergie	55
Environnement	56
Immissions polluantes.....	56
Changement climatique.....	57
Réduction des émissions de CO ₂	58
Lutte contre les nuisances sonores.....	61
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.....	61
Commerce et industrie.....	64
Véhicules	64
Production et ventes mondiales	64
Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse.....	64
Droit de la concurrence dans la branche automobile.....	66
Carburants	66
Vente de produits pétroliers en Suisse	66
Carburants et énergies de propulsion alternatives.....	69
Tourisme.....	69
Tourisme international	69
Tourisme en Suisse.....	70
Comportement touristique de la population résidente suisse	71
Finances.....	72
Politique financière	72
Finances fédérales.....	72
Financement des infrastructures routières.....	72
Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).....	74
Initiative populaire «pour un financement équitable des transports (initiative vache à lait)»	77
Redevances d'utilisation des routes.....	79
Compte routier	80
Compte d'infrastructure du trafic routier	80
Coûts externes	81
Couverture du coût global des transports.....	81
Prestations fiscales.....	82
Imposition des carburants.....	84
Impôts sur les véhicules à moteur	85
Construction et financement des routes.....	86
Routes nationales	86
Sections projetées et en construction	86
Tunnel routier du St-Gothard.....	89
Sections terminées.....	90
Financement des routes nationales	91
Fonds d'infrastructure routier	91
Relations internationales.....	92
Mot de la fin.....	83
Statistiques	93

Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADAC	Club automobile allemand
ADMAS	Registre central des mesures administratives en matière de circulation routière
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages véhicules effectuant des transports internationaux par route
AG	Abonnement général
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARV	Association routière vaudoise
asa	Association suisse des services des automobiles
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMC	Association suisse des moniteurs de conduite
ASMCM	Association suisse des moniteurs de conduite de moto
ASMM	Association suisse des moniteurs moto-école
ASP	Association suisse du pneu
ASST	Association Suisse des Sciences des Transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
BAU	Conversion de la bande d'arrêt d'urgence
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BNA	Bureau national suisse d'assurance
BS	Canton de Bâle-Ville
CAF	Commission d'arbitrage dans le trafic ferroviaire
CAPS	Conférence des autorités de poursuite pénale de suisse
CE	Conseil des Etats
CE	Communauté européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux
cm ³	Centimètre cube
CDF	Contrôle fédéral des finances
CO / CO ₂	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
COMCO	Commission de la concurrence
COV	Composés organiques volatiles
CTT	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

CZ	République tchèque
D	Allemagne
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
DML	Ligne diamétrale zurichoise
Empa	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
EOIF	Groupe d'experts Organisation de l'infrastructure ferroviaire
ESA	Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (arrêté fédéral du 20 juin 2013 servant de contreprojet à l'initiative populaire "pour les transports publics" ;FF 2013, page 4721)
FNG	Fonds national suisse de garantie
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FMS	Fédération motocycliste suisse
fr.	franc suisse
FRS	Fédération Routière Suisse; aujourd'hui routesuisse
FSR	Fonds de sécurité routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FSTR	Financement spécial du trafic routier
FTP	Arrêté sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics
FSP	Fédération Suisse des Psychologues
GPS	Parti écologiste suisse
GR	Canton des Grisons
IRF	Fédération routière internationale
ISE	Industrie suisse d'enrobés
JU	Canton de Jura
Kg	Kilogramme
KliK	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO ₂
km	Kilomètre
LAP	Loi fédérale du 8 octobre 1982 sur l'approvisionnement économique du pays (loi sur l'approvisionnement du pays, RS 531)
LEE	Litre équivalent essence

LEne	Loi sur l'énergie
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route
LGV	Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse
LTRA	Loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine (RS 725.14)
LTV	Loi sur le transport de voyageurs
LU	Canton de Lucerne
LVA	Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière (LVA; FF 2013 page 2527)
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
NE	Canton de Neuchâtel
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
NOx	Oxyde d'azote
NPR	Nouvelle péréquation financière et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
NW	Canton de Nidwald
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OCR	Règles de la circulation routière
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
ONU	Organisation des Nations Unies
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière
OTR	Ordonnance sur la durée du travail et du repos
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
PLR	Parti libéral-radical
PM10	Poussières fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.
PME	Petites et moyennes entreprises
PFCC	Péréquation financière et de la compensation des charges
PVL	Parti vert libéral suisse
RDE	Real Driving Emission
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes
SICE	Système incitatif en matière climatique et énergétique

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

Organisation et administration

Objectif et membres

routesuisse – Fédération routière suisse FRS est issue de la réunion de la Ligue suisse du trafic routier (fondée en 1928) et de Via Vita (fondée en 1936). Elle agit comme organisation 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, structurales, écologiques et sociales en rapport avec le trafic routier.
- b) coordonne les efforts communs de ses membres et représente leurs exigences et intérêts communs face aux autorités et au public.
- c) soutient les efforts des membres individuels qui sont compatibles avec les intérêts communs.
- d) entretient des contacts avec des organisations internationales ayant les mêmes intérêts.
- e) organise, dans le cadre de son domaine de compétence, des actions dont l'ont chargé ses membres.

L'effectif des membres n'a pas subi de modification durant l'exercice écoulé. **routesuisse** compte donc 30 membres, soit 28 associations nationales et deux associations faitières cantonales qui se répartissent comme suit en fonction de leurs activités:

Association d'usagers de la route

Voitures et véhicules monotraces

Automobile Club de Suisse (ACS)	Berne
Fédération motocycliste suisse (FMS)	Frauenfeld
Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes (SAM)	Feusisberg
Touring Club Suisse (TCS)	Vernier/Genève

Véhicules utilitaires

Association suisse des transports routiers ASTAG	Berne
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA	Riniken AG
Association des représentants de commerce, agents et entreprises ayant un service de vente qualifié – Vente Suisse	Unterentfelden
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour
Les Routiers Suisses	Echandens

Economie automobile

Industrie, artisanat et commerce

auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles	Berne
Association suisse du pneu	Berne
Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)	Zurich
motosuisse (anciennement Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues VFGI)	Berne
Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur ESA	Berthoud
ParkingSwiss	Berne
Salon international de l'automobile	Grand-Saconnex
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zurich
Union pétrolière UP	Zurich
Union professionnelle suisse de caravanes UPSC Caravaningsuisse	Thoune
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	Berne
Union suisse des carrossiers USIC	Zofingue

Economie routière

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

Ligues routières cantonales

VaudRoutes – Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

Divers

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

Organes de routesuisse

Assemblée générale

La 70^e assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 24 juin 2015 à Berne. Elle a réuni 31 délégués qui représentaient 1074 voix sur un total de 1125 voix de délégués. De nombreux hôtes de la politique, de l'administration fédérale et d'organisations amies ainsi que des représentants de la presse étaient également présents.

Dans son allocution d'ouverture, le président de **routesuisse**, Niklaus Zürcher, qui a présidé pour la dernière fois cette assemblée, a peint un tableau prometteur de l'avenir du trafic motorisé individuel nonobstant la situation complexe résultant d'infrastructures de transports surchargées, du manque de moyens financiers et des contraintes en termes de politique environnementale et énergétique. Malgré un aveuglement idéologique largement répandu et malgré les scénarios de fin du monde – comme par exemple, la fameuse mort des forêts – avec lesquels on a tenté de faire peur aux gens, la mobilité motorisée individuelle, si importante pour la société et l'économie, a pu être sauvegardée et même développée durant les 25 dernières années. Le fait est que le trafic individuel motorisé n'a rien perdu de son importance. «La route est et restera le principal moyen de transport. Les investissements par milliards dans le trafic ferroviaire et dans des projets comme Rail 2000 et la NLFA n'y ont rien changé», a relevé Niklaus Zürcher devant l'assemblée générale FRS. Le développement de la mobilité durant le quart de siècle écoulé permet d'affirmer aujourd'hui que **routesuisse** et les organisations affiliées ont fait un bon travail, a-t-il poursuivi. Non seulement le trafic routier a augmenté ses performances, mais il est aussi devenu plus respectueux de l'environnement et plus sûr, a relevé le président de la FRS.

Dans un proche avenir, **routesuisse** devra s'occuper notamment de trois thématiques, a poursuivi Niklaus Zürcher: le financement des routes, l'entretien et l'aménagement du réseau routier conformément aux besoins effectifs ainsi que l'observation du bon sens humain concernant les mesures de sécurité routière et la jurisprudence qui en découle.

Le thème du financement des routes comprend le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'initiative «vache à lait» et la discussion sur le péage de mobilité (mobility pricing). A condition que diverses corrections et améliorations soient apportées au FORTA, soit en particulier une disposition constitutionnelle définissant l'utilité du trafic routier, l'attribution de moyens financiers supplémentaires pour les tâches routières et l'utilisation du FORTA pour l'optimisation du trafic routier dans les agglomérations, ce projet pourra finalement être soutenu.

Les infrastructures routières exigent un important effort d'aménagement et d'entretien dans un proche avenir. Ces travaux comprennent, de l'avis de Niklaus Zürcher, également la réfection du tunnel routier sous le St-Gothard. Seul le projet comprenant la construction d'un tunnel de réfection est raisonnable à court et à moyen terme.

«Il me semble déceler une faible lueur à l'horizon», a dit Niklaus Zürcher pour illustrer les espoirs qu'il fonde dans la future conception de la mobilité. Il a

en effet pu constater avec plaisir que le lobby routier a pu compter sur le soutien sincère du Conseil fédéral et de la conseillère fédérale responsable du dossier aussi bien pour le projet FORTA que dans la question du St-Gothard. Il semble que les choses aient évolué à ce niveau et que l'on assiste à un véritable changement culturel face aux besoins de la route.

Ce «changement culturel» n'a cependant pas encore eu lieu partout. Preuve en est l'application du programme «Via sicura». «Je suis d'avis que l'on exagère passablement dans ce domaine. Des amendes atteignant des sommes à cinq décimales pour des contraventions routières sont en opposition avec mon sens de la justice tout comme les entraves à l'action des services de sauvetage», a déclaré le président démissionnaire de **routesuisse** en commentant de récentes applications d'une législation routière durcie sous le prétexte de la sécurité routière. Relevant qu'il existe des choses dans la vie qu'on ne peut pas améliorer en donnant simplement des ordres, Niklaus Zürcher attend des progrès sensibles en termes de sécurité routière grâce notamment au développement des techniques de sécurité au niveau des véhicules et des infrastructures.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2014, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2014 et le budget 2016. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 2000 francs.

L'assemblée générale de 2015 a procédé aux élections générales des organes de **routesuisse** pour la période de fonction 2015 à 2018.

Rudolf Zumbühl, Touring Club Suisse TCS, a été élu à la présidence.

La liste du Comité central dans sa nouvelle composition se trouve ci-dessous dans le chapitre correspondant.

Reto Jaussi (ASTAG) et Alfred Zollinger (TCS) ont été confirmés comme membres de l'organe de contrôle pour une nouvelle période de fonction.

L'assemblée générale a rendu hommage au travail des membres démissionnaires des organes de **routesuisse**:

- Niklaus Zürcher: il a siégé au Comité central et au Conseil de direction en tant que représentant de l'Automobile Club de Suisse (ACS) du 30 septembre 2002 au 2 décembre 2014. Il a été président durant deux périodes de fonction (de 2005 à 2009 et de 2012 à 2015).
- Hans Ulrich Büschi en tant que représentant de l'Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC): il a siégé au Comité central depuis le 9 juin 2006.
- Kaspar Engeli en tant que représentant de Commerce Suisse VSIG: il a siégé au Comité central du 9 juin 2006 au 31 décembre 2014 (Commerce Suisse a quitté **routesuisse** à la fin 2014).
- Willy von Atzigen en tant que représentant de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA: il a siégé au Comité central du 12 juin 2007 au 4 novembre 2014.

- Andreas Iff en tant que représentant de la Fédération motocycliste suisse FMS: membre du Comité central et du Conseil de direction depuis le 4 septembre 2007.
- Markus Bütler en tant que représentant de la Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes FAM: il a siégé au Comité central du 27 juin 2013 au 31 décembre 2014.

Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes OFROU, a présenté à l'assemblée générale un exposé sur le thème «Routes nationales – attentes et défis».

Comité central

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 8 mai et le 30 octobre 2015. A côté des affaires statutaires, il a débattu notamment des derniers objets de votation concernant la politique des finances et la politique des transports, soit

- des projets actuels de financement des modes de transports, notamment la création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Programme de développement stratégique Routes nationales (PRODES Routes nationales) et le comblement du découvert financier dans le secteur routier;
- de l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»);
- de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA), soit en particulier la réfection du tunnel routier du St-Gothard contre laquelle un référendum a été lancé.

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

Après les élections générales de l'exercice pris en considération, la composition du Comité central était la suivante durant l'exercice écoulé:

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

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
François Launaz (vice-président)	auto-suisse – Association des importateurs suisses d'automobiles
Mathias Ammann	Automobile Club de Suisse ACS
Michael Baechler	Fédération motocycliste suisse FMS
Alain Deschenaux	ParkingSwiss
Urs Fasel	Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC)

Rolf Hartl	Union pétrolière
André Hefti	Salon international de l'automobile
Walter Husi	Association pour les professionnels de la vente des services extérieur et intérieur Vente Suisse
Roland Julmi	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes SAM
Dr. André Kirchhofer	Association suisse des transports routiers ASTAG
Dr. Benedikt Koch	Association professionnelle Infra
Walter Lange	Association de l'industrie gazière suisse
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Hans-Peter Schneider	Union suisse des carrossiers (USIC)
Martin A. Senn	Société suisse des entrepreneurs (SSE)

Autres associations membres représentées au Comité central:

Patrick Eperon	VaudRoutes - Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Fédération suisse du tourisme FST
Aldo Rui	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

Conformément aux statuts les vice-présidents et membres du Conseil de direction sont élus par le Comité central.

Conseil de direction

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

- *Projet de création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), comblement du découvert financier dans le secteur routier et Programme de développement stratégique Routes nationales (PRODES Routes nationales):* la future conception du financement routier sans augmentation des impôts ainsi que la réalisation d'un programme d'élimination systématique et ciblée des goulets d'étranglement sur les routes nationales ont occupé les organes de **routesuisse** durant tout l'exercice écoulé.
- Le Conseil fédéral a approuvé le 18 février 2015 le message concernant le projet FORTA qui est censé combler les lacunes structurelles dans le financement des routes et garantir durablement le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets de transport dans les agglomérations. Le FORTA sera ancré dans la Constitution et alimenté par des recettes affectées existantes et nouvelles. Pour compenser les découverts financiers qui s'annoncent selon les calculs du DETEC, le

FORTA recevra également le produit de l'impôt automobile. En outre, il est prévu d'augmenter la surtaxe sur les carburants de 6 centimes par litre.

routesuisse a approuvé dans sa première prise de position la création du FORTA. En revanche, elle s'oppose de concert avec ses organisations membres et partenaires à toute augmentation de la surtaxe sur les carburants. Elle argue notamment du fait que toute augmentation des impôts sur les carburants encourage les automobilistes suisses à faire le plein à l'étranger, si bien qu'une bonne partie des recettes supplémentaires espérées profitent aux pays voisins de la Suisse.

Douze propositions concrètes optimisant le projet FORTA ont été formulées à l'intention de la commission préparatoire du Conseil des Etats lors du workshop de **routesuisse** du 20 mars.

Durant la session parlementaire d'automne, le Conseil des Etats a renvoyé le projet FORTA à sa commission en chargeant celle-ci d'intégrer dans le nouveau fonds routier l'arrêté sur le réseau des routes nationales rejeté en 2013 par le peuple en raison de la hausse du prix de la vignette autoroutière qui y était liée. En outre, la commission a été mandatée d'étudier plus en détail le mode de financement de ce fonds.

La situation initiale a ainsi changé pour les associations routières, en ce qui concerne l'«initiative vache à lait»: d'une part, les incertitudes qui continuent de planer sur la conception concrète du projet FORTA et sur la probable hausse des impôts qu'il entraînera accroissent les chances de succès de l'«initiative vache à lait»; d'autre part, la perspective d'une augmentation supplémentaire de la charge fiscale grevant le trafic routier en raison de l'intégration de l'arrêté sur le réseau 2012 menace considérablement le projet FORTA qui devra être soumis au peuple et aux cantons.

- «Initiative vache à lait»: le Conseil fédéral avait approuvé le 19 novembre 2014 le message adressé aux Chambres fédérales concernant l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»). Le gouvernement rejette ce projet et renonce à lui opposer un contreprojet direct ou indirect. Lancée par auto-suisse, cette initiative exige l'affectation complète des taxes et redevances routières, notamment des impôts sur les huiles minérales, au financement fédéral des routes. L'«initiative vache à lait» est soutenue par toutes les associations routières. De l'avis de ces dernières, un financement routier suffisant doit être garanti par la réaffectation de taxes et redevances existantes versées par les usagers motorisés de la route au sens de l'«initiative vache à lait», et pas par une augmentation des impôts.

Le Conseil des Etats (session de mars) et le Conseil national ont refusé de lier «l'initiative vache à lait» et le projet de fonds routier FORTA comme le demandaient les associations routières. Le Conseil national a rejeté cette idée de justesse, soit par 93 voix contre 91, sous le prétexte que les auteurs de l'initiative n'avaient manifesté aucune intention d'accepter un compromis.

- Projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard: durant les débats des Chambres fédérales, **routesuisse** a apporté son soutien au projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard proposé par le Conseil fédéral. Cette variante comprend l'aménagement d'un deuxième tube (servant de tunnel de réfection, mais n'augmentant pas la capacité totale). La loi sur le transit routier dans la région alpine devra être modifiée dans ce sens. Les principaux arguments en faveur d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard sont l'amélioration de la sécurité routière et la garantie d'une liaison routière fiable vers le canton du Tessin. **routesuisse** combat le référendum lancé contre ce projet par les milieux de la protection de l'environnement et des Alpes.

Une campagne de votation en faveur du projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard a été préparée et lancée sous la responsabilité de l'Union suisse des arts et métiers (USAM) avec la participation des associations routières. Le TCS s'est occupé de la pré-campagne sur mandat de l'USAM. Les autres associations ont participé aux divers groupes de travail, au financement ainsi qu'à l'organisation de canaux de communication et de bases régionales.

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

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

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

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
François Launaz (vice-président)	auto-suisse – Association des importateurs suisses d'automobiles
Urs Wernli (vice-président)	UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile
Mathias Ammann	Automobile Club de Suisse ACS
Patrick Eperon	VaudRoutes - Association routière vaudoise ARV
Rolf Hartl	Union pétrolière UP
André Kirchofer	Association suisse des transports routiers ASTAG
Hans Koller	Secrétaire général de routesuisse

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2015 ont été vérifiés le 6 avril 2016 par les deux réviseurs Reto Jaussi et Alfred Zollinger. Ils proposent à l'assemblée générale d'approuver le compte et de donner décharge.

Secrétariat général

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

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

- OUI à plus de sécurité et de fiabilité – votation référendaire sur le projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard (communiqué de presse du 13 janvier)
- L'ouvrage de référence sur le trafic routier est disponible – Vademecum 2015 – chiffres repères concernant l'économie automobile et le trafic routier (communiqué de presse du 9 février)
- Message du Conseil fédéral sur le projet FORTA/PRODES – le projet n'obtient pas encore de majorité (communiqué de presse du 18 février)
- 9,2 milliards de francs d'impôts routiers et automobiles au niveau fédéral en 2014 – 1,5 milliard pour le rail (communiqué de presse du 13 avril)
- Première prise de position concernant le mobility pricing à l'attention de sda-ats.com (brève prise de position du 27 mai)
- Une lueur à l'horizon – 70^e Assemblée générale ordinaire du 24 juin 2015 (Info du 24 juin)

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

- *ordonnances concernant la modification du droit pénal relatif aux entreprises de transport routier et aux transports (mars)*: depuis l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres entre la Confédération et la CE, la Suisse applique les mêmes règles légales que les Etats membres de l'Union européenne concernant l'admission d'entreprises de transport ainsi que l'autorisation du trafic transfrontalier de bus de ligne.

L'adaptation des dispositions valables jusqu'ici a révélé que les nouvelles ordonnances de l'UE clarifiaient et amélioreraient également la situation en Suisse. Les normes légales UE seront transférées dans le droit suisse. Il est toutefois explicitement prévu que la réglementation concernant le cabotage actuellement valable pour la Suisse soit maintenue.

- **routesuisse** a adapté sa réponse à la procédure de consultation à celle de l'Association suisse des transports routiers ASTAG. A quelques rares exceptions près, nous sommes d'accord avec les modifications proposées. Nous saluons tout particulièrement le fait que les règles de cabotage actuellement valables pour la Suisse soient explicitement maintenues sans changement alors que l'UE a procédé à un assouplissement à ce niveau.

révision du prix du sillon 2017. Modification de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) (mars): les usagers de l'infrastructure versent une indemnité, ledit «prix du sillon», pour l'utilisation du réseau ferroviaire. Le système suisse du prix du sillon a été introduit avec l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire, donc de l'OARF. Il a été révisé pour la première fois en détail le 1^{er} janvier 2013. Grâce à une plus grande différenciation des prix, les incitations utiles ont été renforcées et le principe de la vérité des coûts est mieux respecté. Le Conseil fédéral a annoncé en 2012 dans son projet FAIF que le prix du sillon devrait être augmenté en deux étapes afin de renforcer la participation des utilisateurs au financement du chemin de fer. La première étape, qui porte sur 200 millions de francs dès 2013, a déjà été franchie dans le cadre de la révision mentionnée plus haut. La prochaine hausse du prix du sillon devrait rapporter quelque 100 millions de francs supplémentaires à l'infrastructure ferroviaire à partir de 2017.

routesuisse a en principe approuvé dans sa réponse à la consultation la révision du prix du sillon 2017. Le degré d'équilibre financier des transports ferroviaires est en effet toujours largement inférieur à 100%. D'une manière générale, le principe de causalité doit aussi s'appliquer au financement de l'infrastructure ferroviaire.

- *deuxième étape de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; mai):* la deuxième étape de la révision de la LAT poursuit rigoureusement le processus de réforme de la première étape qui est en cours de réalisation. Il s'agit concrètement de renforcer la protection des terres cultivables, de garantir le bon fonctionnement des infrastructures et leur développement et d'encourager la planification transfrontalière.

La réponse de **routesuisse** reprend l'opinion des organisations faitières de l'économie et des arts et métiers selon lesquelles cette deuxième étape de la révision de la LAT va beaucoup trop loin. Ce texte de loi est excessivement dominé par l'idée la protection. Pour ces raisons, **routesuisse** a décidé de s'opposer à la deuxième étape de la révision de la LAT.

Concernant les réglementations touchant aux transports, **routesuisse** retient dans sa réponse qu'un développement durable de l'aménagement du territoire doit aussi tenir compte des avantages d'une utilisation économique de l'automobile, donc de la mobilité individuelle. Le projet de loi doit encore recevoir d'importantes modifications à ce niveau avant d'obtenir notre aval. **routesuisse** demande concrètement une nouvelle formulation ou la suppression de l'article de loi selon lequel

le développement de l'infrastructure de transport doit empêcher la dispersion de l'habitat. Cette disposition compromet la réalisation d'infrastructures de transport conformes aux besoins (par exemple, des infrastructures relatives au réseau des routes nationales) au profit des intérêts de l'aménagement du territoire et de la coordination avec la politique d'implantation.

En outre, **routesuisse** réclame la suppression de la disposition qui, dans le développement du système de transport, donne la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes par rapport aux extensions et constructions nouvelles. Des formulations de ce genre permettent d'empêcher efficacement tous les aménagements indispensables comme l'élimination des goulets d'étranglements et autres extensions et nouvelles constructions dans le secteur routier.

routesuisse approuve en revanche explicitement les dispositions exigeant que le développement du système global de transport soit fixé dans le plan directeur et que les espaces nécessaires aux équipements de transport prévus soient désignés et garantis.

- *disposition constitutionnelle instituant un système de gestion du climat et de l'énergie (juin)*: dès 2021, l'actuel système de soutien devrait évoluer vers un système d'incitation en politique énergétique et de protection du climat. Cette deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050 sera basée sur un article constitutionnel introduisant des taxes pour le climat et sur l'électricité ainsi que des dispositions transitoires supprimant progressivement les actuelles mesures de promotion pour les remplacer par un système d'incitation. Les taxes d'incitation sont censées apporter une contribution essentielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à une utilisation économe et efficace de l'énergie. L'article constitutionnel proposé permet le prélèvement de taxes sur les carburants, les combustibles et l'électricité. La Conseil fédéral prévoit cependant d'exclure dans une première phase les carburants de cette nouvelle imposition. Cette retenue s'explique par le fait que le projet FORTA prévoit déjà une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 6 centimes par litre. Le produit des taxes pour la protection du climat et sur l'énergie serait restitué à la population et à l'économie.

routesuisse a rejeté ce projet de politique climatique et énergétique. Nous estimons que les mesures visant à influencer le comportement de chaque consommateur ainsi que le renchérissement prévu à moyen terme des carburants sont inadaptés et même nuisibles pour l'économie suisse. Dans notre réponse, nous proposons qu'en lieu et place la Confédération vise une meilleure exploitation du potentiel technique pour réduire la consommation d'énergie et les émissions des véhicules à moteur, d'entente avec les objectifs et mesures économiques de l'UE.

- *rapport conceptuel mobility pricing, démarches visant à résoudre les problèmes de transport sur la route et le rail en Suisse (septembre)*: ce rapport conceptuel décrit plusieurs possibilités d'action en vue du prélèvement d'une redevance dépendant des prestations. Il décrit en premier lieu ce que le Conseil fédéral entend par mobility pricing et quels objectifs il vise par ce procédé.

Dans sa réponse à la consultation, **routesuisse** combat l'introduction de nouvelles taxes et redevances dont le but est de renchérir artificiellement le trafic individuel pour décourager les usagers de la route à utiliser leur moyen de transport ou pour les inciter à recourir plus souvent aux transports collectifs. Il serait faux de donner aux autorités ou à l'Etat la compétence et les moyens de restreindre le libre choix du moyen de transport et la liberté de voyager. De l'avis de **routesuisse**, l'actuel système de financement routier de la Confédération sur la base de l'imposition des huiles minérales doit être maintenu, tout comme la vignette autoroutière.

Il faut en revanche prévoir la possibilité d'adapter et de compléter à l'avenir le système actuel de financement des routes, comme le prévoit d'ailleurs le Conseil fédéral dans le contexte du projet FORTA (Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) pour les voitures dotées d'une propulsion de type alternatif (voitures électriques, par exemple). Ces véhicules pourraient être imposés dès 2020 au plus tôt par un forfait annuel ou moyennant une taxe calculée en fonction des prestations de transport (principe «pay-for-use»).

Avant que le financement actuellement en vigueur puisse être remplacé par le système «mobility pricing», comme le souhaite apparemment le Conseil fédéral, il faudra répondre à une foule de questions encore en suspens. Le rapport conceptuel du gouvernement sur le «mobility pricing» ne les aborde pas et, à plus forte raison, n'y apporte pas de réponse. Il s'agit en particulier de la question de l'application rigoureuse du principe de causalité.

- *exceptions à l'interdiction de conduire sous l'effet de l'alcool, autorisation de courses automobiles en circuit avec des voitures électriques, augmentation de la puissance dans la catégorie de permis de conduire «A limité» (classe UE A2) (octobre):* depuis octobre 2014, la consommation d'alcool est totalement interdite à certaines catégories de conducteurs. Certains membres d'organisations de sauvetage et de secours en cas de catastrophe en seront exclus. L'interdiction reste toutefois en vigueur pour le personnel de service. Les conductrices et conducteurs de véhicules à faible vitesse de pointe (jusqu'à 45 km/h) ainsi que de camions classés dans la même catégorie que les véhicules motorisés de travail seront également exclus de cette interdiction.

Une autre adaptation concerne les courses en circuit avec des véhicules électriques (par exemple, la «Formule E»). Une réglementation d'exception permettra d'organiser des compétitions de ce type.

La limite de puissance pour les motos «A limité» est portée de 25 à 35 kilowatts (kW). Il s'agit d'une adaptation à la réglementation UE (permis de conduire classe A2). Elle s'impose aussi du fait que les fabricants de motos ne produisent plus que des motos de débutants avec 35 kW alors que les modèles à 25 kW ne sont plus disponibles sur le marché. Les motocyclistes suisses seraient ainsi discriminés par rapport à ceux de l'espace UE.

Enfin, il est prévu d'assouplir le système de prélèvement des contributions des assurances au financement du Bureau national suisse d'assurance (BNA) et du Fonds national suisse de garantie (FNG). Les contributions

seront calculées selon des règles reconnues de la technique d'assurance et non plus sous la forme de montants de base fixes (contributions forfaitaires).

Après avoir consulté les associations de membres intéressées, **routesuisse** a soutenu toutes ces innovations.

- *modification de l'ordonnance sur les procédures de consultation (octobre)*: par la modification de la loi sur les procédures de consultation du 26 septembre 2014, les Chambres fédérales ont adopté le principe selon lequel on ne fera plus de différence entre «procédures de consultation» et «auditions», de sorte que le délai minimal de tous les types de consultation sera de trois mois et que l'on renonce à des consultations sous la forme de conférences.

Le projet de modification de l'ordonnance sur les procédures de consultation règle comme jusqu'ici le déroulement concret de la procédure de consultation. **routesuisse** approuve entièrement ce renforcement de la procédure de consultation et soutient les dispositions d'exécution dans l'ordonnance. Dans l'idée d'améliorer encore plus cette procédure, nous avons fait des suggestions au sujet des délais (qui devraient être assez longs pour permettre la préparation de prises de position fondées), concernant les informations souhaitables pour les révisions de lois (il faudrait y ajouter les principales modifications qui en découlent pour les ordonnances d'application) ainsi que la pondération des prises de position des milieux consultés (les prises de position d'organisations faitières devraient avoir davantage de poids).

- *organisation de l'infrastructure ferroviaire (novembre)*: le Groupe d'experts Organisation de l'infrastructure ferroviaire (EOIF) a relevé dans son rapport final publié en mai 2013 qu'il existait des potentiels de discrimination le long de toute la chaîne de création de plus-values du système ferroviaire. Le projet comprend notamment diverses nouvelles mesures réduisant ces potentiels de discrimination dans le système ferroviaire, soit en particulier concernant l'attribution des sillons, la direction du système, les droits de participation des entreprises de transport ferroviaire et la commission d'arbitrage dans le trafic ferroviaire CAF.

routesuisse s'est limité dans sa prise de position aux domaines touchant le trafic routier. Nous nous sommes, d'une part, prononcés pour la libéralisation des transports à longue distance et, d'autre part, pour l'admission d'offres alternatives dans le trafic régional (offres de transport par car).

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.

routesuisse entretient dans son service de documentation une bibliothèque ancienne de plusieurs décennies et contenant une importante littérature spécialisée et un grand nombre de documents sur le trafic routier privé et motorisé ainsi que sur la sécurité routière. Le service de documentation reçoit

de surcroît en permanence de nouveaux écrits. Depuis quelque temps, ces écrits et documents peuvent non seulement être consultés et commandés via internet en fonction des titres, matières et auteurs, mais ils peuvent de plus en plus souvent être téléchargés directement en format PDF.

Le service de documentation travaille 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.

Un prospectus a été réalisé durant l'exercice écoulé pour renforcer la notoriété du service de documentation. Il a été envoyé aux membres de **routesuisse** ainsi qu'à des bibliothèques et services de documentation d'universités, de hautes écoles spécialisées et d'entreprises.

Au printemps 2015 nous avons découvert dans les archives externes de **routesuisse** à la Schläflistrasse à Berne plusieurs boîtes en carton fortement attaquées par des moisissures. Diverses mesures de protection ont été prises pour éviter une progression des atteintes et les premiers travaux de restauration ont été lancés avec l'aide d'une entreprise spécialisée. Parallèlement, nous avons examiné la situation en matière de responsabilité civile et de couverture des dégâts par les assurances. Ces investigations sont encore en cours. Les archives devront être sorties du local malsain avant la fin du mois de mars 2016 et stockées au nouvel emplacement (Mobilcity), dans la mesure du possible après avoir été nettoyées.

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

L'effectif du secrétariat de **routesuisse** durant l'exercice écoulé était de quatre employés représentant au total 250 % de postes.

Hans Koller	secrétaire général
Senta Bindschädler	chef du service de documentation
Rebecca Bogenstätter-Fehr	administration / comptabilité

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

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

Groupe d'experts TRASY et Conférence Pétrole à l'état-major de la division Energie

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

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

23

Comité du Salon international de l'automobile de Genève

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

Commission administrative du Fonds de sécurité routière (FSR)

Conseil d'experts du Fonds suisse de sécurité routière FSR

Comité du Forum suisse de l'énergie

Commission technique de l'Association suisse des transports routiers ASTAG

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

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

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

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

Economie automobile et secteur routier

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic

Le trafic sur les autoroutes suisses s'est accru de 1,9 % en 2014 par rapport à l'année précédente pour atteindre 26,9 milliards de véhicules-kilomètres (vkm). Cette augmentation est certes supérieure à la croissance enregistrée l'année précédente (+0,2 %), mais elle est nettement inférieure aux taux de croissance des années précédentes: entre 2009 et 2011, le trafic a progressé en moyenne annuelle de 3,4 %. Le kilométrage du trafic lourd de marchandises a légèrement baissé entre 2013 et 2014 (0,5 %). Entre 2009 et 2011 il avait connu une augmentation d'environ 2,3 % en moyenne par an.

Le réseau des routes nationales a absorbé environ 43 % (-0,1 %) du kilométrage total du trafic motorisé (chiffres de 2013). Cette proportion était même de 67 % (-0,5 %) pour le trafic lourd de marchandises. Ces chiffres publiés par l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence l'importance du réseau des routes nationales alors que celui-ci ne représente que 2,5 % du réseau routier global de la Suisse.

Comme ces dernières années, les routes nationales les plus chargées en 2014 étaient l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Winterthour ainsi que l'A2 dans la région de Bâle. Un fort trafic régnait aussi sur l'A1 entre Lausanne et Yverdon et entre Winterthour et St-Gall, sur l'A2 entre les embranchements d'Augst (BL) et du Lopper (NW) et au Tessin méridional, sur l'A3 entre Zurich et Wollerau, l'A4 dans le Knonauer Amt, l'A6 dans la région de Berne et l'A9 entre Lausanne et Vevey.

La majorité des postes de comptage ont enregistré une hausse du trafic par rapport à l'année précédente. Avec un trafic moyen de 144 134 véhicules par jour, le poste de comptage de Wallisellen sur l'A1 affichait le trafic le plus dense. Le trafic moyen journalier a ainsi augmenté de 1,3 % sur ce tronçon. En deuxième position venait le poste de MuttENZ sur l'A2 et en troisième celui de Neuenhof sur l'A1.

Alors que le kilométrage global sur l'ensemble du réseau routier a progressé d'environ 25 % depuis 1990, il a plus que doublé (+ 117 %) sur les routes nationales pendant la même période. Sur le réseau routier restant (réseau routier global moins les routes nationales), le kilométrage global a baissé de 4,5 %. Durant les vingt ans écoulés, les routes nationales ont donc absorbé la totalité du trafic individuel motorisé supplémentaire.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), neuf personnes exerçant une activité lucrative sur 10 sont des pendulaires. Cela fait en 2013 quelque 3,8 millions de personnes qui quittaient leur domicile pour se rendre à leur travail.

70 % d'entre elles travaillent en dehors de leur commune d'habitation. Les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail ne cessent de s'allonger: en 2013, le trajet simple moyen était de 14 kilomètres contre un peu moins de 14,4 km en 2000. En 2012, les pendulaires consacraient environ 30 minutes de leur temps à leurs déplacements professionnels.

Même si le chemin de fer jouit d'un succès croissant, la voiture de tourisme était en 2013 également le moyen de déplacement préféré des pendulaires avec une part de 53 %. En d'autres termes, plus d'un pendulaire sur deux prenait le volant pour se rendre à son travail. 30 % des pendulaires empruntent les transports publics pour se rendre au travail, 16 % y vont à pied ou à vélo.

Technologie informatique dans le trafic routier

Des voitures sans conducteur circulent depuis quelque temps déjà sur des circuits d'essai étrangers. Cette technologie a fait de grands progrès. On note également en Suisse un intérêt aux expériences pratiques avec des voitures autonomes. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a donné l'an passé à la société Swisscom l'autorisation de lancer un projet-pilote. Cette autorisation était limitée à la fin de l'année dernière et se déroulait dans un espace restreint. Les premières courses d'essai ont eu lieu mi-mai en ville de Zurich avec un véhicule mis à disposition par l'Université libre de Berlin.

Trafic de personnes

Demande de transport dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres de 2014 en millions):</i>		
Chemins de fer	576,4	20 010,0
Trafic urbain à courte distance		
– Tramways	519,7	1 130,3
– Trolleybus	249,3	509,9
– Bus	715,5	2 675,5
Total transports publics.	2 060,9	24 325,7

(Source: OFS T 11.7.1)

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Trafic privé (chiffres de 2014 en millions):</i>		
Voitures de tourisme.	6 172	89 674
Motos.	273	2 465
Motocycles.	42	145
Cars	32	2 701
Total trafic privé	6 519	94 985

(Source: OFS T 11.4.1.2)

Au total, quelque 127 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués sur les routes et rails suisses en 2014. 78 % sont revenus à la route (trafic motorisé individuel et transports publics), environ 16 % au rail et 6 % à la mobilité douce. Les transports publics sur le rail et la route détiennent une part de 19 % à ce marché.

Entre 1980 et 2014, les prestations de transport du trafic motorisé individuel ont augmenté de 41,7 % pour atteindre 95,0 milliards de personnes-kilomètres.

Les prestations des transports publics ont atteint 24,3 milliards de personnes-kilomètres en 2014, dont 20 milliards de personnes-kilomètres sur le rail et 4,3 milliards sur la route.

Jusqu'au changement de millénaire, le trafic de personnes sur la route a connu durant plusieurs décennies une croissance plus forte que celle du rail (cf. tableau 1 A en annexe: *Demande dans le trafic de personnes*). Compte tenu des prestations de transport mesurées en personnes-kilomètres, on assiste à une inversion de la tendance en faveur du trafic ferroviaire. Les causes en sont le renforcement considérable de l'offre ferroviaire (mise en service de Rail 2000) et l'adoption de tarifs favorisant la mobilité (abonnements). Depuis lors, le trafic ferroviaire augmentait chaque année en moyenne de 3,4 % alors que la hausse annuelle du trafic routier était de 1,3 % en moyenne annuelle. La

croissance des transports publics ralentit cependant. Dans la moyenne des cinq dernières années (de 2010 à 2014), elle n'était plus que de 1,5 % par an alors que le trafic routier motorisé a également connu une hausse de 1,7 % par an durant cette même période.

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

(Chiffres en millions)	1995	2000	2005	2010	2013	2014
Personnes transportées (TMI)	5 205	5 990	5 585	6 056	6 406	6 519
Voitures de tourisme	4 913	5 691	5 335	5 735	6 067	6 172
Motos	159	195	188	254	268	273
Cyclomoteurs	106	80	36	38	40	42
Cars	27	25	26	29	31	32
Personnes-kilomètres						
Total TMI	73 779	79 142	82 015	88 702	93 464	94 985
Voitures de tourisme	69 586	74 984	77 844	83 775	88 255	89 674
Motos	1 512	1 834	1 804	2 296	2 425	2 465
Cyclomoteurs	354	237	132	132	140	145
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 643	2 701
Total mobilité douce	5 936	6 502	7 211	7 582	7 810	7 902
Bicyclettes	2 217	2 314	1 957	2 116	2 173	2 196
A pied	3 719	4 188	5 254	5 466	5 637	5 706

(Source: OFS T 11.4.1.2)

Trafic de marchandises

Demande dans le trafic de marchandises

La croissance économique et le développement des échanges commerciaux entraînent une augmentation du trafic de marchandises. Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), les prestations de transport ont augmenté en Suisse entre 1993 et 2014 de 53 % sur la route et de 47 % sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 19 % durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2014 des prestations de transport correspondant à 28,3 milliards de tonnes-kilomètres (2013: 27,5; +2,8 %).

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2014 quelque 6,2 milliards de kilomètres (2013: 6,1) sur les routes suisses. 64 % de ces déplacements sont revenus aux véhicules légers (fourgonnettes et semi-remorques jusqu'à 3,5 t de poids total) et 36 % aux véhicules lourds (camions et semi-remorques de plus de 3,5 t). Les prestations de transport sur la route ont globalement atteint 17,5 milliards de tonnes-kilomètres (2013: 17,2 milliards de tkm; +1,7 %).

10,8 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectués sur le rail (2013: 10,3 milliards de tkm; +4,6 %).

La politique suisse des transports cherche depuis des décennies à transférer les transports de marchandises de la route au rail. La part des transports ferroviaires de marchandises au total des transports variait durant les 25 ans écoulés entre 42 % et 36 % avec une tendance à la baisse. Les variations annuelles sont, d'une manière générale, plus élevées sur le rail que sur la route. Conséquence notamment de l'augmentation de la limite de poids pour les véhicules de transport en 2001 (de 28 à 34 tonnes) et de 2005 (40 tonnes), le rail n'a pas réussi à maintenir sa part aux transports de marchandises. La proportion de marchandises transportées par le rail a presque continuellement baissé pour tomber, selon les derniers chiffres (2015) à 14,9 % du tonnage transporté (65,4 millions de t) à 38,0 % des prestations de transport en tonnes-kilomètres (10 751 millions de tkm).

Sur la route, en revanche, le tonnage transporté a augmenté en moyenne de 1,6 % par an depuis 2000 (chiffres jusqu'en 2014; cf. tableau 2 A dans l'annexe: *Demande dans le transport de marchandises*). En l'espace de 14 ans, la quantité de marchandises transportées par le trafic utilitaire routier s'est accrue de 19 % pour atteindre 375 millions de tonnes, si bien que la part de la route à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 85,1 %. Exprimée en tonnes-kilomètres, la part de la route aux transports de marchandises est de 62,0 % (17 541 millions de tkm).

Hormis la réduction de nombre de courses à vide (26 % du kilométrage des véhicules lourds suisses de transport de marchandises; 2014), l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP; 1^{er} janvier 2001) et son augmentation progressive et massive (en 2005 et 2008) ainsi que les autres mesures de la politique de transfert n'ont donc pas eu d'effet durable sur les prestations de transport de la route et la répartition modale entre la route et le rail. Parmi les autres mesures de la politique suisse de transfert des transports de marchandises de la route au rail, il faut citer la modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, de même que la libéralisation des transports ferroviaires de marchandises.

La croissance des transports routiers doit avant tout être mise sur le compte des véhicules semi-remorques. Cette catégorie a augmenté ses prestations de transport en (en t-km) de 102 % depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2014) en tirant son principal gain de production de l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes, alors que les trains routiers ont connu une baisse de leur volume de transport de 12 % depuis la hausse de cette limite. Les prestations de transport des utilitaires légers se sont accrues de 11 %. Les véhicules semi-remorques assurent aujourd'hui 54 % des prestations de transport sur les routes suisses (2000: 34 %), les trains routiers 41 % (2000: 60 %) et les utilitaires légers 6 % (2000: 6 %).

Pour la première fois depuis 2008, le trafic des poids lourds étrangers a été recensé sur les routes suisses. Les distances parcourues par ces véhicules ont atteint 0,5 milliard de kilomètres et leurs prestations de transport étaient de 5,3 milliards de tonnes-kilomètres. Ces chiffres équivalent à 22 % des distances parcourues et à 32 % des prestations de transport de la totalité du trafic lourd

sur les routes suisses. Les prestations de transport des camions étrangers n'ont guère évolué depuis 2008. Le trafic d'import et d'export a progressé de 19 % alors que le trafic de transit a baissé de 21 %. Selon l'Office fédéral de la statistique, ces développements inverses s'expliquent par les différences entre les développements économiques des pays européens, notamment de l'Italie, par rapport à la Suisse.

Encouragement des transports ferroviaires de marchandises en surface

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

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

Les délibérations parlementaires concernant la loi sur le transport de marchandises ont commencé au printemps 2015 au Conseil national. Contre la volonté du Conseil fédéral, la Grande Chambre a décidé de soutenir non seulement la construction et l'extension des raccordements ferroviaires privés aux terminaux de transbordement pour les transports combinés, mais aussi le renouvellement de ces voies. Il s'agit là de contributions à l'exploitation qui auraient dû cesser avec le nouveau projet de loi. Le Conseil national veut mettre à disposition 250 millions de francs pour les installations des transports ferroviaires de marchandises durant les quatre années à venir. Il a augmenté de 40 millions de francs la proposition du Conseil fédéral pour tenir compte du financement des renouvellements. Dans le but de ralentir le transfert croissant des transports de marchandises au détriment du rail, le National a décidé de lever la priorité générale dans le domaine des transports de personnes pour la remplacer par un concept d'utilisation du réseau qui garantit les sillons pour le transport de marchandises. Le Conseil national a ainsi suivi dans les grandes lignes le projet gouvernemental et il a finalement approuvé par 135 voix contre 51 la révision de la loi sur le transport de marchandises.

30

Le Conseil des Etats a fixé dans l'ordre du jour de la session de juin l'examen de la loi sur le transport de marchandises. Contrairement à la Grande Chambre, il n'a pas voulu biffer les transports de marchandises de la liste des tâches-clés des CFF. Par 25 voix contre 17, le Conseil des Etats a décidé de maintenir

les dispositions actuelles, créant ainsi une divergence avec le National. Il s'est également prononcé pour une procédure plus lente pour le passage des CFF vers une entreprise indépendante. Alors que le Conseil national avait adressé une motion au Conseil fédéral pour lui demander un projet de loi dans ce sens, la Petite Chambre a commencé par adopter un postulat invitant le gouvernement à faire un rapport sur les différentes possibilités de développement. Par 30 voix contre 11, le Conseil des Etats a refusé la motion du National et approuvé tacitement son postulat. Enfin, il a approuvé la décision de sa chambre voisine de donner à la Confédération la possibilité de soutenir l'extension du port rhénan.

Dans le courant de la procédure d'élimination des divergences, le Conseil national a cédé au Conseil des Etats et renoncé à modifier le cahier des charges des CFF. Il a en outre décidé que non seulement les infrastructures ferroviaires, mais aussi les installations portuaires devaient profiter des subventions de 250 millions de francs prévus par ce projet de loi. Lors du vote final, le Conseil national a approuvé la révision totale de la loi sur les transports de marchandises par 142 voix contre 53 alors que le Conseil des Etats lui a donné son aval par 43 voix sans opposition. Ce projet améliore les conditions-cadres des transports ferroviaires de marchandises tout en les exposant davantage aux forces du marché. Les nouvelles dispositions devraient en vigueur au milieu de l'année 2016.

Transit alpin des marchandises

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, environ 26,9 millions de tonnes (2014: 26,1 millions de t) ont été acheminées par le rail en 2015, soit deux fois de plus que par la route (12 millions de tonnes; 2014: 12,4 millions de t). Globalement, 39,0 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé (2014: 38,5 millions de t). La hausse par rapport à l'exercice précédent est de 1,2 %, le rail affichant une croissance de 3,3 % et la route une nouvelle baisse de 3,4 %. La répartition modale est de 69:31 pour-cent en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000, le tonnage passant par le rail s'accroît de 2,1 % en moyenne par an alors que ce taux est de 2,3 % sur la route (cf. tableau 3 A en annexe: *Demande dans le transit alpin de marchandises*).

Par rapport à l'année 2000, donc avant l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et des autres mesures d'accompagnement de l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, le trafic routier de marchandises par les Alpes suisses s'est accru de 34,8 % (jusqu'en 2015) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 30,6 %. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 0,6 point-% depuis 2000 pour s'établir à 69,2 %. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 0,6 point-% pour atteindre 30,8 %.

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

Nonobstant cette réalité, le Conseil fédéral s'entête à maintenir sa politique de transfert de la route au rail. Il a même pris en décembre 2015 des mesures supplémentaires pour forcer le transfert des transports de marchandises de la route au rail dans le trafic transalpin: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) sera augmentée début 2017 et des coûts de sillon réduit seront temporairement facturés pour l'exploitation des lignes de transit. Dès cette date, les poids lourds attribués aujourd'hui aux catégories EURO III, IV et V seront soumis à des redevances plus élevées. Par la même occasion, le rabais accordé aux véhicules de la catégorie EURO IV sera supprimé. A la suite de ces changements, un camion ou tracteur à sellette devra payer en moyenne pondérée environ 298 francs de RPLP pour un trajet de frontière à frontière contre 276 francs aujourd'hui. Le produit de la RPLP augmentera ainsi de 180 à 190 millions de francs par an.

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

Environ 1,01 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses en 2015, soit 2,2% ou 23 000 trajets de moins que l'année précédente. Au total, le nombre de trajets est ainsi demeuré approximativement à son niveau d'il y a vingt ans. Dans l'ensemble, le nombre de trajets de 2015 est inférieur de plus d'un quart (-28,1%) à son niveau de l'année de référence 2000, mais dépasse toujours de 360 000 trajets la valeur cible de 650 000 trajets qui devrait être atteinte en 2018 conformément à la loi sur le transfert des transports de marchandises de la route au rail.

Le développement sur plusieurs années du nombre de trajets de poids lourds par les Alpes suisses montre à l'évidence que le transit alpin de camions sur l'axe nord-sud ne pourra pas être réduit au niveau prévu par la loi révisée sur le transfert des transports de la route au rail (650 000 camions au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard, donc probablement à partir de 2018). Le rapport du Conseil fédéral de novembre 2015 sur le transfert des transports (rapport sur le transfert entre juillet 2011 et juin 2015) confirme que cet objectif fixé au transit alpin de véhicules routiers lourds est irréaliste et que le nombre de trajets de poids lourds à travers les Alpes suisse ne peut être réduit de moitié dans un délai raisonnable.

Le Conseil fédéral a donc suggéré une nouvelle référence de mesure pour la réalisation de l'objectif fixé dans la loi sur le transfert des transports de marchandises de la route au rail: les principales émissions de polluants atmosphériques générées par le trafic lourd diminuant notablement jusqu'en 2020 grâce au progrès technique, on pourrait dorénavant se fonder sur les émissions de substances polluantes et de bruit et non plus sur le nombre de trajets, propose le gouvernement

Les immissions de NO_x le long de l'A2 et de l'A13 ont, d'une manière générale, diminué entre 2003 et 2015 alors que celles de NO₂ ont baissé plus légèrement. Les valeurs d'immission pour le NO₂ sont encore nettement dépassées au Tessin et dans la région de Bâle alors qu'elles ont été respectées sur l'A13 qui connaît un trafic moindre.

Pour la première fois depuis le début des mesures, la valeur limite pour les particules fines PM10 a été respectée en 2014 à toutes les stations de mesure.

La teneur de l'air en suie diminue certes en principe, mais l'administration fédérale exige qu'elle baisse encore plus et tombe à un niveau acceptable pour des raisons de santé.

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

Développement du parc automobile

Selon les données de l'OFS, le parc automobile suisse a globalement progressé durant l'exercice écoulé de 1,8 % ou de 101'558 véhicules en valeur absolue pour atteindre 5.89 millions d'unités. Durant les 25 années écoulées, soit depuis 1990, le parc de véhicules à moteur s'est accru de plus de la moitié (+55,8 %).

Un peu plus des trois quarts de ces véhicules à moteur sont des voitures de tourisme. Leur effectif s'est accru de 1,7 % ou de 73 579 unités en valeur absolue en 2015 pour atteindre près de 4,46 millions d'unités. Le nombre de motos a augmenté de 2,1 % pour s'établir à 652 683 alors que le parc de véhicules de transport de marchandises a progressé de 3,0 % et compte désormais 393 598 unités.

Comme les années précédentes, les voitures à moteur diesel ont connu un fort taux de croissance en 2015 (+8,0 %) et représentent désormais 27,2 % de la totalité du parc de voitures de tourisme, soit dix fois plus qu'en 1990 (2,7 %). En 2015, 70,0 % des voitures de tourisme diesel étaient équipées d'un filtre à particules contre 48,2 % en 2010.

Le développement en pour cent du parc de véhicules purement électriques est très impressionnant ces dernières années: après une augmentation de 52,6 % en 2013 et de 65,4 % en 2014, leur nombre s'est même accru de 69,7 % durant l'exercice pris en considération. La flotte de voitures électriques reste cependant modeste par rapport à la totalité du parc automobile: les 7531 voitures immatriculées en 2015 correspondent à peine à 0,2 % du parc total de voitures de tourisme.

Les voitures de tourisme sont réparties en six classes (classes euro) en fonction de leurs émissions polluantes. La 1^{re} admet les valeurs limites les plus élevées, la 6^e impose les valeurs limites les plus basses. Entre 2005 et 2015, la part des véhicules entrant dans les classes 1 à 3, donc les plus polluantes, est tombée

de 80,3 à 24,4 % du parc total de voitures de tourisme alors que celle des véhicules peu polluants a augmenté dans la même proportion. En 2015, 5,7 % des véhicules respectaient déjà les valeurs limites de la nouvelle classe 6, la plus sévère. Cette norme est obligatoire pour les voitures neuves mises en circulation depuis le mois de septembre 2015.

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

	2000	2005	2010	2014
<i>Suisse</i>	492	515	517	539
Bassin lémanique	528	536	518	532
Plateau suisse	476	505	514	537
Nord-Ouest de la Suisse	474	500	508	527
Zurich	483	504	484	497
Suisse orientale	469	502	531	565
Suisse centrale	486	517	539	568
Tessin	592	600	609	631

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

En 2015 on comptait en Suisse 537 voitures de tourisme pour 1000 habitants contre 539 en 2014, cette proportion variant cependant fortement d'une région à l'autre. Elle est nettement inférieure à la moyenne nationale dans les régions urbaines à forte densité démographique qui sont desservies par un réseau performant de transports publics.

Parmi nos voisins directs, l'Italie (2013: 620), l'Autriche (2013: 548 et l'Allemagne (2013: 544) étaient davantage motorisées que la Suisse, tandis que la densité des voitures de tourisme était plus faible en France (2013: 479).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 253 personnes ont été tuées dans des accidents sur les routes suisses en 2015, soit 10 de plus que l'année précédente (+4,0%). 3830 personnes ont été grièvement blessées (-213; -5%). 17708 accidentés ont été légèrement blessés (+1,0%). Au total, 17736 accidents faisant des dommages corporels ont été enregistrés. La tendance positive de ces dernières années s'est donc poursuivie en 2014. Malgré une augmentation en 2015, le nombre de personnes mortes dans la circulation routière a baissé de 16 % en 2015 par rapport à la moyenne des quatre années précédentes.

Le nombre de cyclistes tués sur la route a baissé de 14 % entre 2014 et 2015 alors que le nombre d'usagers de vélos électriques morts dans un accident a augmenté pour atteindre 14 (contre 5 en 2014). Plus des deux tiers des morts avaient 65 ans ou plus.

Durant l'exercice écoulé 66 motocyclistes sont morts dans des accidents, soit 25 % de plus qu'en 2014. L'été exceptionnellement beau de l'année dernière a sans doute contribué à ce développement. Près des deux d'accidents mortels de motocyclistes se sont produits entre juin et septembre. On en comptait la moitié moins pour la même période de l'année précédente.

58 piétonnes et piétons ont perdu la vie en 2015 dans des accidents de la circulation, 35 % de plus qu'en 2014. Près des deux tiers des tués avaient 65 ans ou plus et un tiers environ sont morts sur des passages pour piétons. Le développement sur plusieurs années indique cependant une tendance à la baisse.

(Le tableau13 A contient des chiffres sur les accidents de la circulation; annexe)

Etudes

Chaque année plus d'un million de personnes sont victimes d'un accident durant leurs loisirs. A côté de grandes souffrances, ces accidents provoquent aussi des coûts importants. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) a calculé dans une nouvelle étude que ces coûts se montent à plus de 10 milliards de francs par an, soit les frais de guérison, la perte de production, les frais de remplacement, les coûts administratifs, les frais de police et de justice ainsi que les dommages matériels.

Toujours selon cette étude du bpa, le trafic routier est responsable de 42 % (4,4 milliards de francs) des coûts matériels alors que seuls 8 % de ces accidents se produisent sur la route. Viennent ensuite les accidents de ménage et de loisirs avec 37 % (3,9 milliards de francs) et les accidents de sport avec 21 % (2,2 milliards de francs). Les parts de ces deux activités à la totalité des accidents se montent à 53 et 40 %. Ces différences s'expliquent par le fait que la gravité moyenne des blessures et les coûts moyens par accidenté sont beaucoup plus élevés sur la route que dans les autres domaines d'activité. De surcroît, les dommages matériels ne peuvent être calculés avec précision que pour les accidents de la route.

Le TCS a lancé le 25 mars 2015 une campagne de prévention et d'information pour faire connaître le prix d'un accident de la route pour la collectivité. A cet effet il a simulé une collision entre deux voitures pour donner une idée précise d'un accident de la route dans des conditions proches de la réalité. Réalisé en collaboration avec la police cantonale vaudoise, les autorités concernées de Lausanne et du canton de Vaud ainsi que la Rega, cet événement d'information et de prévention du TCS entraine dans le cadre de la campagne «Le bon comportement». Son but était de présenter les coûts effectifs d'un accident. En Suisse, les coûts subséquents des accidents de la circulation se composent des traitements médicaux, des prestations de transport, de l'intervention de personnes et de matériel, etc. pour atteindre un total d'environ 4,2 milliards de francs.

Le nombre d'accidents de la route provoqué par des conducteurs de plus de 70 ans a augmenté de 12 % entre 2011 et 2014 pour atteindre 4500. Ces chiffres ressortent d'une analyse de 210 000 accidents enregistrés par les services de police suisses. L'augmentation du nombre de seniors au volant n'explique pas à elle seule cette progression, d'autant moins que les accidents ont régressé

dans les autres classes d'âge, comme devait le relever le journal dominical «Sonntagszeitung» du 3 mai 2015.

Le nombre d'utilisateurs de vélos électriques blessés ou tués sur les routes suisses a plus que doublé entre 2011 et 2014. Cette progression est proportionnelle à celle du parc de bicyclettes électriques. Le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a présenté pour la première fois une analyse de sécurité pour les vélos électriques. Une des conclusions les plus remarquables de cette étude est la suivante: les utilisateurs de vélos électriques sont plus souvent victimes d'accidents sans implication d'autres usagers de la route que de collisions. Ils ne sont cependant guère conscients de ce risque.

Droit de la circulation routière

Nouvelles dispositions légales

Durant l'exercice pris en considération, le Conseil fédéral et le Parlement ont adopté et partiellement mis en vigueur plusieurs nouvelles dispositions légales.

Les voitures de tourisme et les motocycles doivent subir un contrôle technique périodique. Prenant en compte les constants progrès techniques dans le domaine automobile, le Conseil fédéral a décidé le 21 janvier 2015 que le premier contrôle périodique ne devait avoir lieu que cinq ans, mais au plus tard six après la première mise en circulation. Les remorques de transport légères d'un poids total inférieur à 750 kg sont complètement libérées des contrôles périodiques. En revanche, le troisième intervalle et les intervalles suivants entre deux contrôles techniques sont réduits d'une année pour les remorques d'un poids moyen (poids total supérieur à 750 kg, mais inférieur à 3,5 tonnes). Ces changements entrent en vigueur le 1^{er} février 2017.

La révision adoptée par le Conseil fédéral reprend en outre les exigences techniques accrues de l'UE concernant les émissions sonores des motos. Dès 2017, l'admission de motos pourra être interdite s'ils sont équipés de systèmes augmentant le bruit (lesdites commandes des clapets d'échappement).

Le Conseil fédéral a en outre étendu les critères de remise de plaques de garage. Depuis le 1^{er} avril 2015, le nombre de véhicules à moteur légers est également pris en compte pour la fixation du nombre de plaques de garages attribuées à une entreprise. Ainsi, les purs commerces d'automobiles pourront également recevoir plusieurs jeux de plaques de garages pour permettre à plusieurs personnes intéressées de faire des courses d'essai.

Le Conseil fédéral a décidé le 11 février 2015 que le transport de matériel et d'équipements est exclu dans certaines conditions de l'ordonnance sur les chauffeurs professionnels. Cette facilité est admise si le poids total du véhicule ou de la composition ne dépasse pas 7,5 tonnes, si le transport n'est pas le but principal de l'activité professionnelle et si le transport a lieu dans un rayon de 100 km au maximum du site de l'entreprise. La nouvelle disposition profite notamment aux entreprises artisanales et aux PME. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2015.

Le 15 avril 2015 le Conseil fédéral a adapté les prescriptions techniques et règles de la circulation pour des véhicules comme des scooters électriques à

position debout et les rickshaws électriques. Ainsi, les règles de la circulation concernant les vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h) seront appliquées totalement aux véhicules à position debout et partiellement aux rickshaws. Les premiers seront donc admis à circuler sur les pistes cyclables et pourront être conduits dès 14 ans avec le permis pour cyclomoteur et dès 16 ans sans permis. Les véhicules semblables à des rickshaws ont également le droit de rouler sur des pistes cyclables si leur largeur ne dépasse pas un mètre. Pour conduire un véhicule de ce type il faut un permis de moto, un permis B (voiture de tourisme) ou un permis F (jusqu'à 45 km/h). La conduite d'un rickshaw est désormais permise dès 16 ans. Les fauteuils roulants à propulsion électrique ne peuvent rouler sur des surfaces piétonnières que si leur conducteur est effectivement affecté d'une mobilité restreinte. Ces modifications de l'ordonnance sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 2015.

Diverses dispositions du droit de la circulation routière ne correspondent plus aux exigences actuelles. Le Conseil fédéral a donc décidé le 24 juin 2015 de les mettre à jour et il a adapté dans ce sens l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) ainsi que l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

Voici quelques exemples de dispositions qui ont été biffées:

- les règles concernant les files de piétons ont été abolies, car ce genre de file n'existe quasiment plus (art. 26 et 49 OCR).
- les règles concernant le transport d'objets encombrants, pointus et tranchants par des piétons (art. 48 al. 2 OCR) ne correspondent plus aux comportements actuels dans le trafic.
- la règle selon laquelle un cycliste n'a pas le droit de lever les pieds des pédales (art. 3 al. 3 OCR) peut être biffée parce qu'elle est inutile.
- les signaux «entrée par la droite» et «entrée par la gauche» sur les autoroutes et semi-autoroutes (art. 41 OSR), ne sont plus guère utilisés si bien qu'ils peuvent être supprimés.

Les dispositions suivantes, parmi d'autres, ont été modernisées et mises en vigueur le 1^{er} janvier 2016:

- jusqu'ici l'ordonnance n'admettait sur les pistes cyclables que des véhicules à une seule voie. Désormais il sera également permis à des vélos à plusieurs voies ainsi qu'à des cyclistes tractant une remorque (pour enfants) d'emprunter les pistes cyclables (art. 40 al. 2 OCR, art. 33 al. 1 OSR).
- la conduite en marche arrière provoquant un nombre disproportionné de morts compte tenu de la faible distance parcourue, elle devra être réduite au strict nécessaire. Ainsi, il ne sera désormais permis de rouler en marche arrière que si la poursuite du trajet ou un tourner sur route n'est pas possible (art. 17 al. 3 OCR).
- sur une autoroute à trois voies par direction, la voie tout à gauche ne pourra à l'avenir être empruntée que par des véhicules ayant le droit de rouler à plus de 100 km/h. Il s'agit de faciliter le flux du trafic. Jusqu'ici la vitesse minimale était de 80 km/h.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la licence obligatoire sera imposée à tous les véhicules routiers d'un poids supérieure à 3,5 tonnes et servant au transport

de marchandises. Le Conseil fédéral a choisi cette date pour l'entrée en vigueur des dispositions révisées des lois fédérales sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et sur le transport de voyageurs (LTV) qui sont censées améliorer les possibilités de la Suisse de participer au marché européen des transports routiers. Parallèlement, le gouvernement a adapté les ordonnances y relatives. Jusqu'ici, la licence obligatoire ne s'appliquait qu'aux véhicules d'un poids supérieur à 6 tonnes. Un délai de transition de deux ans pour l'obtention d'une licence a été accordé aux entreprises qui utilisent des véhicules de transports de 3,5 à 6 tonnes.

Le registre électronique des entreprises de transports routiers autorisées et des violations des dispositions légales a été complété. La personne travaillant dans l'entreprise et répondant aux exigences en termes de fiabilité et de qualifications professionnelles sera mentionné dans ce registre comme gestionnaire de transport. Les peines pécuniaires en cas de violation des dispositions ont été renforcées.

Le cours de change du franc suisse restant à un niveau élevé, les montants de base servant à prouver la viabilité économique d'une entreprise ont été réduits. Désormais il faudra prouver l'existence d'un montant d'au moins 11 000 francs pour le premier véhicule et de 6000 francs pour chaque véhicule suivant. Ces montants étaient précédemment de 14 400 et de 8000 francs dans le même ordre.

Le Conseil fédéral veut continuer de décider de sa propre compétence des modifications de l'accord international qui régit le personnel des transports routiers internationaux. Il a soumis au Parlement le 11 septembre 2015 un message demandant la suppression de la limitation temporaire inscrite dans la loi fédérale correspondante. L'Assemblée fédérale avait approuvé en 1999 l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Parallèlement, elle a accepté une loi qui permet au Conseil fédéral d'apporter lui-même des modifications à l'AETR ou de les approuver. Cette loi est limitée à 15 ans et arrive à échéance le 31 janvier 2016. L'accord AETR fixe au niveau international les prescriptions concernant la conduite et les heures de repos des chauffeurs professionnels de camions et de cars. En Suisse, cette thématique est réglée au niveau de l'ordonnance (ordonnance sur les prescriptions de travail et de repos (OTR 1 et 2).

Les animaux peuvent désormais être gardés au maximum huit heures dans un véhicule de transport. Le Conseil fédéral a réduit le 28 octobre 2015 de deux heures la durée maximale de transport y compris les interruptions. En outre, il ne sera plus nécessaire de documenter par écrit chaque transport, mais uniquement ceux d'animaux à onglons et d'animaux destinés à l'abattage.

Les ordonnances sur l'importation, l'exportation et le transit d'animaux et de produits animaux ont été nouvellement structurées et adaptées aux dispositions de l'UE. Les modifications matérielles sont de peu d'importance. Ces changements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Initiatives populaires

L'initiative populaire «vitesse maximale 140 km/h sur les autoroutes» a échoué. Les initiateurs n'ont pas réussi à réunir les 100 000 signatures nécessaires avant le 20 novembre. Ce projet demandait que la vitesse maximale admise sur les autoroutes passe de 120 à 140 km/h.

L'organisation Pro Vélo Suisse récolte depuis le début mars 2015 des signatures pour son «initiative vélo» (initiative populaire fédérale «pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres»). Le but de ce projet est de rendre la Suisse plus accueillante pour les cyclistes. La Confédération sera obligée de soutenir la pratique de la bicyclette. Il sera inscrit dans la Constitution fédérale que la Confédération fixe les principes non seulement pour les sentiers pédestres, mais aussi pour le réseau de pistes cyclables. Les voies cyclables supprimées devront être obligatoirement remplacées. Pour les auteurs de cette initiative, la circulation à bicyclette doit être encouragée parce que la pratique du vélo est saine, ménage l'environnement, prend peu de place et provoque peu de coûts.

Mesures administratives et pénales

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives (ASMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 80 176 personnes ont dû déposer leur permis de conduire en 2015, soit 2417 de plus (+3,1 %) que l'année précédente. A ce chiffre s'ajoutent 3577 retraits de permis d'élève-conducteur.

Les principales raisons de ces retraits de permis étaient comme les années précédentes des dépassements de la vitesse maximale et l'alcool au volant. Le nombre de retraits pour excès de vitesse a augmenté l'an passé de 2,2 % pour atteindre 30 622 cas. Un record absolu avait été enregistré en 2010 dans ce domaine avec 35 427 retraits. Comme ces dernières années, les mesures ordonnées contre des conductrices et conducteurs sous l'influence de l'alcool ont continué de baisser durant l'exercice écoulé: le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a diminué de 0,6 % (15 686 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont augmenté de 1,3 % pour atteindre 6369.

Le nombre de retraits de permis pour utilisation interdite au volant de téléphones mobiles, appareils de navigation ou installations multimédias n'a que légèrement progressé. 10 735 personnes ont dû déposer leur permis pour ce motif l'an passé, soit 1,4 % de plus qu'en 2014. Le nombre d'avertissements pour ce type d'infraction a augmenté de 20,7 % pour atteindre 6596 cas.

Près de 60 % des retraits du permis de conduire prononcés en 2015 étaient temporaires, soit d'un à trois mois. 26,9 % des permis ont été retirés pour une durée indéterminée, proportion en hausse de 12,7 % (la progression avait été 7,5 % entre 2014 et 2015).

Le système à cascade introduit en 2005 (prolongation échelonnée de la durée du retrait pour les récidivistes jusqu'au retrait pour une durée indéterminée) reste efficace. Alors que le nombre de retraits pour les délinquants primaires n'a que faiblement augmenté, il est en nette hausse pour les récidivistes contre

lesquels l'autorité prononce de plus en souvent des retraits du permis de conduire une pour une durée indéterminée.

Le permis de conduire à l'essai introduit en 2005 a été moins souvent annulé en 2015 que l'année précédente: 1505 permis de ce type ont été retirés en 2014 contre 1652 en 2014 (moins 8,9%). Une annulation est prononcée si la nouvelle conductrice ou le nouveau conducteur a dû déposer deux fois son permis de conduire à la suite d'une contravention mettant en danger les autres usagers de la route.

Durant l'exercice écoulé, 4376 (2043: 4515) examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle à conduire sûrement. Ce chiffre est en légère baisse par rapport à l'exercice précédent.

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

Le taux de succès aux examens théoriques pour voitures de tourisme et motos a passé de 69 % en 2015 à 73 % l'an dernier alors que le nombre d'examens théoriques de base organisés a légèrement baissé pour se fixer à 136 174 (année précédente: 139 741; -2,6 %). 137 941 personnes (138 664 en 2014; -0,5 %) se sont annoncées à l'examen pratique catégorie B. Pour la réussite des examens pratiques, 1,5 tentative était nécessaire en moyenne. C'est dire qu'un tiers environ des candidates et des candidats n'étaient pas prêts lorsqu'ils se présentaient à l'examen pratique.

La Conférence des procureurs de Suisse a révisé ses recommandations concernant les peines frappant la conduite en état d'ivresse, mais uniquement pour les cas graves. Le journal dominical «NZZ am Sonntag» a relevé dans son édition de mi-mai 2015 que depuis plusieurs mois les tribunaux appliquaient une peine de 20 jours-amendes pour un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille ou davantage, soit deux fois plus que précédemment. La peine double également – donc 40 jours-amendes – pour un taux d'alcoolémie de 1,4 pour mille. A partir de 2 pour mille la peine atteint 100 jours-amendes au lieu de 60. Un jour-amende correspond, selon les conditions financières du coupable, à un montant situé entre 30 et 3000 francs. Ces adaptations ont été justifiées par le durcissement des peines frappant d'autres contraventions comme les excès de vitesse.

Le Conseil fédéral introduit un modèle à échelons pour les médecins, de même que pour les psychologues qui doivent déterminer l'aptitude à conduire d'une personne. Plus l'examen est complexe, plus les exigences professionnelles sont élevées.

On distingue entre quatre niveaux de compétence chez les experts:

- l'échelon le plus bas («niveau de formation 1») est celui des médecins qui vérifient l'aptitude à conduire des seniors. Ces médecins doivent disposer des connaissances et aptitudes fixées dans l'ordonnance sur l'admission à la circulation routière. L'ordonnance ne précise pas la manière dont ces médecins doivent acquérir ces connaissances.

- les médecins qui examinent les chauffeurs professionnels doivent suivre un cours de perfectionnement d'un jour ainsi qu'un cours de répétition tous les cinq ans («niveau de formation 2»).
- des prescriptions encore plus sévères sont appliquées aux médecins qui examinent des cas douteux des échelons 1 et 2 ou des cas spéciaux, par exemple l'aptitude à conduire de personnes handicapées. Ces médecins doivent suivre un perfectionnement professionnel de deux jours ainsi qu'un cours d'une demi-journée tous les cinq ans («niveau de formation 3»).
- le niveau le plus élevé («niveau de formation 4») est exigé des médecins qui, sur la base de leur formation, ont le droit de porter le titre de médecins de la circulation SSML. Ces spécialistes sont chargés des examens difficiles de la capacité et l'aptitude de conduire de toxicomanes ou de personnes frappées de maladies complexes.

A l'avenir, seuls les psychologues spécialisés dans la psychologie de la circulation (SPC) et dans le diagnostic pourront établir des expertises. Le but de cette disposition est d'améliorer la qualité de ces examens.

Datant des années septante, les exigences médicales minimales auxquelles doivent répondre les conducteurs de véhicules ont été adaptées au niveau actuel de la science et de la technique. Les valeurs pour l'acuité visuelle et le champ de vision ont été adaptées aux normes européennes, ce qui équivaut à un léger assouplissement des exigences minimales précédentes. A l'avenir une personne ayant une acuité visuelle de 0,5 dans un œil et de 0,2 dans le moins bon œil sera également admise à conduire. Le Conseil fédéral a en outre décidé d'autoriser à conduire les personnes qui sont sourdes ou qui ne voient que d'un seul œil. En outre, il a levé l'interdiction de compenser une surdité partielle par un appareil auditif. Il existe en effet aujourd'hui des appareils qui peuvent amplifier les bruits de manière très différenciée (et non pas seulement le bruit du moteur comme autrefois). En outre l'autorité d'admission peut limiter l'autorisation de conduire à certains véhicules spécialement équipées (par ex., avec un assistant de freinage, une boîte automatique) ou à des déplacements dans un certain rayon ou des trajets précis (du hameau au village, par ex.,).

Ces changements entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2016.

Le test fiable du taux d'alcoolémie par l'haleine que le Parlement a autorisé dans le cadre du programme «Via sicura» sera introduit le 1^{er} octobre 2016. Un prélèvement sanguin ne sera fait que si la personne est soupçonnée de consommer des stupéfiants, à la demande de la personne ou dans des cas exceptionnels. Le premier appareil de mesure a été homologué en Suisse en octobre 2015.

L'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié le nombre de véhicules contrôlés en Suisse. Ces chiffres indiquent un nombre croissant de véhicules contrôlés au fil des ans: 750 millions de véhicules ont passé en 2010 en Suisse dans un contrôle de vitesse contre 942 millions en 2014. Cette croissance est principalement due aux systèmes de mesure automatiques et stationnaires (par ex., les flashes). Le nombre de véhicules dont la vitesse est contrôlée augmente continuellement à tous les emplacements – à l'intérieur et à l'extérieur des localités, sur les autoroutes). La majorité des contrôles ont lieu à l'intérieur des localités.

La conseillère fédérale Doris Leuthard et le ministre italien de l'infrastructure et des transports, Graziano Detrio, ont signé le 4 décembre 2015 à Lugano un accord qui facilite la reconnaissance et l'échange des permis de conduire en cas de changement de domicile. La Suisse et l'Italie ont en outre décidé de reconnaître les certificats de capacité des chauffeurs professionnels des deux pays.

Politique des transports

Union européenne (UE)

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

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

Durant l'exercice écoulé, la «phase rouge» en cas de surcharge de trafic n'a jamais été imposée pour le transit alpin de marchandises.

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

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

Construction routière

Bouchons sur le réseau des routes nationales

Le nombre d'heures de bouchon enregistrées sur les routes nationales en 2014 a augmenté de 4,6 % par rapport à l'année précédente. Au total, 21 509 heures d'attente dans des embouteillages ont été recensées. Ce chiffre ne cesse de progresser fortement depuis 2009, mais la croissance notée en 2013 est tout de même sensiblement inférieure à celles de 2010 (+34 %) et 2011 (+20 %). En 2013, le nombre d'heures d'attente dans les embouteillages avait atteint 20 596, soit une hausse de 3,4 % par rapport à l'année précédente. Selon l'OFROU, le ralentissement de la croissance confirme l'hypothèse selon laquelle la forte hausse des années 2010 et 2011 s'explique en partie par un enregistrement plus fiable des embouteillages.

Comme les années précédentes, la cause principale des bouchons sur les routes nationales était en 2014 la surcharge de trafic. 85 % (18 395 h; +7 % par rapport à 2013) des heures d'attente enregistrées sur les autoroutes étaient dues à une circulation excessivement dense. Les embouteillages provoqués par les chantiers étaient en revanche en net recul par rapport à 2013 (-32,0 %).

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

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

Le coût économique des embouteillages sur les routes a été réévalué et publié en 2012 dans le cadre d'une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). On apprend ainsi que les heures d'attente dans les bouchons sur les autoroutes représentaient une perte de 430 millions de francs en 2008, de 529 millions en 2009 et de 793 millions en 2010.

Selon une étude demandée en 2014 par auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles, la consommation de carburant augmente en moyenne de 25 à 30 % dans les bouchons. L'augmentation effective de la consommation dépend de la longueur du bouchon et de la vitesse moyenne de la colonne de voitures. Dans le pire des cas, soit avec une hausse de 45 % de la consommation, un seul bouchon – long de six kilomètres sur deux pistes – peut donc provoquer des coûts de carburant supplémentaires pour environ 2400 francs et augmenter les émissions de CO₂ de plus de trois tonnes.

44

Dans le but de réduire les bouchons, la Confédération mise sur une meilleure gestion des capacités routières existantes (gestion du trafic) ainsi que sur une augmentation de la capacité par l'élimination de goulets d'étranglement.

Dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau), le Conseil fédéral avait déjà proposé dans son

message du 18 janvier 2012 les mesures suivantes pour améliorer la fluidité du trafic sur le réseau des routes nationales (cf. chapitre «Adaptation de l'arrêt fédéral sur le réseau des routes nationales» ci-dessous):

- utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur environ 125 km – la section de l'A1 le long du lac Léman entre Morges et Ecublens a fait l'objet d'un essai-pilote en 2010 avec ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation. Les expériences faites jusqu'ici étaient positives: le trafic est nettement plus fluide et il y a moins de bouchons lorsque la bande d'arrêt d'urgence est ouverte, Le taux d'accident a baissé de plus de 25%. Les émissions polluantes à proximité immédiate de l'autoroute ont baissé d'environ 20%. Compte tenu des expériences positives faites avec le projet-pilote Morges-Ecublens, le Conseil fédéral a décidé le 25 septembre 2015 de donner son feu vert à l'ouverture de la voie d'arrêt d'urgence en cas de surcharges de trafic. 16 tronçons supplémentaires seront aménagés de la sorte à partir de 2017. Ce nouveau mode d'exploitation des routes est possible sur une distance totale de 150 km, précise encore le Conseil fédéral.
- Interdictions ponctuelles de dépasser pour les poids lourds – Le Conseil fédéral tire aussi un bilan positif de l'interdiction de dépasser imposée aux camions sur 730 km de routes nationales. Cette longueur correspond à environ un quart du réseau des routes nationales à quatre pistes. Il s'agit le plus souvent de tunnels ainsi que de tronçons comportant un ou plusieurs tunnel. L'interdiction de dépasser est permanente ou temporaire selon la situation.
- réduction temporaire et progressive de la vitesse maximale admise (de 120 à 100 ou 80 km/h) – des installations réduisant progressivement la vitesse maximale admise sont en service sur environ 170 km. Il est prévu d'équiper environ 800 km de routes nationales fortement chargées et présentant un risque élevé de bouchon. Cela signifie qu'il n'y aura plus de limitation de vitesse fixe sur plus de 40% du réseau total des routes nationales à quatre et six pistes. Lorsque la densité du trafic augmente, la signalisation de la vitesse commandée électroniquement réduit la vitesse maximale de 120 km/h normalement à 100 ou à 80 km/h. La Confédération en espère une meilleure exploitation de la capacité routière.
- information complète des conducteurs sur les bouchons et sur les possibilités de contournement, gestion des raccordements autoroutiers.
- voies de circulation supplémentaires pour supprimer les goulets d'étranglement.

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

De gros efforts et d'importants moyens financiers seront nécessaires pour sauvegarder à long terme la fonctionnalité du réseau des routes nationales. Le risque élevé de bouchons sur les tronçons les plus importants affecte gravement la fiabilité et la prévisibilité de la mobilité routière. Un chaos routier menace faute de rapides mesures de correction. Selon le rapport du Conseil fédéral intitulé «Avenir des infrastructures nationales en Suisse» du

17 septembre 2010, le coût global des aménagements du réseau des routes nationales demandées par les cantons pour les années 2010 à 2030 s'élève à 67 milliards de francs (sans la TVA et le renchérissement). Or, l'autorité politique n'est pas prête à mettre à disposition des crédits annuels suffisants pour réaliser cet aménagement du réseau des routes nationales et les projets concernés n'existent même pas «sur le papier».

La principale exigence consiste donc à accélérer dans les plus brefs délais l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. **routesuisse** demande depuis longtemps que les travaux avancent plus rapidement et que le Conseil fédéral impose un agenda plus ambitieux à l'assainissement complet des tronçons problématiques du réseau autoroutier.

Il est notamment inacceptable pour **routesuisse** que le Parlement approuve des investissements – 8,5 milliards de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales et 5,5 milliards de francs pour la suppression des goulets d'étranglement – qui ne suffisent pas, beaucoup s'en faut, à éliminer dans un délai raisonnable ces obstacles à la circulation. Ces crédits doivent absolument être adaptés.

Dans son deuxième message programmatique du 26 février 2015 concernant l'élimination des goulets d'étranglement, le Conseil fédéral indique quels aménagements peuvent être réalisés avec les quelque trois milliards de francs qui restent des 5,5 milliards prévus dans le fonds d'infrastructure pour la correction des tronçons problématiques. Il constate cependant en conclusion que la problématique des bouchons s'aggraverait nonobstant ces investissements et améliorations; faute de mesures supplémentaires, environ 400 km de routes nationales seront régulièrement surchargés d'ici à 2030.

Le Conseil fédéral envisage donc de transférer tous les projets d'élargissement dans un programme de développement stratégique (PRODES) «Routes nationales» qui accompagnera la création d'un nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA; voir ci-dessous).

Le Conseil fédéral dresse la liste des projets d'aménagement du réseau des routes nationales dans son projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour le comblement du découvert financier et dans son Programme de développement stratégique (PRODES) Routes nationales du 18 février 2015. Le PRODES Routes nationales sert au Conseil fédéral d'instrument de planification pour l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Le Parlement sera appelé à se prononcer tous les quatre ans. La première tranche réalisée jusqu'en 2030 comprend des projets pour environ 6,4 milliards de francs. Le gouvernement souhaite également inclure dans le PRODES Routes nationales les compléments au réseau dans le Glatttal (ZH) et entre Lausanne et Morges en vue d'une réalisation après 2040.

L'agenda fixé par le Conseil fédéral pour l'augmentation des capacités routières ainsi que l'abandon du module 4 concernant l'élimination des goulets d'étranglement prouvent que pour le gouvernement la correction des tronçons où se produisent régulièrement des bouchons est moins urgente que pour les usagers qui sont régulièrement bloqués dans des bouchons (cf. à ce sujet ci-dessous le chapitre Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA).

Projets routiers cantonaux

Les citoyennes et citoyens de Bâle-Campagne ont approuvé le 8 mars 2015 l'initiative en faveur d'un contournement d'Allschwil avec une majorité de 62 %. Le canton de Bâle-Campagne a ainsi l'obligation de réaliser «en urgence particulière» cette route de délestage.

Dans le canton de Zoug, un projet de tunnel qui, moyennant aussi une série de mesures d'accompagnement, aurait dû décharger le chef-lieu cantonal du trafic de transit a clairement échoué. Il s'agissait d'un tunnel de 2,7 km avec des routes d'accès et un giratoire souterrain. 62,8 % des votants ont rejeté ce projet devisé à 890 millions de francs. La totalité des onze communes ont dit non à ce qu'on avait appelé «projet du siècle».

Le parlement cantonal tessinois a approuvé le 21 décembre 2015 un projet de loi selon lequel les centres commerciaux et entreprises ayant un parking de plus de 50 places doivent verser une contribution quotidienne de 1 à 3.50 francs pour chaque «posteggio». Introduite le 1^{er} janvier 2016, cette redevance d'utilisation est censée décharger les routes tessinoises chroniquement engorgées en sensibilisant les pendulaires à la possibilité de partager un véhicule et à utiliser les transports publics. De plus, le canton dont les finances ne sont pas au mieux y trouve une rentrée supplémentaire de 18 millions de francs.

Transports publics

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Degré de financement du trafic ferroviaire: l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique pour l'année 2012 des coûts globaux de 10,9 milliards de francs (10,3 milliards en 2010) dont 8,9 milliards pour le trafic de personnes et 2,1 milliards pour les transports de marchandises.

La mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire a coûté 5,2 milliards de francs et le matériel roulant 4,9 milliards. Les charges relatives à la protection de la santé et de l'environnement représentaient 0,8 milliard et les coûts des accidents seulement 84 millions de francs.

En tenant compte de tous les paiements de compensation et prestations de transfert, les usagers du chemin de fer (passagers et clients pour les transports de marchandises) ont assumé 5,3 milliards de francs des coûts du trafic ferroviaire (49 %). Les pouvoirs publics ont eux aussi joué un rôle important dans le financement du chemin de fer: la Confédération, les cantons et les communes ont assumé 4,7 milliards de francs (43 %) des charges totales. Leurs contributions passaient, par exemple, par des financements de projets d'infrastructure ou des indemnités versées aux entreprises de transport. La collectivité a supporté 0,8 milliard de francs (notamment pour des atteintes à l'environnement) et les entreprises de transport ont financé 147 autres millions de francs de leurs coûts de transport par des bénéfices réalisés dans des affaires annexes.

Hausse d'un milliard de francs des subventions pour l'entretien des rails. L'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF se sont mis d'accord sur le cadre financier du mandat de prestation pour l'infrastructure entre 2017 et 2020. Les chemins de fer fédéraux recevront durant cette période 7,632 milliards de francs pour leur infrastructure ferroviaire, soit 15 % de plus que durant la période 2013 à 2016. Cette augmentation des coûts est due à la hausse des frais d'entretien. Conformément à la systématique du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire, ce développement réduit la marge de manœuvre financière pour les aménagements ferroviaires. Les nouvelles constructions feront passer les coûts d'entretien pour l'infrastructure à 3 milliards de francs d'ici à 2025.

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

Les CFF veulent réduire leurs coûts. Les CFF ont certes transporté plus de passagers que jamais auparavant, mais leur bénéfice a tout de même diminué. Le groupe réalisé un bénéfice de 246 millions de francs, soit un tiers de moins que l'année précédente. Le bilan de l'entreprise ferroviaire a été affecté par l'onéreux entretien des rails et les transports non rentables de marchandises.

Les charges globales continuant d'augmenter fortement ces prochaines années, les CFF ont annoncé des économies de 1,75 milliard de francs par an d'ici à 2030. Les chiffres clés de ce programme appelé «RailFit 20/30» sont déjà définis. D'ici à 2020, les CFF entendent économiser au moins 550 millions de francs par an. Pour 2030 et les années suivantes, l'entreprise prévoit une réduction des coûts de 1,75 milliard de francs par an. Des économies sont notamment prévues dans l'administration, dans la distribution et dans le matériel. Environ 900 postes de travail seront supprimés d'ici à 2020.

Assainissement des passages à niveau dangereux: les CFF ont assaini tous les passages à niveau dangereux. Depuis la fin 2014, il n'existe plus de passage à niveau non assuré sur tout le réseau des CFF, ont-ils annoncé. Cela dit, de nombreux passages à niveaux d'autres compagnies ferroviaires ne sont toujours pas aménagés pour éviter des accidents. Depuis 2004, les CFF affirment avoir assaini quelque 550 passages à niveau. Selon la situation, les passages ont été supprimés et remplacés en partie par des passages sous-voies. D'autres ont été munis de croix de St-André ainsi que des systèmes de sécurité lumineux ou acoustiques ou encore de barrières automatiques. Dans quelques rares cas, la vitesse maximale des trains est réduite à ces endroits. Le réseau des CFF compte 1160 passages à niveau.

Le mandat d'assainissement des passages à niveau dangereux existe depuis les années nonante, si bien que depuis la fin 2014 il ne devrait plus y avoir en Suisse de passages à niveau non assurés. Les compagnies ferroviaires ont cependant négligé durant de nombreuses années de procéder aux travaux nécessaires.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA)

Le projet NLFA est en bonne voie. Les travaux au tunnel de base sous le St-Gothard progressent conformément au plan si bien que la mise en service de ce tunnel reste fixée au mois de décembre 2016. L'exploitation test de ce plus long tunnel ferroviaire du monde est en cours depuis l'automne 2015.

Les responsables du **tunnel de base sous le Ceneri** prévoient le début de l'exploitation régulière et commerciale pour la fin 2019. La percée principale a eu lieu le 21 janvier 2016.

Coûts: selon les derniers chiffres disponibles fin 2014, les purs coûts de construction des NLFA se montent à environ 18,2 milliards de francs (niveau du prix de 1998 sans le renchérissement, la TVA et les intérêts intercalaires). Le crédit global réel de 19,1 milliards de francs que le parlement a ouvert le 16 septembre 2008 ne sera donc pas complètement épuisé. Le renchérissement intervenu depuis 1998 pour tous les ouvrages NLFA atteint quelque 6 milliards de francs ou 49 %. Il est dû en majeure partie à des changements apportés au projet pour améliorer la sécurité et l'adapter au dernier niveau technique.

Il est cependant évident dès à présent que, même dans une vision optimiste du développement des transports et des prix, seule une petite partie des équipements NLFA pourront être amortis. Selon une étude présentée en 2011 par Ecoplan et Infras, les coûts d'exploitation et d'entretien ne sont couverts qu'au début. Avec le vieillissement des ouvrages et, partant, l'augmentation des frais d'entretien et d'exploitation, ce compte basculera cependant et se soldera à long terme par un déficit de quelque 200 millions de francs par an. L'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui avait réussi en 1992 à faire passer en votation populaire le premier projet des NLFA, avait encore annoncé une exploitation rentable de ces lignes.

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

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

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

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

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)» approuvé par le peuple le 9 février 2014 entraîne de nouveaux processus de planification et de nouvelles compétences financières. Il a donc fallu adapter diverses ordonnances, dont en particulier celle fixant la clé de répartition pour les contributions financières des cantons. Le Conseil fédéral a approuvé les ordonnances révisées le 14 octobre 2015. Elles sont entrées en vigueur début 2016 en même temps que la disposition constitutionnelle et les lois fédérales adaptées.

Les kilomètres-personnes et trains commandés par la Confédération et les cantons forment la base de calcul pour la nouvelle clé de répartition concernant la contribution des cantons au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Le fonds d'infrastructure ferroviaire recevra entre 2017 et 2020 un peu plus de 13,2 milliards de francs, soit 2,3 milliard de plus que durant la période courante. L'Office des transports (OFT) a ouvert en octobre 2013 une audition sur ce cadre de paiement. L'argent supplémentaire est nécessaire à l'entretien d'une infrastructure toujours plus chargée. Les CFF recevront environ 7,6 milliards de francs. Le reste ira à l'infrastructure des chemins de fer privés. 500 millions sont mis en réserve pour réagir à d'éventuelles catastrophes naturelles.

Une disposition constitutionnelle sur l'approvisionnement de base

L'initiative populaire fédérale «Pro Service public» exige que la Confédération, respectivement les entreprises qu'elle mandate pour les services publics – Poste, Swisscom, Chemins de fer fédéraux (CFF) – ne cherchent pas à faire des bénéfices et renoncent aux subventionnements transversaux.

Comme le Conseil des Etats, le Conseil national recommande au peuple suisse de rejeter l'initiative «Pro service public». Cette initiative ne renforce pas le service public, mais, au contraire, lui nuit, ont relevé des conseillers nationaux de la droite jusqu'à la gauche durant l'examen parlementaire. Aucun parlementaire n'a soutenu le projet.

Durant la session de printemps 2015, le Conseil national avait déjà refusé d'entrer en matière sur un projet visant à ancrer dans la Constitution un service public couvrant tout le territoire national. Le Conseil des Etats avait auparavant approuvé un article dans ce sens, projet qui remontait à une initiative parlementaire de 2003 et une motion de 2005. Les adversaires du projet, tous issus de l'UDC, du PLR, du PDB et du PVL ont souligné leur adhésion à un service public performant, mais ils ont estimé que cette nouvelle disposition constitutionnelle était inutile. Après plusieurs refus du Conseil national d'entrer en matière, l'objet a dû être biffé de l'ordre du jour.

Trafic d'agglomération

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

Pour l'étape de financement 2011 à 2014, les Chambres fédérales avaient libéré en 2009 un montant de 1,5 milliard de francs du crédit destiné au trafic d'agglomération. Ce montant alimente au total 26 programmes d'agglomération routiers et ferroviaires, dont la ligne diamétrale zurichoise (DML).

Après l'approbation de la deuxième génération de programmes d'agglomération des cantons et des villes par les Chambres fédérales en 2014, réalisations qui coûteront 1,7 milliard de francs au fonds d'infrastructure de la Confédération, il ne reste plus qu'une réserve de 230 millions de francs sur les six milliards initialement prévus. Cela signifie que le total de six milliards de francs est presque complètement épuisé après seulement dix ans alors que la durée prévue était de vingt ans. C'est un des motifs qui ont incité le Conseil fédéral à transférer le fonds d'infrastructure dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Alors que les projets réalisés ou planifiés des programmes d'agglomération sont financés à raison de 30 à 50 % par l'argent des usagers de la route, une infime minorité de ces réalisations profite au trafic motorisé individuel. Voilà pourquoi **routesuisse** propose une nouvelle formulation des conditions auxquelles le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) accorde ses contributions (art. 17d. de la loi fédérale Loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance d'utilisation pour les routes nationales): la principale condition à l'octroi de contributions fédérales doit être «une meilleure gestion des flux de trafic liés à la route» par les projets du trafic d'agglomération. Cela signifie aussi concrètement que des critères comme l'introduction d'un système de gestion des places de parc, l'aménagement de zones de rencontre, etc. sont abandonnés (cf. aussi le chapitre ci-dessous Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA).

Un nouveau régime du trafic est en vigueur à Bâle-Ville depuis le 5 janvier 2015. Après des années de tractations politiques, il sera désormais interdit aux voitures particulières d'entrer dans la vieille ville de Grossbasel et de Kleinbasel. Ainsi, la zone sans circulation automobile sera réalisée conformément au programme d'action «Développement de Bâle-Ville» qui remonte à 1999. Environ 140 routes sont soumises à ce nouveau concept de la circulation. La ville a réalisé de nouvelles zones piétonnes et de rencontres qui ont exigé la suppression de douzaines de places de parc sur l'Allmend. Des voitures continueront néanmoins à circuler au centre de la ville, par exemple les taxis qui conduisent ou prennent en charge des clients. En outre, les livreurs de magasins et de restaurants peuvent circuler en voiture dans les rues entre 5 et 11 heures.

Le 15 novembre 2015, la population de Bâle-Ville a rejeté l'initiative routière de l'ATE avec une majorité de voix de 73 %. Le contreprojet a également été refusé par 54 % des votants. Cette initiative exigeait que toutes les routes principales du canton soient équipées de trottoirs et de pistes cyclables suffisamment larges. En outre, la signalisation lumineuse aurait dû favoriser systématiquement les transports publics et où cela n'aurait pas été possible, il aurait fallu imposer une zone à 30 km/h. Selon le contreprojet, des trottoirs et pistes cyclables n'auraient été aménagés qu'aux endroits où des signalisations et marquages au sol ou des mesures de construction simples le permettaient.

La ville de Lucerne peut poursuivre sa politique des transports qui mise sur l'encouragement des transports publics et la favorisation des piétons et cyclistes. Le 15 novembre 2015, les citoyennes et citoyens de la ville ont rejeté avec une majorité de 68,1 % une initiative de l'UDC «pour un trafic fluide». Avec le soutien du PLR, l'UDC avait tenté d'empêcher que le trafic automobile soit défavorisé et de revenir ainsi partiellement sur une votation de 2010. Malgré le résultat clair de la votation, la politique des transports de la ville de Lucerne reste un sujet très controversé.

(Pour d'autres informations sur ce thème, voir chapitre *Fonds d'infrastructure routière*; ci-après)

Politique énergétique et environnementale

Energie

Stratégie énergétique 2050

Le 25 mai 2011, le Conseil fédéral a décidé que la Suisse abandonnerait à moyen terme l'énergie nucléaire. Les centrales nucléaires existantes seront désaffectées à la fin de leur durée d'exploitation fixée sur la base de la technique de sécurité. Aucune nouvelle centrale ne sera construite. La stratégie énergétique sera réorientée en ce sens que le Conseil fédéral vise un approvisionnement électrique propre, sûr, largement autonome et économique. Les objectifs climatiques seront maintenus et une éventuelle production électrique fossile supplémentaire sera réduite au strict minimum.

Le Conseil fédéral a adopté le 4 septembre 2013 le message concernant le premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050. Ce programme comprend la révision totale de la loi sur l'énergie (LEn) ainsi que des modifications ponctuelles de la loi sur le CO₂ (agenda des réductions des émissions de CO₂, taxe sur le CO₂), de la loi sur l'aménagement du territoire, de la loi sur l'électricité, etc. en tant que contreprojet indirect à l'initiative pour l'abandon du nucléaire (initiative populaire fédérale «Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire)». Dans le domaine des transports, la Suisse reprendra les prescriptions de l'Union européenne (UE) sur les émissions des voitures de tourisme et de livraison neuves. L'objectif à atteindre jusqu'en 2020 est une moyenne de 95 grammes (VT) et 147 grammes (VL) de CO₂ (dioxyde de carbone) par kilomètre.

Le Conseil national a examiné le premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050 durant la session d'hiver 2014 alors que le Conseil des Etats a ouvert ce dossier en automne 2015. Le projet a certes été amélioré sur certains points, mais la taxe élevée sur l'électricité reste une mesure extrêmement onéreuse. Alors que la Petite Chambre a légèrement réduit les valeurs cibles à atteindre avec la future production énergétique sur la base d'énergies renouvelables, elle s'est prononcée pour une augmentation massive des subventions pour ces énergies. Le Conseil des Etats a confirmé l'interdiction de la technologie nucléaire voulue par le Conseil fédéral et le Conseil national. En revanche, il veut renoncer à la limitation de la durée de fonctionnement ainsi qu'aux concepts de fonctionnement de longue durée exigés par le Conseil national. Il n'a pas non plus reprise l'idée des objectifs d'efficacité imposés aux producteurs d'électricité ainsi que des prescriptions minimales pour l'exploitation de chauffages. Les divergences entre les deux chambres devraient en principe être éliminées lors de la session de printemps 2016.

53

Une votation populaire sur le contreprojet indirect à l'initiative populaire pour l'abandon du nucléaire, donc sur le premier train de mesures de la Stratégie énergétique 2050, n'aura lieu que si un référendum est lancé contre la nouvelle loi sur l'énergie. Si aucun référendum n'est lancé ou si un référendum n'aboutit pas, le peuple et les cantons n'auront à décider que de l'initiative «Sortir du nucléaire», à moins que ses auteurs ne la retirent.

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

En réponse à la procédure de consultation qui a duré jusqu'en juin 2015, **routesuisse** a refusé le projet du deuxième train de mesures de la Stratégie énergétique 2050. L'intervention dans le comportement de chaque consommateur ainsi que le renchérissement prévu à moyen terme des carburants ont été jugés inadaptés et même nocifs pour l'économie suisse. **routesuisse** demande en revanche que le potentiel technique permettant de réduire la consommation d'énergie et les émissions des véhicules à moteur soit continuellement augmenté en accord avec les objectifs et mesures économiques de l'UE.

Malgré les critiques de partis politiques ainsi que d'organisations économiques et de protection de l'environnement, le Conseil fédéral a maintenu son projet de taxes d'incitation sur les combustibles et les carburants. Le 28 octobre 2015, il a adopté le message sur la deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050. Le montant des taxes sera défini dans la loi d'exécution. Le produit de ces prélèvements sera restitué à la population et à l'économie. Dans le secteur des carburants, les modèles de taxation partent de montants allant jusqu'à 26 centimes par litre. Le Conseil fédéral prévoit cependant de ne pas soumettre les carburants à la taxe d'incitation durant une première phase qui durera au plus jusqu'en 2030. Il justifie ce report par le fait que le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération entraîne déjà une augmentation de la surtaxe sur les carburants de six centimes par litre.

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

Consommation d'énergie

La consommation finale a baissé en 2014 de 7,7 % pour tomber à 825 777 terajoules (TJ), soit son niveau le plus bas depuis 17 ans. Les températures douces ont fortement influencé la consommation d'énergie en Suisse. Indicateur important de la consommation d'énergie à des fins de chauffages, le nombre de degrés-jours de chauffage a diminué de 19,9 % par rapport à l'année précédente. En revanche, les facteurs qui déterminent la croissance de la consommation énergétique à long terme ont progressé en 2014: population résidente (+1,2 %), produit intérieur brut (+2 %), parc de logements (augmentation), parc de véhicules à moteur (+1,6 %). La consommation totale de carburant a légèrement baissé par rapport à l'exercice précédent (-0,4 %).

Conséquence de l'efficacité énergétique croissante des nouveaux moteurs et de la tendance à acheter des voitures de tourisme moins puissantes, les

ventes de carburant (sans le kérosène) baissent depuis 2009, soit de 0,9 % en moyenne annuelle. La diminution a été particulièrement forte pour l'essence, soit de 6,7 % en 2015 par rapport à l'année précédente. Selon l'Union pétrolière (UP), ce développement s'explique par la suppression du cours de change minimal de l'euro le 15 janvier 2015 qui a provoqué un recul massif des ventes d'essence et aussi en partie de diesel dans les régions frontalières de la Suisse. Les ventes de carburant diesel, dont une grande partie est consommée par les secteurs des transports et du bâtiment, ont aussi légèrement baissé en 2015 (-0,6 %) (cf. à ce sujet le chapitre **Ventes d'huiles minérales en Suisse** ci-dessous et le tableau 12 A en annexe).

La consommation moyenne de carburant des voitures de tourisme (VT) neuves mises en circulation en 2014 était de 6,11 litres d'équivalent-essence (LEE) pour 100 kilomètres (km). Ce chiffre a baissé de 2,1 % par rapport à 2013 où il était encore de 6,24 LEE/100 km. L'efficacité énergétique des nouvelles voitures a fortement progressé. La consommation pour 1000 kg de poids du véhicule a baissé de 3,1 % pour tomber à 4,05 LEE/100 km.

Le poids à vide moyen des voitures de tourisme neuves est de 1507 kg, soit à peu près au même niveau que les années précédentes. La cylindrée moyenne a légèrement augmenté pour atteindre 1810 cm³ (+7 cm³ par rapport à l'année précédente). La forte baisse enregistrée entre 2007 et 2011 ne se poursuit pas actuellement. La proportion de voitures partiellement ou complètement électriques représentait 0,9 % de toutes les immatriculations de voitures neuves en 2014 (2013: 0,6 %). La part des voitures diesel a faiblement baissé pour tomber à 37,2 % (2013: 37,4 %).

Mesures d'économie d'énergie

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

Encouragement des voitures à bon rendement énergétique et produisant peu d'émissions: l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme est actualisé le 1^{er} août de chaque année. Le DETEC a durci les dispositions sur les catégories énergétiques de l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves en les adaptant au dernier niveau de la technique au 1^{er} août (avec un délai de transition jusqu'au 31 décembre). Le constant progrès technique des moteurs réduit la consommation et, partant, les émissions de CO₂ des nouvelles voitures. Les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux modèles automobiles vendus en Suisse était en 2015 de 139 grammes de CO₂ par litre.

Le Conseil fédéral a approuvé en mai 2015 le rapport exigé par la motion «Mobilité électrique. Plan directeur pour un développement judicieux» de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national. La quintessence de cette analyse est que la commercialisation accélérée du trafic individuel à moteur électrique en Suisse exigée par la motion correspond aux objectifs de la Stratégie énergétique 2050

qui a déjà été lancée. Le gouvernement estime donc qu'il n'est pas nécessaire de dresser un plan directeur spécifique pour la mobilité électrique.

Les Tessinois devront continuer de payer entièrement de leur poche les véhicules électriques. Le peuple de ce canton a en effet rejeté le 14 juin 2015 un crédit d'encouragement de 16 millions de francs approuvé par le Grand Conseil sous le titre de la mobilité écologique. 33 % des votants ont dit oui, 66 % se sont opposés au projet. Les Jeunes libéraux-radicaux avaient lancé avec le soutien des Jeunes UDC un référendum contre ce subventionnement des véhicules à faibles émissions, car celui-ci aurait été financé par une hausse de l'impôt sur les véhicules à moteur.

Bien qu'un peu plus de la moitié des votants de la ville de Zurich aient approuvé le 14 juin 2015 l'initiative vélo des Verts, ce projet a tout même échoué. Dans la question subsidiaire le projet plus modéré du conseil municipal l'a en effet emporté sur l'initiative. Il prévoit un crédit-cadre de 120 millions de francs pour des pistes cyclables et des stations pour vélos alors que l'initiative des Jeunes Verts exigeait un crédit de 200 millions.

Initiative populaire «remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie»: Le Parti des Verts/libéraux a subi une sévère défaite avec cette initiative. Le 8 mars 2015, le peuple suisse a offert à ce projet un enterrement de première classe avec une proportion rejetante exceptionnellement élevée (92 %). Les partis de droite ont interprété le résultat de ce scrutin comme un clair vote de méfiance à l'égard de la Stratégie énergétique 2050.

Environnement

Immissions polluantes

Succès de la lutte contre les substances polluantes dans l'air et dans l'eau, lourds défis à relever en politique climatique, pour la conservation de la biodiversité et pour une utilisation économe des ressources naturelles: voilà le bilan mitigé du rapport «Environnement Suisse 2015» que le Conseil fédéral a approuvé début 2015. Grâce aux mesures prises durant ces dernières décennies, et aux investissements dans la protection de l'environnement, l'état de notre environnement s'est amélioré de plusieurs points de vue, relève le rapport. La teneur en substances polluantes a baissé dans plusieurs domaines et l'air est nettement plus propre en Suisse. En revanche, la pollution par les particules fines, l'ozone et les oxydes d'azote continue de dépasser les valeurs limites légales.

Publié le 3 mars 2015 à Bruxelles, le rapport «L'environnement en Europe en 2015» fait des constats semblables à ceux du rapport suisse. La Suisse se distingue par une productivité élevée au niveau des ressources. Cela signifie qu'elle affiche une consommation de ressources propres faible par rapport à son produit intérieur brut. Les émissions de gaz à effet de serre en Suisse sont parmi les plus basses en Europe. La Suisse fait partie des pays où la mobilité a augmenté le plus fortement entre 2005 et 2012. Les déplacements en voiture y ont augmenté contrairement ce qui s'est passé dans les pays voisins. La Suisse est aussi le pays d'Europe affichant de loin le plus grand nombre de courses en chemin de fer (17 % en Suisse contre 5 % en moyenne européenne.).

Les derniers chiffres publiés par le Réseau nation d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) annoncent les premiers succès concernant deux polluants. La teneur de l'air en dioxyde d'azote dans l'environnement urbain était de 29,5 milligrammes par mètre cube en moyenne annuelle, soit pour la première fois en dessous du seuil de 30 milligrammes. Les émissions de particules fines ont elles aussi diminué. Depuis le début des mesures, la concentration de poussières fines dépassait toujours 20 milligrammes par mètre cube. Elle a nettement baissé pour tomber à 17,5 milligrammes.

Bien que de sensibles progrès aient été faits en matière de protection de l'air ces dernières années, les professionnels de l'hygiène de l'air de la Confédération ne veulent pas quitter leur attitude alarmiste. On est encore loin de l'objectif fixé par la loi pour la propreté de l'air, affirment-ils. Ils relèvent notamment les risques pour la santé que représentent des teneurs trop élevées en particules fines, ozone, dioxyde d'azote et substances polluantes cancérigènes ainsi que des pénétrations trop élevées d'azote dans des écosystèmes fragiles.

Selon le rapport NABEL, la pollution de l'air en 2014 présentait un tableau semblable à celui des années précédentes. La teneur de l'air en particules fines (PM10), dioxyde d'azote et dioxyde de soufre a diminué dans la plupart des stations de mesure depuis 2000, alors que celle d'ozone n'a connu que des variations insignifiantes entre 2000 et 2013. Malgré les améliorations obtenues durant les vingt années écoulées, quelques valeurs limites d'immission pour l'ozone, les PM10 et le dioxyde d'azote sont toujours dépassées, cela notamment en raison des émissions trop importantes de polluants atmosphériques en Suisse et dans les pays voisins.

En raison d'une augmentation des émissions de particules fines (PM10) durant deux jours, la vitesse maximale sur les autoroutes entourant Genève a été ramenée à 80 km/h le 17 mars 2015. C'est la première fois que Genève applique cette mesure censée réduire la pollution atmosphérique. Elle n'a été levée que six jours plus tard lorsque la teneur de l'air en particules fines est tombée en dessous de 50 microgrammes par mètre cube. Le gouvernement genevois avait décidé en novembre 2014 d'intervenir déjà à partir d'une concentration de 50 microgrammes et non plus 75 microgrammes comme précédemment.

Changement climatique

La deuxième période d'engagement fixée par le protocole de Kyoto, qui a été prolongé jusqu'en 2020, a commencé le 1^{er} janvier 2013. Les 27 Etats UE et dix autres pays industrialisés dont l'Australie, la Norvège et la Chine ont rallié cet accord. Les grands producteurs de gaz à effet de serre comme la Chine et les Etats-Unis avaient précédemment déjà renoncé à s'engager à réduire leurs émissions alors que l'Inde et d'autres pays comme la Russie, le Japon et le Canada ont refusé de soutenir la prolongation du protocole de Kyoto. L'actuel accord ne couvre donc plus que 12 % des émissions globales de gaz à effet de serre.

Le Conseil fédéral veut que la Suisse poursuive ses efforts de réduction des gaz à effet de serre dans le cadre de la deuxième période d'engagement (2013–2020) selon le protocole de Kyoto. Il est prévu de réduire d'ici à 2020 les émissions de 20 % par rapport à leur niveau de 1990. Selon le Conseil fédéral, cet objectif est en accord avec la loi révisée sur le CO₂. Le gouvernement

a approuvé le 16 avril 2014 un message proposant au parlement la ratification de l'engagement suisse pour la période 2013-2020. Les Chambres fédérales ont approuvé durant la session parlementaire de printemps 2015 ce nouvel accord-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, lesdites «Modifications de Doha».

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

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

La Suisse devra appliquer cet accord. Les objectifs suisses annoncés au niveau international et les mesures à prendre pour les atteindre seront ancrés dans la législation nationale sur le climat après 2020, a annoncé le Conseil fédéral. Parallèlement, la Suisse est confrontée à des obligations financières croissantes pour aider les pays pauvres à surmonter les effets des changements climatiques et à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

Réduction des émissions de CO₂

De l'avis du Conseil fédéral, l'objectif de la législation actuelle sur le CO₂ a été globalement atteint. L'objectif partiel d'une réduction de 8 % pour les carburants a cependant été largement raté, car les émissions de ce secteur ont augmenté de 11 % entre 1990 et 2014. Le bilan de la politique climatique a été positif surtout grâce aux activités de la Fondation Centime climatique en suisse et à l'étranger. Actuellement, les possibilités de cette institution sont fortement restreintes du fait qu'elle ne peut intervenir qu'en Suisse. La pression sur le secteur des carburants augmentera sans doute, car il constituait en 2014 le plus important groupe de producteurs de gaz à effet de serre avec une part de 33 % au total des émissions.

Loi sur le CO₂ de 2011: la loi sur le CO₂ de 2011 vise à réduire de 20 % au moins les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990. Cette réduction devra être obtenue par des mesures prises à l'intérieur du pays uniquement. La Suisse s'est ainsi mise elle-même sous une forte pression. Jusqu'en 2014, elle a réalisé une réduction de 9,3 % seulement. Il lui reste six ans pour obtenir les 10,7 % restants. Les autres grands groupes

de producteurs de gaz à effet de serre – bâtiment (2014: 24,4 % des émissions suisses) et industrie (2014: 23,3 % des émissions suisses) sont également loin de pouvoir s'imposer une réduction aussi drastique des émissions. Il faut donc partir de l'hypothèse que la Suisse ratera largement ces objectifs et qu'elle devra les reporter sur la période suivante (2021–2030).

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

- les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme neuves mises en circulation doivent être ramenées à 130 g/km d'ici à 2015, faute de quoi les importateurs s'exposent à des sanctions considérables dont le produit est versé au fonds d'infrastructure finançant l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes et dans les agglomérations. Cette mesure est entrée en vigueur au milieu de l'année 2012.
- En 2014, les émissions moyennes de CO₂ des 305 000 voitures neuves mises en circulation étaient d'environ 142 g de CO₂/km. Les 80 % des voitures les plus propres émettaient en moyenne 128 g CO₂/km. L'objectif intermédiaire fixée pour l'année 2014, à savoir 130 g CO₂/km, a donc été atteint en moyenne. Quelques importateurs ont toutefois dépassé la limite individuelle qui leur avait été fixée et donc dû s'acquitter d'une amende. Le total de ces amendes a atteint 1,7 million de francs. A partir de 2015, l'ensemble de la flotte devra répondre à cet objectif. Les petits importateurs devront alors payer la totalité de la sanction.
- en lieu et place du centime climatique facultatif, les importateurs sont contraints de compenser partiellement les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburants. Un supplément de compensation maximal de 5 centimes par litre pourra être prélevé sur l'essence et le diesel pour financer l'achat de certificats d'émission.
- Instituée par l'Union pétrolière (UP), la Fondation pour la protection du climat et la compensation du CO₂ (sigle allemand KliK) a commencé ses activités début juillet 2013. KliK finance, soutient et réalise des projets suisses réduisant les émissions de gaz à effet de serre. En tant que société de compensation, KliK se charge d'appliquer l'obligation faite dans la loi révisée sur le CO₂ aux distributeurs de carburants fossiles de compenser une partie des émissions de CO₂ produites par l'utilisation de carburant.
- La Fondation KliK se finance par un prélèvement de 1,5 centime par litre sur les importations d'essence et de diesel. Durant les années 2013 à 2020, KliK dispose d'un milliard de francs pour financer des projets de protection du climat en Suisse conformément aux prescriptions de la loi sur le CO₂.

Le parlement de l'Union européenne (UE) a approuvé en février 2014 un durcissement des exigences climatiques pour les voitures de tourisme. **La limite supérieure pour les émissions de CO₂ a été fixée à 95 grammes en moyenne par kilomètre.** Elle sera introduite en deux étapes: à partir de 2020, 95 % de la flotte de voitures neuves devront atteindre cet objectif et, dès 2021, cette proportion devra être de 100 %. Durant les trois années 2020 à 2022, les voitures particulièrement pauvres en émissions de CO₂ comme, par exemple, les véhicules électriques, seront plus fortement pondérées que

les autres modèles («supercredits»). Il est également prévu de passer le plus rapidement possible au nouveau cycle de test WLTP de l'ONU qui donne un résultat plus réaliste de la consommation de carburant.

Dans le cadre de la stratégie énergétique 2050, la Suisse prévoit elle aussi de renforcer les dispositions réduisant les émissions de CO₂ des voitures neuves. Les Chambres fédérales ont fait avancer en 2015 la révision de la loi sur le CO₂ et fixé les valeurs cibles pour les émissions de CO₂ à 90 grammes de CO₂/km en moyenne pour les voitures de tourisme neuves et à 147 grammes de CO₂/km pour les véhicules de livraison et tracteurs à sellette d'un poids total allant jusqu'à 3,5 t (tracteurs à sellette légers). La réduction interviendra progressivement. La votation finale sur le projet de loi sur la CO₂ est prévue pour la session parlementaire de printemps 2016.

Les importateurs d'automobiles qui n'atteignent pas ces objectifs doivent s'attendre à des sanctions. Les conditions imposées au marché suisse de voitures neuves sont aggravées du fait que les importateurs doivent atteindre les valeurs cibles uniquement sur le marché intérieur alors que les fabricants et distributeurs européens ont tout le marché UE.

routesuisse continue de privilégier l'exploitation du potentiel technique pour réduire la consommation et les émissions des véhicules à moteur (d'entente avec les objectifs et mesures économiques de l'UE) alors qu'elle s'oppose aux taxes d'incitation. Elle a donc signalé lors de l'examen parlementaire du projet que le trafic routier était prêt à apporter une contribution à une nouvelle réduction des émissions de CO₂ et à accepter pour la Suisse la procédure choisie par l'UE (mais avec un décalage dans le temps).

Il est prévisible dès à présent que les interventions visant à réduire les émissions de CO₂ se poursuivront à l'avenir. Avant même la conférence climatique de Lima fin 2014, le Conseil fédéral avait déjà décidé que les émissions de gaz à effet de serre devaient être réduites d'au moins 50 % d'ici à 2030 par rapport à leur niveau de 1990. Les émissions en Suisse devront diminuer de 30 % alors que les 20 % restants pourront être obtenus par des projets réalisés à l'étranger.

D'ici à 2050, le Conseil fédéral envisage même une réduction des émissions de CO₂ de 85 %. La Commission UE a des projets de même envergure. Selon le Livre blanc sur la politique des transports, le secteur de la mobilité doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % d'ici à 2050. L'administration fédérale travaille actuellement sur un nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂ qui sera mis en consultation.

Statistique CO₂

Année	Total		Combustibles		Carburants	
	(mio. de t de CO ₂)	indexé	(mio. de t de CO ₂)	indexé	(mio. de t de CO ₂)	indexé
1990	38,86	100,0	23,41	100,0	15,45	100,0
1995	37,82	97,3	22,71	97,0	15,11	97,8
2000	39,30	101,1	22,45	95,9	16,85	109,0
2005	38,97	100,3	22,07	94,3	16,90	109,3
2010	37,50	96,5	20,08	85,8	17,42	112,7
2013	36,14	93,0	18,88	80,6	17,26	111,7
2014	35,57	91,5	18,42	78,7	17,15	111,0

(Source: OFEV)

Bien que le kilométrage global effectué sur les routes continue d'augmenter, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) indique que les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburants se sont stabilisées après 2008, pour ensuite entamer une tendance à la baisse. Les émissions de CO₂ générées par les carburants en 2014 étaient supérieures de 11,0% à celles de 1990 et ont atteint près de 17,2 millions de tonnes.

Lutte contre les nuisances sonores

La Confédération prend du retard dans dispositions pour la protection contre le bruit le long des routes nationales. Toutes les mesures de protection contre le bruit auraient dû être prises fin mars 2015. Or, elles n'ont été effectives que sur 1650 kilomètres d'autoroute, soit 90 % du réseau. 2,8 milliards de francs ont été investis à cette fin jusqu'à ce jour. L'Office fédéral des routes (OFROU) procédera à l'assainissement des tronçons restants dans les années à venir, pour l'essentiel jusqu'en 2018. Compte tenu de la croissance du trafic, la protection contre les nuisances sonores est devenue une tâche permanente. L'OFROU prévoit donc des investissements de l'ordre de 1,3 milliard de francs jusqu'en 2030.

Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Réduction des émissions de substances nocives: selon l'OFEV, il faut prendre des mesures durables pour réduire les émissions de substances nocives. Il s'agit notamment de recourir systématiquement aux techniques les plus modernes au niveau des véhicules, des installations industrielles, des chauffages et de l'agriculture, de sensibiliser la population et de prendre des mesures d'incitation comme la RPLP et la taxe sur les composés organiques volatiles (COV).

L'UE a décidé que les émissions d'oxydes d'azote des nouvelles voitures diesel devraient être mesurées également dans le cadre de tests sur la route. Pour compléter les tests actuels sur banc d'essai, donc dans des conditions de laboratoire, l'UE a introduit un procédé de mesure dans des conditions pratiques sur la route (Real Driving Emission, RDE) afin de déterminer les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des voitures à moteur diesel. Cette nouveauté est importante, car, selon la Commission UE, les émissions de NO_x dans des conditions de circulation normales sont supérieures de 400 % en moyenne à celles relevées lors des mesures en laboratoire.

Selon la décision du 28 octobre 2015, les nouvelles règles seront imposées aux nouveaux modèles dès le 1^{er} septembre 2017 et pour tous les véhicules dès le 1^{er} septembre 2019. Un dit «facteur de conformité» de 2,1 sera appliqué durant la période transitoire qui dure jusqu'à fin 2019 pour les nouveaux modèles et jusqu'à fin 2012 pour les voitures neuves. Cela signifie que le résultat du test RDE pourra dépasser de 110 % au maximum la valeur limite de 80 mg/km. Le délai transitoire échu, le facteur tombe à 1,5 si bien que la limite peut être dépassée de 50 % lors du test RDE.

Le 5 octobre 2015, l'Office fédéral des routes (OFROU) a émis une directive basée sur des considérations de protection de l'environnement pour empêcher que des voitures neuves non encore immatriculées ou des voitures d'occasion importées de l'étranger puissent être mis en circulation. Cette directive a été adressée aux services cantonaux des automobiles et elle a aussi été communiquée aux importateurs d'automobiles. Elle concernait environ 129000 voitures du groupe Volkswagen, soit des marques Audi, Seat, Skoda et Volkswagen des millésimes 2009 à 2014 (exécution EURO5) équipées de moteur diesel dans les exécutions 1,2TDI, 1,6TDI et 2,0TDI. Les véhicules déjà mis en circulation n'ont pas été concernés par cette mesure. Deux semaines plus tard déjà, l'OFROU a de nouveau levé cette interdiction pour certains utilitaires et d'autres modèles des marques Audi, Seat, Skoda et Volkswagen dotés de moteurs diesel plus récents qui n'étaient pas concernées par les manipulations concernant les gaz d'échappement.

Le groupe Volkswagen a admis des manipulations des tests des gaz d'échappement de ses modèles diesel aux Etats-Unis. L'office américain de la protection de l'environnement avait accusé le groupe d'avoir arrangé les résultats des analyses des gaz d'échappement moyennant un logiciel spécial.

L'encouragement des carburants ménageant l'environnement ne doit pas avoir d'incidences sur le budget de la Confédération. Les carburants biogènes sont exemptés de l'impôt sur les huiles minérales à condition qu'ils répondent à des exigences écologiques et sociales minimales. Le gaz naturel et le gaz liquide bénéficient d'une réduction de la charge fiscale de 40 centimes par litre. Le manque à gagner résultant de ces facilités fiscales doit être compensé par une imposition plus forte de l'essence et du diesel. La quantité de carburants ménageant l'environnement augmentant fortement, il faudrait pour la compenser relever le prix de l'essence et du diesel de 2 à 2,5 centimes. Le Conseil fédéral a renoncé provisoirement en 2015 à procéder à cette hausse. Il a justifié ce choix par la situation difficile de l'économie après la suppression du cours plancher de l'euro par rapport au franc suisse.

L'initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)», qui a notamment été lancée par le Parti des Verts, vise une économie durable et ménageant les ressources. Elle donne en particulier à la Confédération la possibilité d'introduire une fiscalité écologique. En outre, l'«empreinte écologique» de la Suisse doit être réduite d'ici à 2050 de manière à ce que, extrapolée à la population mondiale, elle ne dépasse pas un «équivalent planète».

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

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

Grâce à la voix prépondérante de son président, le Conseil national a décidé durant la session de juin 2015 d'entrer en matière sur le contreprojet du Conseil fédéral à l'initiative «économie verte». Cependant, il a rejeté ce même projet lors de sa séance d'automne par 95 voix contre 92 et 6 abstentions. Il a fait de même, mais par 129 voix contre 61, durant la session de décembre pour l'initiative populaire «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)». Le Conseil des Etats a également refusé d'entrer en matière sur le contreprojet, si bien que celui-ci est définitivement classé.

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

L'année automobile 2015 a apporté de nouveaux records aux Etats-Unis et à la Chine. L'Europe a elle aussi fortement progressé, atteignant le niveau le plus élevé depuis cinq ans. En revanche, des baisses à deux décimales ont été enregistrées en Russie et au Brésil. Le Japon a également connu un millésime faible.

Le marché américain des Light Vehicles (voitures de tourisme et utilitaires légers) a atteint un nouveau record avec 17,4 millions de véhicules (+6%) vendus. La tendance vers les utilitaires légers (light trucks) s'est poursuivie. En Chine, les ventes de voitures de tourisme ont progressé de 9% pour se fixer à 20 millions d'unités alors que le marché japonais des automobiles s'est rétréci de 10% pour tomber à 4,2 millions de voitures neuves vendues. Le millésime automobile en Inde a été stable: un plus grand optimisme auprès des consommateurs et des taux d'intérêt bas ont généré une croissance de près de 8%, soit un total d'environ 2,8 millions de voitures vendues. Le marché russe des utilitaires légers est en chute: les ventes sont tombées à 1,6 million d'unités, chiffre en baisse de 36% par rapport à celui de l'année précédente. Ce marché a ainsi à peine récupéré depuis l'année de crise 2009. La récession brésilienne n'a pas épargné le secteur automobile: le nombre de nouvelles immatriculations a été le plus bas depuis 2007. De janvier à décembre 2015, à peine 2,5 millions de voitures neuves ont été immatriculées (-26%).

Selon les chiffres provisoires de l'association allemande de l'industrie automobile (VDA), le marché d'Europe de l'Ouest a progressé de 9% avec 13,2 millions de voitures de tourisme neuves immatriculées en 2015. Dans les pays récemment entrées dans l'UE, les nouvelles immatriculations ont pour la première fois depuis six ans franchi le seuil du million (+12%). Avec 5,7 millions d'unités construites, l'Allemagne est restée le premier site de production automobile d'Europe, suivie de l'Espagne avec 2,2 millions d'unités, puis de la France et de la Grande-Bretagne avec à chaque fois 1,6 million.

Véhicules à moteur neufs mis en circulation (Suisse)

427 168 véhicules à moteur neufs ont été mis en circulation en Suisse dans le courant de l'année 2015. Le chiffre de l'année précédente a ainsi été dépassé de 7,7% et le record de 2012 (430 973) a presque été atteint. Les motos ont battu leur dernier record avec 51 787 nouvelles immatriculations. Ces chiffres ont été relevés par l'Office fédéral de la statistique le 30 septembre.

Dans le groupe de véhicules le plus importants, celui des voitures de tourisme, 327 143 nouvelles immatriculations ont été relevées, soit 7,6% de plus qu'en 2014. Les petites voitures avec une cylindrée inférieure à 1000 cm³ ont fait un bond de 44,6%. Les voitures à moteur diesel représentaient en 2015 environ 39,1% des voitures de tourisme neuves immatriculées, soit un peu plus que l'année précédente (37,3%).

Dans le classement des immatriculations selon les marques, Volkswagen (D) prend la tête, suivi de BMW (D) et de Mercedes (D). Les rangs suivants sont occupés par Audi (D), Skoda (CZ) et Renault (F) en sixième position.

Le succès des voitures à traction intégrale est un phénomène typiquement suisse. La part de celles-ci à la totalité des immatriculations de voitures de tourisme neuves a atteint d'étonnants 40,3 % en 2015 (131 917 VT).

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

Grâce à la suppression du cours de change minimal de l'euro, l'exercice écoulé a produit quelques records de vente pour les importateurs officiels et leurs agents malgré les lourds défis que doit relever cette branche. Avec 323 783 voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein, la branche a réalisé le deuxième meilleur résultat de ce millénaire depuis le record de 2012. Par rapport à l'année précédente, le nombre de nouvelles immatriculations a augmenté de 21 841 unités ou de 7,2 %.

Dans ce marché en forte expansion, les voitures à traction intégrale et à moteur diesel ont réalisé de nouveaux records de croissance. 40,4 % des nouvelles voitures sont équipées d'une transmission 4x4 et 38,9 % ont un moteur à autoallumage. Les propulsions alternatives ont pour la première fois atteint une part de marché de plus de 4 % (4,2 %) pour un total de 13 468 unités.

Dans la catégorie des utilitaires légers jusqu'à un poids total de 3,5 tonnes, la marque des 30 000 immatriculations de véhicules neufs a été largement dépassée pour atteindre 30 833, soit une croissance de 2192 ou de 7,7 % par rapport à 2014. Forte croissance également des véhiculées de transport de personnes avec un plus de 4156 nouvelles immatriculations (+482, +13,1 %). Le marché des utilitaires lourds est traditionnellement soumis à de fortes variations. Ce constat explique la baisse de 6,5 % enregistrée en 2015. 3878 camions neufs ont été mis en circulation, 269 de moins qu'en 2014.

7,4 % des voitures de tourisme neuves immatriculées en 2015 ont été importées directement ou, inversement, plus de 92 % des voitures nouvellement mis en circulation ont été achetées auprès des importateurs généraux. En 2011, la part des importations directes se situait encore à 10 %. Elle a baissé de 30 % depuis. Cette tendance à la baisse s'explique par la conception de la législation suisse sur le CO₂. La loi et son ordonnance sont entrées en vigueur en été 2012. Selon ces dispositions, les voitures qui émettent plus de 130 grammes de CO₂ par kilomètre sont sanctionnées, chaque gramme coûtant 142,5 francs. Cette pénalisation s'applique également aux véhicules qui avaient été précédemment immatriculés dans l'UE qui ont été importés en Suisse comme occasions de six mois.

Le marché des voitures d'occasion a légèrement progressé en 2015 par rapport à l'année précédente. Selon les changements de propriétaire recensés par EurotaxGlass's, 859 500 voitures usagées ont changé de main (+2,4 % par rapport à 2014). Ce chiffre est 2,7 fois plus élevé que le nombre de voitures neuves immatriculées. Il est frappant de constater une fois de plus que les occasions de toutes les catégories automobiles ont fait l'objet d'une forte

demande, si bien que le nombre moyen de jours d'attente a approximativement stagné en 2015 à 95 jours (94 jours en 2014; +1 %).

Ouverte du 19 au 22 février 2015, l'exposition de motocycles, scooter et de tuning Swiss Moto a une fois de plus lancé avec succès la nouvelle saison de moto en battant cette année tous les records précédents avec 70 500 visiteurs et visiteurs. La plus grande manifestation de motos de Suisse a ainsi dépassé le record de visiteurs de 2011 (69 200) et franchi pour la première fois le seuil des 70 000 visiteurs. La tendance à cette douzième édition de Swiss Moto était aux motos sans carénage, présentant des lignes attractives et adaptables à divers usages dans toutes les catégories de cylindrée ainsi qu'aux modèles d'entrée de gamme d'une cylindrée de 300 à 400 cm³.

Le 85e Salon international de l'automobile de Genève a ouvert ses portes du 5 au 15 mars pour 682 000 visiteurs au total, soit légèrement plus qu'en 2014 (+1,8 %). 220 exposants ont présenté plus de 900 modèles, dont 130 premières mondiales et européennes.

Droit de la concurrence dans la branche automobile

La Commission de la concurrence (Comco) a révisé sa «communication automobile» du 21 octobre 2002 ainsi que les explications y relatives concernant les ententes verticales dans le commerce de véhicules à moteur. Elle a ainsi tenu compte des cas concrets qu'elle a eu à traiter, des nouveaux développements commerciaux et technologiques ainsi que des adaptations du droit européen et suisse en matière de cartels.

Dans la perspective des conditions juridiques et économiques régnant sur le marché suisse de l'automobile, la Comco a toutefois décidé – en opposition avec le règlement d'exemption par catégories en vigueur dans l'Union européenne depuis le 1^{er} juin 2013 – de maintenir la vente de véhicules à moteur neufs dans sa communication automobile, tout comme les dispositions sur la remise en état et l'entretien ainsi que la distribution de pièces de rechange. Les garages suisses peuvent donc continuer de représenter plusieurs marques et la fourniture de pièces de rechange par des distributeurs tiers reste également permise.

La nouvelle communication automobile entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016 avec un délai de transition d'un an. Elle remplace celle du 21 octobre 2002 et s'appliquera jusqu'en 2022.

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint quelque 10,0 millions de tonnes, soit 3 % de plus qu'en 2014, une augmentation qui s'explique en premier lieu par la hausse des ventes d'huile de chauffage (+15 %). Ces chiffres ont été communiqués par l'Union pétrolière.

Les carburants constituent la majeure partie (68 %) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 6,8 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont baissé de 2,0 % par rapport à 2014. Les ventes de carburants en chiffres absolus ont régressé de 3,7 % par rapport à leur niveau de l'année précédente malgré une croissance de 1,8 % du parc automobile. Ces chiffres illustrent, d'une part, l'augmentation du rendement énergétique des véhicules à moteur et, d'autre part, une baisse massive des ventes des stations d'essence situées le long des frontières nationales à la suite de la levée du cours de change minimal de l'euro par rapport au franc suisse en janvier 2015. Le tableau 12A en annexe donne de plus amples informations sur le développement des ventes de produits pétroliers en Suisse.)

La baisse notée depuis plusieurs années de la demande d'essence pour automobile était exceptionnellement forte durant l'exercice écoulé: 2,5 millions de tonnes ont été vendues (-6,7 % par rapport à l'année précédente), soit une fois de plus moins que la quantité de diesel. Les ventes de carburant diesel ont aussi légèrement baissé en 2015 pour se fixer à 2,68 millions de tonnes alors que les ventes de kérosène ont progressé de 3,4 % pour atteindre 1,6 million de tonnes. La consommation de carburants biogènes a une fois de plus fortement progressé en 2015 par rapport à l'année précédente: de 114 % pour les biodiesel pour atteindre 45 millions de litres et de 247 % pour l'essence additionnée de carburants bio pour atteindre 28 millions de litres.

Durant les six premiers mois de l'année 2015, le prix de l'essence et du diesel a baissé d'environ 20 %. Selon une étude du marché du TCS, un litre d'essence 95 sans plomb coûtait mi-juin 2014 Fr. 1.78 par litre et le diesel Fr. 1.84 par litre. Au dernier tiers du mois de janvier 2015, ces prix sont tombés dans le même ordre à Fr. 1.40 et Fr. 1.47. L'Union pétrolière a cependant constaté que la baisse des prix n'a pas provoqué une augmentation de la consommation. Les CFF ont également relevé que l'essence bon marché n'avait pas d'effet sur la demande.

En revanche, ledit tourisme d'essence aux frontières au pays a fortement changé. Alors qu'autrefois de nombreux étrangers venaient faire le plein en Suisse, on assiste aujourd'hui à un phénomène inverse, les Suisses franchissant la frontière pour acheter de l'essence et du diesel moins cher à l'étranger. Après la levée du cours de change minimum de l'euro par rapport au franc suisse en janvier 2015, l'essence est devenue pour la première fois depuis de nombreuses années moins chère en Allemagne, en France et en Italie qu'en Suisse. Pour les consommateurs étrangers, le prix de l'essence en Suisse a augmenté d'un seul coup de quelque 25 centimes par litre. Selon une étude de l'Union pétrolière, ce clivage s'est immédiatement répercuté sur les ventes de carburant. En 2008, les consommateurs étrangers ont encore acheté environ 450 à 500 millions de litres d'essence en Suisse. Ces tourisme d'essence est tombé quasiment à zéro dans le courant de 2015. La situation s'est même inversée pour le carburant diesel. Selon des estimations, les étrangers ont acheté en 2008 quelque 75 millions de litres de diesel en Suisse alors qu'en 2015 les Suisses ont acheté environ 90 millions de litres diesel à l'étranger. Au total, les exploitants de stations d'essence suisses ont subi en 2015 une perte de l'ordre d'un milliard de francs par rapport à 2008. Pour la caisse fédérale, le manque à gagner sous la forme de rentrées fiscale se monte à 460 millions de francs.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3461 stations-service publiques de marques en Suisse, soit 86 de moins que l'année précédente (-2,4 %). Le plus grand réseau de stations d'essence porte toujours les couleurs d'AVIA avec 604 unités, suivi par Agrola (430), BP (362), Ruedi Rüssel (339) et Migrol (310).

Au total 1344 stations-service offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats. La tendance observée depuis plusieurs années vers des shops d'une surface de vente de plus de 50 m² (+ 36 unités) a repris après l'interruption de 2014. Une progression a également été notée pour les stations-service avec un shop moins de 50 m² (+11 unités). Environ 72 % des ventes totales de carburant ont été générées par des stations flanquées d'un shop, chiffre qui illustre l'importance de ces commerces comme facteurs de concurrence. Il s'avère également que les stations ayant une grande surface commerciale vendent beaucoup plus de carburant que celles dotées d'un petit shop.

L'an passé, les clients ont pu faire le plein d'essence et de diesel dans 3439 stations-service. En moyenne, 1,41 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus par station durant l'exercice pris en considération. Les quantités moyennes écoulées variaient en fonction du type de service, de l'équipement et de la situation de la station. Ce sont les stations d'autoroute qui ont vendu le plus d'essence et de diesel (3,2 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,66 million de litres. Dans les deux cas, on a relevé une légère baisse en 2015 par rapport à l'exercice précédent. Les ventes de carburants diminuent depuis plusieurs années.

La société Tamoil SA a interrompu fin mars 2015 l'exploitation de sa raffinerie de Collombey-Muraz (VS) pour une durée indéterminée. Dans un communiqué de presse, Tamoil SA a relevé que cette raffinerie faisait d'importantes pertes depuis plusieurs années. Le marché suisse de la raffinerie a subi de fortes tensions en raison de l'importation de produits pétroliers finis, d'une forte baisse de la demande de carburants et d'importants coûts de régulation. La poursuite de l'exploitation de la raffinerie de Collombey-Muraz n'était donc économiquement plus possible, a conclu Tamoil SA.

La raffinerie valaisanne avait une capacité de 55 000 barils par jour. Elle était une des deux raffineries que comptait la Suisse. Selon les indications de l'Union pétrolière, les deux raffineries couvraient 40 % de la demande de carburants en Suisse.

Fin octobre 2015, l'exploitation de l'unique raffinerie active de Suisse sise à Cressier a été interrompue pour des raisons techniques. Cet arrêt de la production ajouté à la baisse des transports sur le Rhin en raison du bas niveau de l'eau et de la forte exploitation des chemins de fer allemands a provoqué des problèmes d'approvisionnement en essence, diesel et huile de chauffage. Pour compenser la baisse des livraisons, l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) a autorisé la branche pétrolière à recourir aux stocks obligatoires. 140 000 mètres cubes de ces produits ont été puisés dans ces réserves jusqu'au 2 décembre 2015, quantité égale à seulement 3 % de la totalité des stocks obligatoires. Les stocks devront à nouveau être complétés jusqu'à fin mars 2016.

Stocks obligatoires en gaz naturel: le Conseil fédéral a approuvé la révision partielle de l'ordonnance sur les stocks obligatoires de gaz naturel. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2015. Elles créent les bases de la constitution de stocks obligatoires par la branche du gaz naturel qui obtient la possibilité de créer des fonds de garantie de droit privé pour financer les stocks obligatoires afin de garantir un stockage efficace et sans incidence sur la compétitivité des entreprises.

Carburants et énergies de propulsion alternatives

Le réseau de stations de recharge accessibles au public pour les véhicules électriques s'étend rapidement: environ 1380 bornes de recharge de ce type étaient installées en Suisse fin 2015. 110 stations sont équipées en courant continu pour une recharge rapide des batteries et 10 bornes proposent une super-charge de la marque Tesla. Les bornes à recharge rapide chargent environ 80 % de la capacité d'une batterie en 15 à 30 minutes. Le réseau suisse de recharge est ainsi un des plus denses d'Europe et continue de s'étendre grâce à l'initiative de plusieurs entreprises.

Enfin, 3,4 millions de kilos de biogaz ont été vendus en Suisse en 2015 dans les stations-service offrant ce type de carburant. Le biogaz utilisé comme carburant pour véhicules provient de résidus forestiers et agricoles. Il est injecté dans le réseau suisse de gaz naturel ou raffiné pour être compatible avec les moteurs et directement livré aux stations-service. La part du biogaz à la totalité des ventes de gaz-carburant (13,8 millions de kg de gaz naturel et biogaz) atteignait 25 % en 2015. Elle provient exclusivement de la production suisse.

Tourisme

Tourisme international

Le nombre d'arrivées internationales a augmenté de 4,4 % en 2015 pour atteindre un total de 1,184 milliard. Ces chiffres ressortent du dernier UNWTO World Tourism Barometer. Par rapport à l'année précédente, 50 millions de touristes de plus ont rejoint des destinations internationales. 2015 était la sixième année de suite avec une croissance supérieure à la moyenne. Depuis 2010, année qui a suivi la crise, le nombre d'arrivées internationales a progressé d'au moins 4 % par an.

Une analyse par région révèle que l'Europe, l'Amérique du Nord et du Sud ainsi que l'Asie et l'espace pacifique ont noté une croissance de 5 %. Les arrivées au Moyen Orient ont progressé de 3 % alors que les données partielles disponibles sur l'Afrique annoncent une baisse de 3 %. Ce recul est surtout le fait des pays d'Afrique du Nord qui réunissent plus d'un tiers des arrivées sur le continent africain.

L'Europe (+5 %) prend la tête en termes de croissance absolue et relative en profitant d'un euro faible par rapport au dollar américain et d'autres monnaies importantes. Le nombre d'arrivées en Europe a atteint 609 millions, soit 29 millions de plus que l'année précédente. L'Europe centrale et de l'Est (+6 %) a récupéré par rapport à la baisse de l'année précédente. L'Europe du Nord

(+6 %), l'espace méditerranéen européen (+5 %) et l'Europe de l'Ouest (+4 %) affichent également des résultats positifs.

Tourisme en Suisse

Selon les chiffres définitifs de l'OFS, l'hôtellerie suisse a enregistré durant l'exercice écoulé au total 35,6 millions de nuitées, ce qui correspond à une baisse de 0,8 % (-305 000 nuitées) par rapport à 2014. Chez les hôtes étrangers, le recul a été 1,7 % (-331 000 nuitées) si bien que leur total est tombé à 19,6 millions de nuitées. L'année 2015 était marquée par la levée du cours de change minimal de l'euro par rapport au franc suisse. Cette mesure a influencé la demande étrangère et surtout européenne. Les hôtes suisses ont généré 16,1 millions de nuitées. La demande était donc stable en comparaison avec l'année précédente (+0,2 %; +26 000 nuitées).

Les nuitées dues aux hôtes européens ont baissé de 1,2 million (-9,3 %). La demande européenne a généré au total 11,8 millions de nuitées. Il faut remonter à 1958 pour trouver un chiffre aussi bas. Les Allemands ont tout particulièrement déserté la Suisse (-12,3 %; -541 000 nuitées). La baisse a également été forte du côté des Néerlandais (-98 000 nuitées; -14,4 %), des Français (-83 000; -6,2 %), des Italiens (-77 000; -7,6 %) et des Belges (-59 000; -9,5 %).

Les touristes russes étaient aussi nettement moins nombreux à venir en Suisse (-164 000 nuitées; -30,7 %). La situation économique de ce pays pourrait être à l'origine de ce fort recul. La demande en provenance du Royaume-Uni a également régressé (-27 000; -1,6 %).

Augmentant fortement depuis 2009, le nombre de touristes en provenance du continent asiatique a atteint un nouveau sommet l'an passé avec 744 000 nuitées de plus (+18,6 %). Le seuil des 4 millions de nuitées a ainsi été franchi pour la première fois. La croissance en valeur absolue du nombre de nuitées a été la plus forte pour les hôtes chinois (sans Hongkong) avec un plus de 344 000 nuitées (+33,3 %). Viennent ensuite les Etats du Golf (+159 000 nuitées; +20,6 %), l'Inde (+107 000; +22,0 %) et la République de Corée (+54 000; +20,5 %). Les touristes en provenance du Japon ont en revanche été moins nombreux à choisir la Suisse comme destination (-45 000 nuitées; -10,3 %). La demande issue du continent américain s'est accrue de 4,7 % (+109 000 nuitées). Parmi les pays de cette région, les Etats-Unis s'inscrivent avec une hausse de 5,7 % (+94 000 nuitées). Les deux continents Afrique (+21 000; +7,5 %) et Océanie (+11 000; +3,4 %) étaient en également en progression.

Sept des quatorze régions touristiques de Suisse ont enregistré l'an passé une baisse de leur nombre de nuitées. Les Grisons ont subi le recul le plus fort (-335 000; -6,6 %), suivis par les Valais (-149 000; -3,8 %), le Tessin (-133 000; -5,7 %) et la Suisse orientale (-93 000; -4,7 %). Les zones urbaines ont en revanche progressé, en particulier Zurich avec un plus de 208 000 nuitées (+3,9 %). Des résultats positifs sont également annoncés pour Bâle (+22 000 nuitées; +1,5 %), Genève (+13 000; +0,5 %), la région Lucerne/lac des Quatre Cantons (+152 000; +4,4 %) et l'Oberland bernois (+38 000; +1,0 %).

Comportement touristique de la population résidente suisse

En 2014, chaque personne habitant la Suisse a effectué en moyenne 2,9 voyages avec des nuitées et 10,3 excursions d'un seul jour. 62 % des voyages avec nuitées ont conduit à l'étranger alors que la majorité (90 %) des excursions d'un jour ont eu lieu en Suisse.

87,5 de la population résidente de Suisse âgée d'au moins six ans ont effectué en 2014 au moins un voyage avec une nuitée hors du domicile. Au total, 21,2 millions de voyages de ce type ont été enregistrés.

Alors que les femmes et les hommes voyagent aussi souvent les unes que les autres, une comparaison entre les régions linguistiques et les groupes d'âge révèle des différences de comportement. Les habitants de la Suisse italienne ont voyagé moins souvent (2,3 voyages par personne) que ceux de la Suisse alémanique (3,0 voyages par personne) et de Suisse romande (2,8 voyages). Les personnes âgées de 25 à 44 ans ont entrepris le plus de voyages (3,2 par personne en moyenne) que les 65 ans et plus qui n'ont fait que 2,2 voyages par an.

Le trafic motorisé individuel est le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour les voyages avec nuitées, aussi bien pour les déplacements en Suisse (68 %) que pour les voyages à l'étranger (44 %). Dans un peu moins d'un quart des cas, les voyageurs se servent de l'avion, mais presque exclusivement pour les voyages à l'étranger. La proportion de voyages en transports publics était beaucoup plus élevée pour les voyages en Suisse (29 %) que pour les voyages à l'étranger (19 %).

Finances

Politique financière

Finances fédérales

Le compte de la Confédération a bouclé en 2015 avec un excédent de 2,3 milliards de francs alors que le budget avait annoncé un bénéfice de 411 millions.

Après deux années et demie de tractations, le Parlement fédéral a enfin approuvé définitivement durant la session de juin le programme de consolidation et d'examen des tâches 2014. Dans sa version finale, ce programme d'économies allège le budget fédéral de 631 millions de francs, soit 106 millions ou 15 % de moins que le projet présenté initialement par le Conseil fédéral en 2012. Les propositions d'économie du gouvernement ont notamment été refusées dans les secteurs du social et de l'agriculture. Dans le domaine des transports, le programme impose des coupes de l'ordre de 95 millions de francs pour les routes nationales et de 40 millions pour le trafic ferroviaire. Ces économies seront faites par le biais de nouvelles priorités et de recherches d'une efficacité plus grande. Aux votes finaux du 19 juin 2015, le Conseil national a accepté le programme par 136 voix contre 57 alors que le Conseil des Etats a donné son aval par 36 voix contre 9.

La Confédération a dû réduire ses prétentions financières pour les années à venir. Le gouvernement a l'intention d'alléger le budget fédéral de 784 millions en 2017, de 978 millions en 2018 et finalement de 1033 millions en 2019. A noter cependant que ces chiffres ne se réfèrent pas au statu quo, mais au plan financier actuel. Le programme de stabilisation 2017-2019 intervient fortement dans l'aide au développement, la formation et la recherche ainsi que dans les charges de personnel. Dans le domaine des transports qui participe à raison d'un peu plus de 11 % au programme d'allègement, les dépenses seront réduites de 98 à 106 millions de francs par an, les coupes concernant surtout le financement de l'infrastructure ferroviaire. Même si le Parlement approuve toutes les coupes prévues, le budget fédéral est menacé d'un découvert de l'ordre d'un milliard de francs en 2019. Les cantons et organisations concernés ont jusqu'au 18 mars 2016 pour prendre position dans le cadre de la procédure de consultation.

Financement des infrastructures routières

La route et le rail font face à des défis financiers considérables. Selon le rapport du Conseil fédéral intitulé «L'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse» du 17 septembre 2010, l'extension et l'entretien du réseau des routes nationales coûtera à la Confédération quelque 67 milliards de francs d'ici 2030. Seuls 28 milliards sont couverts à ce jour par des décisions fermes de financement, c'est-à-dire à peine 40 %.

Les besoins financiers des transports ferroviaires jusqu'en 2030 sont estimés à quelque 60 milliards de francs, et ne sont eux aussi couverts que partiellement. Là encore, la majeure partie de cette somme n'est pas encore autorisée. Cependant, un crédit d'engagement supplémentaire de 6,4 milliards de francs

pour la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire a été ouvert conformément à l'article constitutionnel stipulé dans l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le Parlement décidera tous les 4 à 8 ans des étapes suivantes de l'aménagement du rail.

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

- le principe de causalité doit être respecté. Ce qui signifie que chaque mode de transport doit en principe supporter ses propres coûts. Les financements croisés entre modes de transport doivent être évités. Les usagers des transports publics ou ceux qui commandent des prestations de transports publics doivent en assumer les frais.
- il ne doit pas y avoir de taxe sans affectation. Les taxes routières doivent être prélevées dans le seul but de financer les infrastructures routières.
- il ne doit pas y avoir de prélèvement d'impôts en réserve. Les impôts et les redevances doivent être calculés en fonction des moyens financiers nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. Le financement spécial pour la circulation routière (FSTR) doit être ramené au niveau de la réserve de couverture des risques de fluctuation (au maximum 500 millions de francs).
- des taxes et redevances supplémentaires ne peuvent être prélevées que pour assurer le financement d'infrastructures de transports répondant aux besoins réels. Toute hausse des prélèvements fiscaux doit satisfaire des besoins authentiques de la société et de l'économie – par exemple, garantir un réseau routier performant, assurer une circulation fluide sur les routes à grand trafic (où les problèmes sont les plus manifestes), sur les routes principales et sur les importantes routes de passage ou encore prendre des mesures de protection des habitants et de l'environnement.

Le projet FAIF (cf. chapitre *Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire*, ci-dessus), qui a été approuvé en votation populaire le 9 février 2014, viole ces principes de plusieurs manières.

D'une part, le projet FAIF supprime la limite temporaire pour le versement du produit de la RPLP au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et attribue à ce même fonds l'impôt sur les huiles minérales jusqu'en 2030; d'autre part, la déduction des frais de déplacement dans l'impôt fédéral direct accordée aux pendulaires sera limitée à 3000 francs pour compenser les 300 millions de francs supplémentaires que la Confédération verse au FIF. Cette déduction équivaut approximativement au prix d'un abonnement général de deuxième classe ou aux frais de déplacement d'un pendulaire en voiture faisant 10 km par jour pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et retour.

Le Département fédéral des finances (DFF) a adapté l'ordonnance sur les frais professionnels en limitant les frais de déplacement. Selon les nouvelles dispositions entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016, les personnes exerçant une activité professionnelle dépendante ne pourront à l'avenir déduire qu'au maximum 3000 francs de leur revenu imposable pour leurs frais de déplacement professionnel. Cette nouvelle limite concerne environ 20 % des contribuables exerçant une activité lucrative dépendante.

Des adaptations semblables de la législation fiscale sont actuellement en cours dans plusieurs cantons. La nouvelle loi fédérale sur l'harmonisation fiscale permet aux cantons de fixer également une limite maximale pour la déduction des frais de déplacement. Le Grand Conseil thurgovien a décidé de limiter la déduction à 6000 francs pour les pendulaires qui se rendent à leur travail en voiture. Un référendum lancé contre ce projet a échoué. Dans le canton de St-Gall, une limitation de la déduction fiscale pour les pendulaires à 3655 francs a été approuvée de justesse (51,3 % de oui) lors de la votation populaire du 15 novembre 2015.

Les paiements de transfert du trafic routier privé en faveur des transports publics ont atteint un niveau considérable depuis plusieurs années (actuellement 1,8 milliard de francs par an). Ce constat provoque des tensions d'autant plus grandes que le Conseil fédéral annonce d'ici à 2018 un découvert dans le financement routier en raison de l'augmentation des charges et de la baisse du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Selon le gouvernement, la lacune financière qui se produira dans le financement spécial du trafic routier (FSTR) atteindra à partir de 2018 en moyenne 1,3 milliard de francs par an (2018–2030) parce que les provisions réalisées au titre du FSTR ne suffiront plus.

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

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Cela fait de nombreuses années que **routesuisse** réclame un fonds garantissant un financement continu, fiable et durable de l'infrastructure routière. Elle a donné une forme concrète à cette revendication en 2014 dans le cadre de la procédure de consultation sur le projet d'un fonds non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Fin février, le Conseil fédéral a en effet soumis aux milieux intéressés un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération qui serait inscrit dans la Constitution fédérale par analogie au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FORTA recevrait à partir de 2017 100 % du produit de la surtaxe sur les carburants et de la vignette autoroutière ainsi qu'une part non encore définie du produit de l'impôt automobile. A partir de 2020 au plus tôt, le fonds sera de surcroît alimenté par 100 % du produit du nouvel impôt forfaitaire sur les véhicules à propulsion alternative. Enfin, le FORTA profitera d'autres recettes comme, par exemple, les recettes provenant des «sanctions CO₂» ou d'un éventuel versement de compensation provenant des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR).

La moitié de l'impôt sur les huiles minérales continuera comme jusqu'ici d'alimenter le FSTR et financera diverses contributions qui ont un rapport avec le trafic routier. Le projet mis en consultation prévoyait en outre de compenser le découvert qui semble se dessiner à partir de 2017 par le produit de l'impôt

automobile et, en particulier, par une augmentation de 12 ou 15 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales qui générerait des rentrées supplémentaires de 700 millions à un milliard de francs. Pour une voiture de catégorie moyenne effectuant un kilométrage annuel moyen, il en résulterait un coût supplémentaire d'environ 200 francs par an.

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

Le Conseil fédéral a approuvé et publié le message FORTA le 18 février 2015. L'objectif du FORTA est d'éliminer les déficiences structurelles du financement des routes pour d'assurer durablement le financement des routes nationales ainsi que des contributions fédérales aux projets de transport dans les agglomérations. Le FORTA sera ancré dans la Constitution fédérale et alimenté par des recettes existantes et nouvelles. Pour compenser le découvert financier qui se dessine selon les calculs du DETEC, le FORTA recevrait la totalité du produit de l'impôt automobile. Il s'agit là d'une concession faite aux auteurs de l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports» (ladite «initiative vache à lait»). En outre, la surtaxe sur les carburants ne serait plus augmentée de 15 centimes comme prévu initialement, mais seulement de 6 centimes par litre de carburant. Si les projets d'élimination des goulets d'étranglement peuvent être réalisés conformément aux prévisions, une nouvelle augmentation de la surtaxe de 5 à 7 centimes sera nécessaire vers 2023. Il appartiendra alors au Parlement de décider de cette hausse supplémentaire. En outre, le Conseil fédéral souhaite adapter l'impôt sur les huiles minérales au renchérissement.

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

routesuisse a salué dans une première prise de position la création du FORTA. En revanche, elle s'est opposée en même temps que ses organisations membres et partenaires à une augmentation de la surtaxe sur les carburants. Cette position s'explique aussi par le fait que chaque augmentation des taxes sur l'essence provoque le départ vers l'étranger d'une partie importante des recettes supplémentaires en raison dudit «tourisme de l'essence».

75

Voici les avantages du projet FORTA:

- fonds non limité dans le temps pour le financement des routes nationales et des infrastructures de transport dans les agglomérations en lieu et place d'un fonds d'infrastructure (FI) temporaire
- affectation de l'impôt automobile

- imposition également des véhicules dotés de propulsions fonctionnant aux énergies alternatives (au plus tôt dès 2020)
- programme stratégique de développement des routes nationales (PRODES Routes nationales) avec un volume d'investissement de 6,47 milliards de francs jusqu'en 2030
- intégration du contournement de Morges et de l'autoroute du Glattal (NEB-2) (réalisation après 2040)
- financement des infrastructures ferroviaires dans les agglomérations par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), mais non pas suppression dudit «quart NLFA»
- prolongation dans le cadre actuel des contributions au renouvellement des routes principales dans les régions de montagne et périphériques

Voici les inconvénients du projet FORTA:

- augmentation de la surtaxe sur les carburants en fonction des besoins financiers à moyen terme (première étape: +6 cts/l; +300 millions de francs)
- absence d'un article définissant les compétences, respectivement absence d'un mandat constitutionnel exigeant la mise à disposition d'un réseau des routes nationales répondant aux besoins et l'élimination des goulets d'étranglement
- les augmentations prévues de la capacité routière sont fortement étalées dans le temps
- le module 4 de l'élimination des goulets d'étranglement est mis de côté
- l'«initiative vache à lait» n'est pas prise en compte pour éviter une hausse des impôts
- adaptation périodique des taxes au renchérissement (indice des prix de la construction +3 %)
- l'inclusion de l'arrêté fédéral élargi sur le réseau est abandonnée
- les prélèvements dans le fonds pour des projets du trafic d'agglomération ne sont pas limités
- mécanisme de compensation entre le FORTA et le nouveau financement spécial du trafic routier (FSTR nouveau).

Réuni en workshop le 20 mars 2015, les représentants des organisations membres de **routesuisse** ont formulé à l'attention de la commission préparatoire du Conseil des Etats douze propositions concrètes afin d'optimiser le projet FORTA. Par la suite, la CTT-CE a décidé d'apporter les modifications suivantes au projet:

- inclure le module 4 pour accélérer la suppression des goulets d'étranglement

- inclure l'arrêté sur le réseau de 2012: la CTT-CE a adopté une motion exigeant l'examen de ce projet en lien avec une vignette autoroutière électronique
- augmentation de la surtaxe sur les carburants de 4 centimes par litre au lieu de 6 cts comme le proposait le Conseil fédéral.
- attribution supplémentaire au FORTA de 5 % au maximum du produit de l'impôt sur les huiles minérales
- limitation des contributions du FORTA au projet des agglomérations
- nouvelle formulation des conditions pour l'obtention de contributions du FORTA en faveur de projets du trafic d'agglomération
- article constitutionnel sur les objectifs, le mandat et les compétences de la Confédération pour la mise en place d'un réseau des routes nationales répondant aux besoins et l'élimination des goulets d'étranglement.

Le 17 septembre 2015 le Conseil des Etats est entré en matière sans opposition sur le projet visant la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Sur proposition du conseiller aux Etats UDC thurgovien Roland Eberle la Petite Chambre a cependant décidé par 27 voix contre 14 et une abstention de renvoyer le projet FORTA en commission pour réexamen. Le but est d'intégrer dans le nouveau fonds routier l'arrêté sur le réseau refusé par le peuple en 2013 en raison de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière et de réfléchir plus en détail sur le mode de financement du fonds.

La situation de départ pour les associations routières a changé à la suite de ces débats parlementaires, notamment dans la perspective de l'initiative «pour un financement équitable des transports». D'une part, l'incertitude concernant la conception concrète du FORTA, notamment en ce qui concerne la hausse des impôts, accroît les chances de succès de l'initiative, d'autre part, la perspective d'une hausse supplémentaire de la taxation du trafic routier en raison de l'intégration de l'arrêté sur le réseau 2012 constitue une menace sérieuse pour le projet FORTA qui devra être soumis au peuple et aux cantons.

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

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

que le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération soit opposé comme contreprojet direct à leur initiative.

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

Le Conseil fédéral a adopté le 19 novembre 2014 son message au Parlement concernant l'«initiative vache à lait». Le gouvernement s'y oppose et renonce à formuler un contreprojet direct ou indirect. Le principal motif du refus est l'effet négatif de cette initiative sur les finances générales de la Confédération. Cette initiative a pour conséquence que les besoins financiers supplémentaires qui se dessinent dans le domaine routier ne soient pas couverts par des prestations supplémentaires des usagers de la route, mais au détriment d'autres tâches de la Confédération, relève en substance le Conseil fédéral. Le manque à gagner d'environ 1,5 milliard de francs qui en résulte pour la caisse générale de la Confédération ne peut pas être compensé par une augmentation d'autres impôts et redevance, poursuit le gouvernement. Il faudrait au contraire que l'Etat réduise ses dépenses. Alors que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est en partie financé par une augmentation du prix des titres de transport, les automobilistes ne seraient pas contraints de participer à l'aménagement des routes nationales par une augmentation des taxes. Enfin, le gouvernement estime que cette initiative remettrait en question le versement d'une partie du produit des impôts sur les huiles minérales au fonds d'infrastructure ferroviaire alors que le peuple et les cantons ont admis ce principe en approuvant le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire).

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a tenu le 12 janvier 2015 une audition sur l'initiative vache à lait à laquelle **routesuisse** a participé avec une délégation de ses associations membres. Par 9 voix contre 4, la commission a finalement refusé de suspendre l'examen de l'initiative «pour un financement équitable des transports» jusqu'à l'adoption du projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Elle a au contraire recommandé à son plénum de rejeter cette initiative et de la soumettre rapidement au peuple.

Par 31 voix contre 4, le Conseil des Etats a décidé de recommander au souverain le rejet de l'initiative vache à lait. La Petite Chambre s'est également opposée par 31 voix contre 4 et 8 abstentions à la création d'un lien entre l'initiative et le nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Le Conseil national n'a pas non plus réussi à se mettre d'accord sur l'établissement d'un lien entre l'initiative vache à lait et le projet FORTA comme le demandaient les associations routières. Une petite majorité – 93 voix contre 91 – a refusé ce procédé sous le prétexte que les auteurs de l'initiative n'avaient manifesté aucune disposition à accepter un compromis. Au vote final, l'initiative a été rejetée par 123 voix contre 66 au Conseil national et par 32 voix contre 4 au Conseil des Etats. La votation populaire sur l'initiative vache à lait a lieu le 5 juin 2016.

Redevances d'utilisation des routes

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

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): les recettes de la RPLP se montaient en 2015 à 1457 millions de francs nets (après déduction des frais de perception et des remboursements) (2014: 1493 millions de fr.; -2,4 %). Un tiers de ce montant va aux cantons et deux tiers reviennent à la Confédération pour le financement des grands projets de transports publics (FTP).

La RPLP frappe les véhicules de transport de marchandises d'un poids total excédent 3,5 tonnes. Elle est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, du poids maximal autorisé et des émissions des véhicules.

Depuis le 1^{er} juillet 2012, les véhicules «Euro 0/I/II» paient 3,10 ct. par tonne-kilomètre (tkm) contre 2,69 ct./tkm pour les véhicules «Euro III», 2,28 ct./tkm pour les modèles «Euro IV/V/VI» et 2,05 ct. pour les modèles «Euro VI». Un rabais de 10 % est accordé aux utilitaires de la catégorie d'émission 2 et 3. Ce rabais sera accordé jusqu'en 2016.

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

Utilisation des recettes de la RPLP en 2015

(en millions de fr.)

Produit brut		1576
Frais de perception de la taxe (5 % des recettes brutes)	79	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 1)	30	
Restitution de la part due à la Principauté du Liechtenstein	10	119
Produit net		1457
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		26
Amortissements débiteurs		5
Produit net		1418
Part des cantons (1/3)		473
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires		721
coûts non couverts du trafic lourd		225

Le Conseil fédéral a présenté durant l'exercice pris en considération les premiers modèles de paiement avec lesquels il envisage de gérer les flux de circulation. Le mot magique s'appelle «mobility pricing» (péage de mobilité). Les personnes circulant aux heures de pointe devraient payer plus que celles se déplaçant aux heures de faible circulation. Le gouvernement a mis en consultation fin mai 2015 son projet de rapport conceptuel «Mobility Pricing». Ce rapport ne contient pas encore de mandat en vue d'une future réalisation. Son but est de lancer un débat politique sur la manière de résoudre les problèmes de capacité et de financement qui attendent les transports en Suisse. Avec ce système on ne paierait pas plus à l'avenir, mais on payerait différemment.

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

Compte routier

Compte d'infrastructure du trafic routier

Selon le dernier compte routier (il s'agit du compte de 2011) publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS), les transports routiers privés couvrent entièrement les coûts directs qu'ils occasionnent pour la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau routier: à raison de 113 % dans le compte de capital et à raison de 118 % dans le compte des dépenses. Cette sur-couverture s'explique aussi par le fait que les collectivités publiques font preuve d'une grande retenue dans les investissements routiers. Dans le compte de capital, les investissements dans les routes nationales, cantonales et communales sont amortis en fonction de la durée de vie des ouvrages et rémunérés de manière comptable. Les coûts d'exploitation sont amortis entièrement chaque année. Dans le compte des dépenses, les dépenses courantes d'une année pour les routes de la Confédération, des cantons et des communes sont opposées aux recettes provenant des transports routiers privés. Les dépenses routières, qui ne sont pas couvertes par ces recettes, sont additionnées chaque année et rémunérées de façon comptable. Le capital investi dans l'infrastructure routière est ainsi entièrement facturé au trafic motorisé.

Le degré d'équilibre financier des voitures de tourisme s'élève à 109 %, celui des deux-roues motorisés à 108 %. Les cars de voyages privés couvrent leurs coûts à raison de 102 %, les cars et les bus des transports publics en revanche n'affichent que le taux modeste de 15 % (chiffres de 2011).

80

Coûts externes

Le compte routier est un compte d'infrastructure; les coûts externes, les coûts des accidents ou les dépenses pour les véhicules ne sont pas pris en compte.

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

Les coûts externes des transports aériens se montent à 1030 millions de francs ou 10 %, ceux des transports fluviaux à 57 millions de francs ou 1 %. Le trafic cycliste et piétonnier est le seul à présenter un bénéfice externe extrêmement élevé (1,4 milliard de francs) qui couvre donc largement les coûts externes (900 millions de francs). Motif avancé: les cyclistes et les piétons sont en moyenne en meilleure santé que les autres usagers de la route. Dans le calcul des coûts externes selon les personnes-kilomètres (pkm), le trafic ferroviaire a obtenu le meilleur résultat avec 2,4 centimes alors que la navigation sur l'eau se classe dernière avec 16,9 centimes). Le trafic motorisé privé génère des coûts externes de 6,0 centimes par pkm.

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

Couverture du coût global des transports

Le coût global des transports en Suisse (tous les modes de transport sauf la navigation) est calculé tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique alors que les coûts du trafic routier motorisé et du trafic ferroviaire sont relevés chaque année. En 2010, le coût global des transports s'est monté à 94,3 milliards de francs, soit à 12 000 francs par habitant. Le trafic routier (sans la mobilité douce) y a contribué à raison de 71,7 milliards (2012: 74,3 milliards), le trafic routier à raison de 10,3 milliards (2012: 10,9 milliards) et les transports aériens à raison de 6,4 milliards.

L'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport ont coûté en 2010 58,2 milliards de francs alors que le coût de l'aménagement et du renouvellement de l'infrastructure de transport a atteint 15,6 milliards de francs. Les coûts des accidents représentent 12,0 milliards et les effets négatifs des transports sur l'environnement et la santé 8,5 milliards.

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

Le trafic de personnes génère des coûts de 73,5 milliards de francs, soit plus des trois quarts du coût global des transports. 59,6 milliards de francs sont revenus à la route. Le trafic ferroviaire a coûté 8,3 milliards, le trafic aérien 5,7 milliards de francs. Les transports de marchandises ne représentaient qu'un quart environ du coût total, soit 20,8 milliards de francs. Sur la route, les transports avec des véhicules de livraison ont provoqué plus de coûts que

les transports moyennant des poids lourds (9,5 milliards contre 8,8 milliards de francs). Le coût des transports de marchandises étaient nettement moins élevés sur le rail (2 milliards de francs) et dans les airs (0,7 milliard).

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

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11,5 milliards de francs au total. 8,9 milliards sont allés à la Confédération (ce qui représente près d'un septième de la totalité des recettes fédérales), soit 2780,6 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-150,1 millions,) et 1849,3 millions (-105,7 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 1896 millions proviennent de la TVA, 440,0 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+44,4 millions). En outre, la Confédération a encaissé 373,1 millions (+8,5 millions) moyennant la vignette autoroutière et la RPLP a rapporté 1457,3 millions (-36,0 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1830 millions de francs. (Le tableau 9A en annexe offre un aperçu des prestations fiscales du trafic routier.)

Affectation à la route: conformément à la Constitution et à la loi, 3655 millions ou environ 41% de ces 8,9 milliards de francs (soit environ 1715 francs par véhicule à moteur), que la Confédération a encaissés auprès des usagers motorisés de la route, doivent être affectés à des tâches en rapport avec la route dans le cadre du financement spécial du trafic routier (FSTR). A côté des tâches routières à proprement parler, ces provisions assurent également le subventionnement transversal du trafic ferroviaire au titre du «Fonds pour le financement des grands projets ferroviaires» (287 millions de fr.), du trafic combiné (187 millions) ou encore du trafic d'agglomération (environ 143 millions). Compte tenu également du produit de la redevance pour le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP, les usagers de la route ont subventionné à raison de 1,3 milliard de francs au total le trafic ferroviaire et notamment l'infrastructure ferroviaire.

3762 millions, dont 1390 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 5,6 % des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

Pour le Contrôle fédéral des finances (CDF), les postes de dépenses des 3,7 milliards de francs du financement spécial du trafic routier (FSTR) ne reposent pas tous sur des bases légales. Le CDF recommande de vérifier en détail si

des bases légales existent pour les quelque 164 millions de francs qui sont prélevés chaque année dans le FSTR pour la protection de l'environnement, du patrimoine et des paysages ainsi que pour la protection contre les forces de la nature. Il s'agit en particulier de vérifier s'il existe effectivement un lien entre les montants versés et le trafic routier motorisé. Si ce lien n'existe pas, les crédits correspondants doivent être supprimés ou les bases légales nécessaires à ces versements doivent être créées.

Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP): quelque 50 % des recettes RPLP – 721 millions de francs – ont été détournés vers le fonds FTP. Depuis 1998, le produit de la redevance sur le trafic lourd sert à financer les infrastructures ferroviaires, si bien que ces subventions transversales de la route en faveur du rail atteignent désormais 11 303 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 287 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 4936 millions de francs. Depuis 1998, les usagers motorisés de la route ont donc versé au total plus de 16 milliards de francs aux grands projets ferroviaires via le fonds FTP.

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

Période	Surtaxe douanière/ surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales		Droits de base/Impôts sur les huiles minérales (carburants)		
	Total		utilisés pour:		NLFA ²
			les routes	la caisse fédérale	
1925–1949	—	992	205 (21 %)	787 (79 %)	
1950–1958	—	1 353	681 (50 %) ¹	672 (50 %)	
1959–2015	75 084	93 271	43 924 (47 %) ¹	44 964 (48 %)	4 936 (5 %)
1925–2015	75 084	95 616	44 810 (47 %)	46 423 (48 %)	4 936 (5 %)

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.

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

Imposition des carburants

Les carburants sont grevés des impôts et taxes suivants depuis le 1^{er} janvier 2016:

	Essence sans plomb ct./litre	Diesel ct./litre
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les carburants	30,00	30,00
Total impôt sur les huiles minérales	73,12	75,87
Taxes à l'importation (not. contr. stocks obligatoires)	0,33	0,33
TVA	10,00	10,37
Imposition par litre	83,45	86,57
Poids spécifique	0,744	0,835
Imposition par kilogramme	112,16	103,68

Les carburants ménageant l'environnement sont fiscalement favorisés depuis 2008 à raison de 40 centimes par litre. Durant l'exercice écoulé comme les années précédentes, cette mesure d'encouragement a été financée par les excédents de recettes provenant d'une hausse des impôts sur les huiles minérales de 1,35 centime prélevée entre 2008 et 2010. La quantité de carburants ménageant l'environnement augmentant fortement, il faudrait pour la compenser relever le prix de l'essence et du diesel de 2 à 2,5 centimes. Le Conseil fédéral a renoncé provisoirement en 2015 à procéder à cette hausse. Il a justifié ce choix par la situation difficile de l'économie après la suppression du cours plancher de l'euro par rapport au franc suisse.

Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter la surtaxe sur les carburants pour compenser le découvert qui se dessine dans le financement du trafic routier. Cette mesure lui paraît d'autant plus justifiée après le refus du peuple suisse en 2013 d'augmenter le prix de la vignette autoroutière. L'accroissement de la surtaxe sur les huiles minérales est censé garantir le financement des besoins financiers sans cesse croissants en termes d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des routes nationales ainsi que des tâches routières supplémentaires que l'on peut d'ores et déjà prévoir. Le gouvernement a déjà proposé d'augmenter la surtaxe sur les carburants de 12 ou de 15 centimes par litre dans son projet de fonds non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qu'il a mis en consultation en 2014. Dans son message sur le projet FORTA, le Conseil fédéral propose une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 6 centimes. Si les projets d'élimination des goulets d'étranglement peuvent être réalisés conformément aux prévisions, une nouvelle augmentation de la surtaxe de 5 à 7 centimes sera nécessaire vers 2023. Il appartiendra alors au Parlement de décider de cette hausse supplémentaire. En outre, le Conseil fédéral souhaite adapter l'impôt sur les huiles minérales au renchérissement. La surtaxe sur les carburants a été adaptée la dernière fois en 1974. Selon le Conseil fédéral, le renchérissement intervenu depuis a dévalorisé de 50 % ce prélèvement.

Le 6 mars 2015 le Conseil fédéral a adopté son message au Parlement concernant la révision de la loi sur l'impôt grevant les huiles minérales. Ces adaptations concernent l'exemption fiscale partielle des véhicules de damage des pistes et une délégation de compétence à l'autorité fiscale pour certaines exonérations de l'impôt.

Le Conseil national avait approuvé cette exemption des véhicules de damage des pistes durant sa session d'automne. La commission préparatoire du Conseil des Etats ne voulait rien en savoir dans un premier temps. Elle estimait que des raisons politiques et financières interdisaient des exceptions supplémentaires dans l'impôt sur les huiles minérales. La Petite Chambre examine ce projet durant la session de printemps 2016.

Impôts sur les véhicules à moteur

Lors d'une votation fin novembre 2015, le peuple valaisan a accepté des mesures d'économie pour rétablir les finances cantonales. Ce projet comprend une hausse de 10 % de l'impôt sur les véhicules à moteur. Les Valaisannes et Valaisans ont approuvé le deuxième programme d'économie lors d'un vote référendaire. Ce programme sera valable durant trois ans et apportera des moyens financiers supplémentaires de l'ordre de 26 millions de francs au canton et de sept millions aux communes.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Sections projetées et en construction

Les nouvelles constructions réalisées dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales sont financées par le fonds d'infrastructure. Il s'agissait d'un montant de 642 millions de francs, mais les moyens mis à disposition pour l'achèvement du réseau n'ont pas pu être utilisés complètement.

Pour les années 2012 à 2015 et sur la base du huitième programme de construction à long terme 2012 en vue de **l'achèvement du réseau des routes nationales**, environ 750 millions de francs étaient à disposition en moyenne annuelle entre 2012 et 2015, soit 3 milliards au total. Les moyens financiers proviennent du fonds d'infrastructure dans lequel 8,5 milliards sont réservés pour l'achèvement du réseau.

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

En 2016, la Confédération a l'intention d'investir 1,8 milliard de francs dans le réseau des routes nationales. 509 millions de ce montant iront aux nouveaux tronçons, 1,173 milliard à l'aménagement et à l'entretien du réseau existant. 131 millions seront dépensés pour des projets d'élimination des goulets d'étranglement. Le Parlement fédéral a ouvert les crédits nécessaires à cet effet.

Le 9^e programme de construction à long terme sera déterminant pour l'achèvement du réseau des routes nationales durant les années 2016 à 2019. Pendant cette phase, 460 millions de francs seront investis en moyenne annuelle dans l'achèvement du réseau, soit en particulier dans les cantons de Berne (A5 et A16), du Valais (A9), de Schwyz (A4) et d'Uri (A4).

Les points forts des travaux d'achèvement du réseau concernent la poursuite des projets en cours, à savoir notamment:

- A5 Berne: Bienne Est – Bienne Sud (ouverture 2017)
- A9 Valais: Sierre – Gampel (ouverture partielle 2016)
- A9 Valais: Gampel – Brigue Glis (ouverture partielle 2017)
- A16 Jura: Delémont Est – frontière Jura/Berne (ouverture 2016)
- A16 Berne: Court – Tavannes (ouverture 2017)
- A28 Grisons: route du Prättigau contournement de Küblis (ouverture 2016)

Autres grands projets de l'achèvement du réseau:

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

L'OFROU disposait en 2015 d'une somme globale de 1,380 milliard de francs pour le **renouvellement** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Les travaux effectifs ont exigé une somme de 24,173 millions de francs de plus par rapport au budget. La différence a pu être comblée par des mesures dans le cadre de la péréquation financière et de la compensation des charges (PFCC).

Le Parlement fédéral a mis à disposition pour l'année 2016 un montant de 1,173 milliard de francs pour l'aménagement et l'entretien des routes nationales. Avec lesdites réserves PFCC et la délimitation de 2015, cela représente un crédit budgétisé de 1,444 milliards de francs. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier.

Les travaux principaux commencent sur six chantiers de renouvellement:

- A1: Bernex – Ferney (sécurité du tunnel) (GE)
- A2: Riviera (TI)
- A9: Vallorbe – Essert-Pittet (VD)
- A9: ponts sur le Flon (VD)
- A12: aire de repos de la Joux des Ponts (FR)
- A13: galerie de sécurité au tunnel Bärenburg (GR)

Les travaux principaux se poursuivent sur les tronçons suivants en 2016:

- A2: tunnel de réfection du Belchen (BL/SO)
- A2: Acheregg – Beckenried (NW)
- A2: Airolo – Quinto (TI)
- A2: Svincolo di Mendrisio
- A4: tunnel Galgenbuck (SH)
- A5: Colombier – Cornaux (NE)
- A6: Rubigen – Thoune (BE)
- A9: Montreux – Roche (VD)
- A13: contournement de Roveredo (GR)

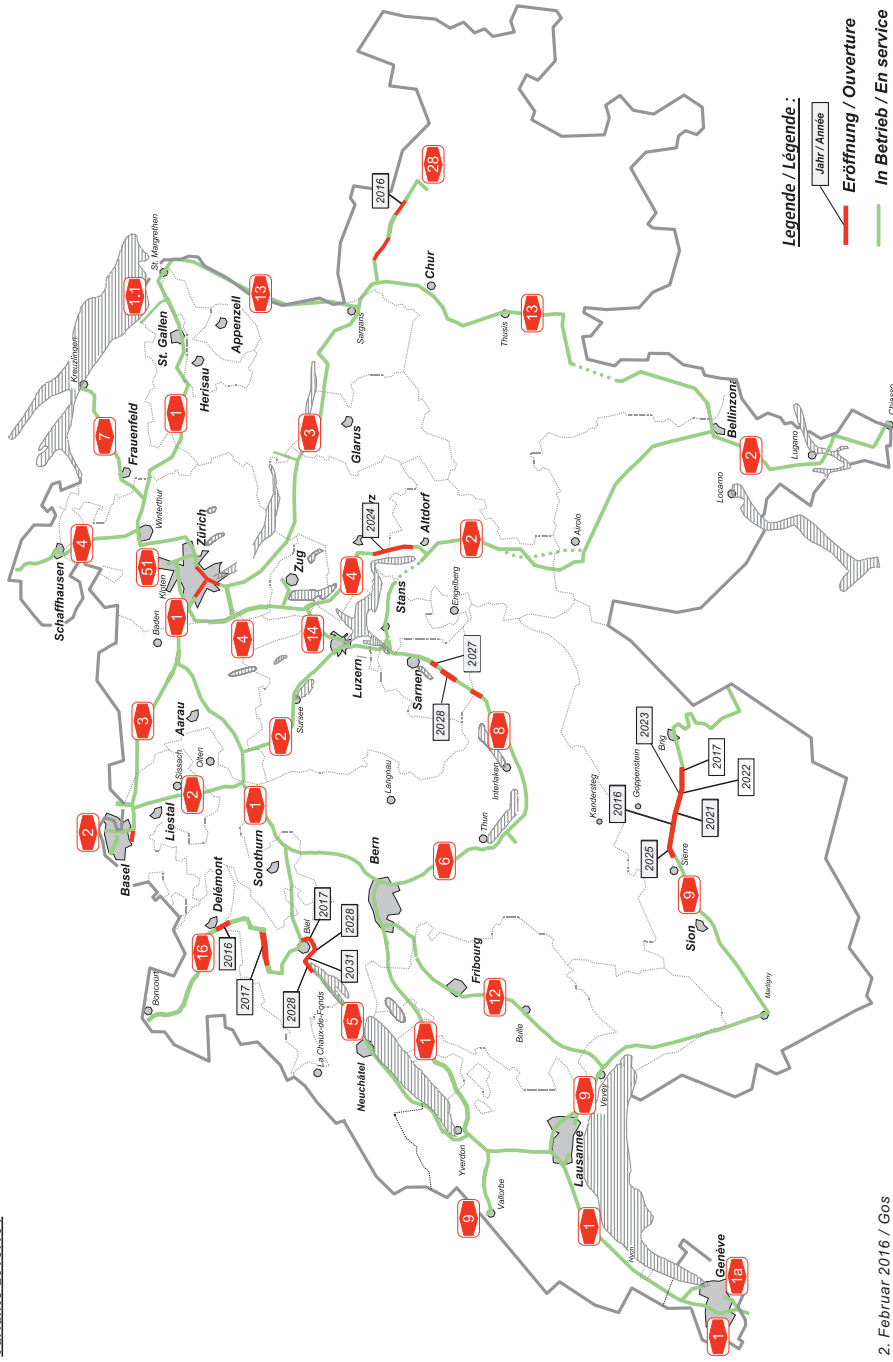
87

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

- janvier 2015: extension du demi-raccordement d'Alpnach Sud pour en faire un raccordement complet. Les deux bretelles de et vers Lucerne réduisent sensiblement le trafic dans la localité d'Alpnach. Les coûts de ce projet se montent à 6,35 millions de francs.

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables

9. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /
gème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
Variante 2015.104



- décembre 2015: semi-raccordement de l'autoroute A13. Cet ouvrage déchargera le centre de Grono (GR). Il comprend une entrée d'autoroute direction nord-sud à la hauteur de Grono et une sortie direction sud-nord. Les coûts de ce demi-raccordement sont entièrement assumés par la Confédération et se montent à environ 100 000 francs.

L'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Une fois de plus, le montant prévu pour 2015 (75 millions de francs) n'a pas pu être investi complètement. L'argent restant (8,2 millions de francs) a été reversé au fonds d'infrastructure. La différence s'explique principalement par la réserve de direction qui n'a pas dû être utilisée en majeure partie.

Les Chambres fédérales ont mis à disposition pour l'année 2016 131 millions de francs pour le programme d'élimination des goulets d'étranglement. Avec les crédits restants de l'année précédente (7,87 millions de francs délimitation 2015), 138,87 millions de francs sont disponibles pour le l'élimination des goulets. Cet argent sera principalement investi dans l'élargissement à six voies du contournement nord de Zurich (A1).

En décembre 2015, le Conseil fédéral a approuvé l'élargissement à six voies de l'autoroute A1 entre les embranchements de Luterbach et de Härkingen. La réfection de tout le tronçon coûtera environ 818 millions de francs et durera au moins six ans. Le début des travaux est prévu pour 2022. L'élargissement contribuera à empêcher les bouchons sur ce tronçon ainsi que le trafic d'évitement par les villages.

Tunnel routier du St-Gothard

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

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

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

- d'une part, la redondance de la liaison routière avec le canton du Tessin: grâce à l'existence de deux tunnels, les usagers de la route disposent d'une liaison routière sûre et ouverte en hiver également durant la phase de réfection du tunnel du St-Gothard entre 2028 et 2030 ainsi que lors d'événements particuliers (imprévisibles). Faute d'un tunnel de réfection,

la liaison routière du St-Gothard devrait être fermée durant 900 à 1050 jours selon la variante retenue, ce qui est inadmissible.

- d'autre part, l'augmentation massive et durable de la sécurité routière: compte tenu du trafic qu'il accueille, le tunnel routier du St-Gothard présente de tous les tunnels des routes nationales suisses le risque d'accident, soit le potentiel de danger le plus élevé. 288'000 véhicules-kilomètres (véh./km) sont recensés chaque jour dans ce tunnel à circulation bidirectionnelle, ce qui représente la deuxième fréquentation de tous les tunnels routiers suisses. Seul le tunnel du Gubrist, qui compte toutefois deux voies de circulation dans chaque direction, affiche une fréquentation plus élevée (351'000 véh./km) que celui du St-Gothard qui est cependant cinq fois plus long. Les fréquentations recensées dans tous les autres tunnels routiers suisses sont sensiblement plus basses.

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

Un bouchon record a été enregistré au St-Gothard durant les fêtes de Pâques. Jamais encore les voitures n'ont été bloquées aussi longtemps à l'entrée nord du tunnel qu'en cette période de 2015. Le bouchon ne s'est dissolu qu'après plus de 45 heures. La perspectives de bonnes conditions météorologiques au sud des Alpes a décidé un grand nombre de personnes à se lancer au dernier moment sur les routes. Résultat: un bouchon permanent direction sud de mercredi jusqu'à vendredi soir. Il y a également de longues périodes d'attente entre Coire et le tunnel du San Bernardino, devant le tunnel du Grand-St-Bernard et au chargement de voitures pour le tunnel du Simplon.

La sécurité au tunnel routier du St-Gothard a certes été améliorée par rapport à 2002 grâce à diverses mesures comme le compte-gouttes pour le trafic lourd, le dosage des entrées dans le tunnel, etc. En raison du trafic bidirectionnel qui se déroule dans ce tunnel, le club automobile allemand ADAC a tout de même placé ce tunnel alpin suisse en queue de son classement comparatif. Tous les 20 tunnels testés d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie, de France et de Suisse ont reçu la mention «bien» à «très bien». Par rapport au test 2002 de l'ADAC, le tunnel du St-Gothard a toutefois réussi à progresser de «suffisant» à «bien» grâce notamment à de meilleurs résultats au niveau de la surveillance du trafic et de l'aération de la galerie. Si ce tunnel se classe tout de même dernier, c'est à cause de son système à un tube et à trafic bidirectionnel qui lui a valu la plus mauvaise note («très insuffisant»). En outre, la forte proportion de poids lourds parmi les 17 500 véhicules qui empruntent chaque jour ce tunnel et la grande déclivité des rampes d'accès accroissent le risque d'accident. Le critère des places d'évitement pour les véhicules en panne a également abaissé la note finale.

Sections terminées

Aucun nouveau tronçon des routes nationales n'a pu être mis en service en 2015.

Fin 2015 et comme à la même époque de l'année précédente, 1823,3 km de routes nationales, soit environ 96,3 % du réseau projeté (1 892,5 km) des routes nationales étaient donc en service, soit

autoroutes à 7 voies:	1,2 km
autoroutes à 6 voies:	83,5 km
autoroutes à 4 voies:	1344,3 km
semi-autoroutes à 3 voies	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies	280,9 km
routes à trafic mixte	111,5 km

En l'espace de 24 ans, la superficie routière s'est accrue de 17,2 % alors que durant la même période les prestations des transports routiers de marchandises ont progressé de 109 % et celles du trafic motorisé privé de 22 %. La superficie ferroviaire a connu une croissance de seulement 2,9 % bien que les prestations des transports ferroviaires de marchandises aient progressé de 34 % et celles de transports de personnes de 82 %. Ces chiffres ressortent d'une analyse détaillée de la statistique suisse de la superficie que l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié en 2015 en tant que contribution à l'année internationale du sol. A titre de comparaison, la surface d'habitat par habitant et par place de travail s'est accrue en l'espace de 24 ans de 6,5 % en moyenne, mais en présentant des différences régionales importantes. A elle seule, la superficie habitée a augmenté de 44 %, soit deux fois plus rapidement que la population.

Financement des routes nationales

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

Pour financer ses tâches routières, la Confédération dispose, d'une part, du système de financement spécial du trafic routier (FSTR) alimenté par le produit affecté des taxes sur les carburants (impôts sur les huiles minérales) et par la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). Chaque année, le Parlement décide de libérer une certaine partie des fonds du FSTR en approuvant le budget de la Confédération. Un projet est actuellement

en préparation pour remplacer le système actuel de financement des routes par un fonds d'infrastructure routière pour garantir durablement et de manière contraignante le financement des routes (voir aussi chapitre «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)» ci-dessus).

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

Fonds d'infrastructure routière

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure en faveur du trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et périphériques est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Elle prévoit des investissements de l'ordre de 20,8 milliards de francs durant 20 ans, dont

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

En 2015, le fonds d'infrastructure a versé environ 805 millions de francs, soit 493 millions pour l'achèvement du réseau des routes nationales, 54 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement et 46 millions pour les routes principales dans les régions périphériques et de montagne. 69 millions de francs sont allés à des projets routiers et 143 millions à des infrastructures ferroviaires pour l'amélioration des transports dans les agglomérations. La liquidité du fonds d'infrastructure était encore de 1,9 milliard de francs à la fin 2015.

Pour l'année 2016, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 617 millions de francs pour l'achèvement du réseau des routes nationales
- 131 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.
- 375 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.
- 47,118 millions pour les contributions aux routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Relations internationales

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

Mot de la fin

L'auteur de ce rapport sur les activités de **routesuisse** en 2015 tient à remercier toutes les associations membres, le Comité central et le Comité de direction du soutien efficace qu'ils ont apporté durant l'exercice écoulé au secrétariat général et à son personnel ainsi que de la confiance dont ils ont fait preuve. Ces remerciements s'adressent également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat général de **routesuisse** qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par notre association faïtière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de **routesuisse**.

Berne, mi-avril 2016

L'auteur du rapport:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

Seite / Page

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

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres							
	Schiene Rail	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6,9	3 224	75,3	763	17,8	48 002	83,7	45 882	80,0	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	69 697	87,5	67 041	84,2	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	80 801	86,4	77 759	83,2	3 042	3,3
2000	303	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	89 072	87,6	79 142	77,8	3 428	3,4
2001	300	4,1	5 904	80,5	1 126	15,4	89 808	87,1	79 575	77,2	3 605	3,5
2002	319	4,4	5 848	80,1	1 136	15,6	90 845	86,5	80 398	76,6	3 667	3,5
2003	340	4,7	5 773	79,5	1 147	15,8	91 771	86,3	81 085	76,3	3 756	3,5
2004	353	4,9	5 699	79,0	1 162	16,1	92 658	86,1	81 806	76,0	3 781	3,5
2005	385	5,4	5 585	78,2	1 175	16,4	93 084	85,2	82 015	75,1	3 858	3,5
2006	406	5,6	5 649	77,8	1 205	16,6	94 092	85,0	82 941	74,9	3 889	3,5
2007	434	5,9	5 711	77,2	1 251	16,9	95 210	84,5	83 933	74,5	3 964	3,5
2008	462	6,1	5 821	76,7	1 310	17,3	96 573	84,5	85 356	74,6	3 820	3,3
2009	472	6,1	5 955	76,6	1 349	17,3	98 654	84,2	87 248	74,4	3 901	3,3
2010	494	6,2	6 056	76,4	1 374	17,3	100 271	83,9	88 702	74,3	3 987	3,3
2011	513	6,4	6 146	76,2	1 408	17,5	101 699	83,9	89 949	74,2	4 099	3,4
2012	515	6,2	6 283	76,1	1 457	17,6	103 757	84,3	91 811	74,6	4 212	3,4
2013	542	6,4	6 406	75,9	1 489	17,6	105 526	84,4	93 464	74,8	4 252	3,4
2014	576	6,7	6 518	76,0	1 485	17,3	107 203	84,3	94 985	74,7	4 316	3,4

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

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté				Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres									
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Total	Veränderung Variation	%
(in Mio.) (en Mio.)														
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	45.4	13 587		
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	50.9	14 824	13 587	9.1
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869	14 824	34.0
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755	19 869	-5.6
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096	18 755	7.2
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209	20 096	5.5
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 609	57.8	23 555	21 209	11.1
2003*	62.4	16.7	311.2	83.3	373.6	-1.3		9 534	38.8	14 986	61.2	24 546	23 555	4.2
2004	69.3	17.7	321.5	82.3	390.8	4.6		10 245	40.0	15 341	60.0	25 624	24 546	4.4
2005	67.9	16.8	335.4	83.2	403.3	3.2		10 149	39.2	15 709	60.8	25 858	25 624	0.9
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	2.9		10 880	40.1	16 259	59.9	27 139	25 858	5.0
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	2.3		10 631	38.6	16 889	61.4	27 520	27 139	1.4
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	0.3		10 980	39.1	17 130	60.9	28 110	27 520	2.1
2009	61.9	15.1	347.4	84.9	409.3	-3.8		9 398	35.9	16 775	64.1	26 173	28 110	-6.9
2010	64.0	15.5	348.6	84.5	412.6	0.8		9 805	36.7	16 906	63.3	26 711	26 173	2.1
2011	65.0	15.0	370.2	85.1	435.2	5.5		10 164	36.9	17 372	63.1	27 536	26 711	3.1
2012	60.3	14.1	368.3	85.9	428.6	-1.5		9 744	36.3	17 109	63.7	26 853	27 536	-2.5
2013	65.0	15.1	365.3	84.9	430.3	0.4		10 280	37.4	17 241	62.6	27 521	26 853	2.5
2014 p	65.4	14.9	374.6	85.1	440.0	2.3		10 751	38.0	17 541	62.0	28 292	27 521	2.8

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

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

p = provisorisch / provisoirement

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

Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises par les Alpes suisses

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse									
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%
(in Mio. t) (en Mio. t)														
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5		
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1		40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2		13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0		9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8		9.0
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	23.4		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0		23.9
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2		4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2		3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		21.8	72.2	8.4	27.8	30.2		3.4
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2		-13.2
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.8	29.2		11.5
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7		21.9	71.6	8.7	28.4	30.6		4.8
2012	23.7	63.4	13.7	36.6	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	27.7	28.2		-7.8
2013	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	1.6		21.9	73.7	7.8	26.3	29.7		5.3
2014	26.1	67.8	12.4	32.2	38.5	1.3		22.9	77.1	6.8	22.9	29.7		0.0
2015	26.9	69.2	12.0	30.8	38.9	1.0								

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

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2015)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2015)*

	2014	2015
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 384 490	4 458 069
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	44 086	47 328
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 656	6 779
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	6 962	6 618
Übrige / <i>Autres</i>	4 732	4 995
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	329 206	340 520
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 853	41 830
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 125	11 153
Übrige / <i>Autres</i>	97	95
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	190 095	191 132
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	65 563	67 101
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	5 084 865	5 175 620
Motorräder / <i>Motocycles</i>	639 119	652 683
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	33 567	28 701
Übrige / <i>Autres</i>	26 533	28 638
Total Motorräder / Total des Motocycles	699 219	710 022
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 784 084	5 885 642
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	153 348	*156 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 117	7 029
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	255 234	262 854
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 661	34 735
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	21 746	21 489
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	50 470	49 001
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 389	16 653
Übrige / <i>Autres</i>	20 148	21 831
Anhänger total / Remorques total	405 765	413 592

* Schätzungen / *Estimations*

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

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2015 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2015

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires							Motor- wagen	Motor- räder	Motor- fahrzeuge	Motor- fahrräder
	¹ Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen	Liefer- wagen ² Voitures de Autocars, autobus	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Traktoren ⁵ Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen ³ Chariots à moteur et automobiles de travail	Total des auto- mobiles	⁴ Moto- cycles	Total des véhi- cules à moteur	Cyclo- moteurs
	Anzahl / Nombre											
1950	146 998	–	2 028	36	472			2 049	188 512	75 975	264 487	–
1960	509 279	–	3 127	55	150			5 122	573 780	291 326	865 106	–
1970	1 383 204	–	5 542	105	725	1 272	1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	521 505
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473
1990 ⁶	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	218 932
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	139 548
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302	142 834
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	4 925 506	679 822	5 605 328	145 984
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	114 192	5 005 652	687 990	5 693 642	147 247
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 084 865	699 219	5 784 084	153 348
2015	4 458 069	6 618	6 779	340 206	41 830	11 153	141 911	116 322	5 175 620	710 022	5 885 642	* 156 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

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

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

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

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

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

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

* Schätzungen / Estimations

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

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083	327 143
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 936	2 587	2 998	2 950	3 119	3 596
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	469	363	470	347	181	385
Autocars	718	1 000	853	841	867	1 014
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	24 154	28 644	30 427	28 933	28 755	31 007
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	2 690	3 273	3 123	2 774	3 457	3 194
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	883	1 202	897	926	1 193	1 089
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 804	3 238	3 482	3 214	2 916	3 372
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 505	1 679	1 741	1 772	1 611	1 699
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 530	2 803	3 132	2 882	2 885	2 882
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	334 286	372 744	381 168	354 793	349 067	375 381
Motorräder / <i>Motocycles</i>	38 236	42 933	44 545	42 804	43 565	47 661
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 099	2 308	1 874	1 130	865	830
Andere / <i>Autres</i>	1 696	2 890	3 386	3 390	3 091	3 296
Total Motorräder / Total des motocycles	43 031	48 131	49 805	47 324	47 521	51 787
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	377 317	420 875	430 973	402 117	396 588	427 168

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

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

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

Marke / Marque	2015	2014	in % / en %
Volkswagen	42 212	40 146	+5,1 %
BMW	24 039	21 057	+14,2 %
Mercedes	22 884	18 384	+24,5 %
Audi	22 225	20 949	+6,1 %
Skoda	20 972	19 517	+7,5 %
Renault	14 821	11 747	+26,2 %
Opel	13 769	13 384	+2,9 %
Ford	13 704	12 949	+5,8 %
Peugeot	12 587	11 423	+10,2 %
Citroën	11 517	11 268	+2,2 %
Seat	10 451	9 378	+11,4 %
Mazda	9 989	7 591	+31,6 %
Hyundai	9 937	11 001	-9,7 %
Toyota	9 881	11 275	-12,4 %
Fiat	9 025	9 029	0
Suzuki	8 351	8 515	-1,9 %
Nissan	7 968	7 166	+11,2 %
Volvo	7 251	6 867	+5,6 %
Subaru	6 011	6 277	-4,2 %
Dacia	5 396	4 784	+12,8 %
Kia	5 039	4 886	+3,1 %
MINI	4 861	4 463	+8,9 %
Porsche	4 305	3 165	+36 %
Mitsubishi	4 042	3 565	+13,4 %
Land-Rover	3 808	3 490	+9,1 %
Jeep	3 705	3 274	+13,2 %
Smart	3 409	1 681	+102,8 %
Honda	3 345	4 501	-25,7 %
Alfa Romeo	1 249	2 104	-40,6 %
Jaguar	980	622	+57,6 %
Lexus	943	853	+10,6 %
Ssangyong	806	569	+41,7 %
Maserati	705	731	-3,6 %
Chevrolet	273	2 072	-86,8 %
Infiniti	227	118	+92,4 %
Aston Martin	127	156	-18,6 %
Lancia	127	795	-84 %
BMW Alpina	87	61	+42,6 %
Diverse Marken	2 778	2 103	+32,1 %

Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2015
Recettes douanières procurées par la circulation routière en 2015

Position		Fr.
2710.1993/1994/		
9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles*</i>	–
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 672 271
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408	<i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	790 460
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512	<i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 204 345
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 128
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	12 302
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	12 097 646
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	5 112 158
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	122 640
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	2 735
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	58 958
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	21 053 025
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 517 796
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 /	
	<i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	430 872
8716	Anderer Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger /	
	<i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	507 131
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturebrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	42 685
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen	
	und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules</i>	
	<i>à moteur et les pièces détachées</i>	46 626 152

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

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

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

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 930.7	2 780.6
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	75.7	71.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	—	—	—	—	—
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 955.0	1 849.3
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	882.2	733.2
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*								
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	41.8	46.6
Zollerträge / Droits des douane				354.5	340.7	403.4	353.8	393.4
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles								
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.0	7.2	3.7					
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO ₂							1.7	6.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 146.3	1 162.8
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	364.5	373.0
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 493.3	1 457.3
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 544.1	8 495.7	9 217.4	9 245.0	8 874.8
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 130.5	*2 200.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*410.0	*420.0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	22.6	21.8
Energetischer Beitrag								
Contribution à la recherche énergétique	4.0	4.9	—	—	—	—	—	—
Unfallverletzungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.5	20.9
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 587.9	10 734.7	11 699.8	11 829.6	11 537.5

* 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)

	1958–2012	2013	2014	2015
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958–1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretiens et renouvellement 1958–1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretiens	63 810.4	1 108	1 304	1 227
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt) Entretiens courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	4 451.8 841.1	353	346	347
Police bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994				
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	–	–	–
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	4 637.0	1 026	1 029	992
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 826.0	172	174	175
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 393.8	2	2	1
Huckepack, Autoverlad. Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	9 087.4	474	469	474
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101.3	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1	–	–	–
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	3 096.3	123	113	106
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	990.8	41	32	32
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	9 898.2	367	365	350
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 267.1	–	–	–
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	618.8	7	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	–	–	–
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	1 116.1	148	154	153
Total Ausgaben / Dépenses totales	115 438.7	3 821	3 996	3 864
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette				
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	114 207.9	3 786	3 769	3 596
Übrige Einnahmen / Autres recettes	48.8			
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement special «Circulation routière»		(-) 42	(-) 227	(-) 269
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		2 036	1 809	1 540

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.) (2710.1112.) (2110.1211.) Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2710.1912.) Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2709.0090.) Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	4 578 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 025 322	1 701.3	*2 952 670	2 368.9	5 413 010	3 415.9
2007	2 141 865	1 911.4	*2 400 502	1 978.4	4 595 181	2 974.6
2008	1 954 495	1 957.0	*2 937 648	3 189.3	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 409 823	2 033.0	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 345	1 616.9	*2 559 267	2 247.0	4 302 674	3 216.7
2012	1 920 124	1 965.5	*3 512 609	3 301.8	3 231 713	2 638.9
2013	1 412 697	1 378.7	*3 219 342	2 902.3	4 891 059	3 798.9
2014	1 256 763	1 149.2	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0
2015	1 653 799	1 007.3	*3 297 704	1 789.5	2 920 661	1 183.4

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

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

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Esence		Diesel		Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralölpod. Prod. pétroliers	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3.702		1.117		4.819		1.118		5.937		5.594		11.531	
1995	3.590		1.141		4.731		1.278		6.009		5.450		11.459	
2000	3.983		1.307		5.290		1.582		6.872		4.741		11.613	
Ø 91-00	0.8		1.7		1.0		4.2		1.6		-1.5		0.1	
2001	3.873	-2.8	1.330	1.8	5.203	-1.6	1.492	-5.7	6.695	-2.6	5.182	9.3	11.877	2.3
2002	3.795	-2.0	1.377	3.5	5.172	-0.6	1.380	-7.5	6.552	-2.1	4.723	-8.9	11.275	-5.1
2003	3.776	-0.5	1.460	6.0	5.236	1.2	1.241	-10.1	6.477	-1.1	4.990	5.7	11.467	1.7
2004	3.708	-1.8	1.568	7.4	5.276	0.8	1.171	-5.6	6.447	-0.5	4.909	-1.6	11.356	-1.0
2005	3.595	-3.0	1.712	9.2	5.307	0.6	1.186	1.3	6.493	0.7	4.918	0.2	11.411	0.5
2006	3.484	-3.1	1.852	8.2	5.336	0.5	1.243	4.8	6.579	1.3	4.708	-4.3	11.287	-1.1
2007	3.450	-1.0	1.988	7.3	5.440	1.9	1.326	6.7	6.764	2.8	4.091	-13.1	10.855	-3.8
2008	3.375	-2.2	2.186	10.0	5.561	2.2	1.418	6.9	6.979	3.2	4.276	4.5	11.255	3.7
2009	3.283	-2.7	2.221	1.6	5.504	-1.0	1.360	-4.1	6.864	-1.6	4.119	-3.7	10.983	-2.4
2010	3.166	-3.6	2.308	3.9	5.474	-0.5	1.428	5.0	6.902	0.6	4.314	4.7	11.216	2.1
Ø 01-10	-2.3		5.9		0.4		-0.8		0.1		-0.7		-0.3	
2011	3.044	-3.9	2.369	2.6	5.413	-1.1	1.522	6.6	6.935	0.5	3.395	-21.3	10.330	-7.9
2012	2.937	-3.5	2.513	6.1	5.450	0.7	1.559	2.4	7.009	1.1	3.634	7.0	10.643	3.0
2013	2.803	-4.6	2.626	4.5	5.429	-0.4	1.572	0.8	7.001	-0.1	3.932	8.2	10.933	2.7
2014	2.694	-3.9	2.701	2.9	5.395	-0.6	1.582	0.6	6.976	-0.4	2.738	-30.4	9.714	-11.1
2015	2.514	-6.7	2.684	-0.6	5.198	-3.7	1.636	3.4	6.835	-2.0	3.171	15.8	10.005	3.0
Ø 11-15	-4.5		3.1		-1.0		2.8		-0.2		-4.1		-2.1	

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

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				In 1000 / En milliers				Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)					
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Unfälle Accidents	Wohnbe- völkerung Population résidente	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente
1970	74 709	35 981	1 694		100	6 193	40 488		100	100	100	100		100
1975	66 182	29 951	1 243		96	6 321	45 411		95	94	106	98		102
1980	67 160	32 326	1 246		91	6 335	50 339		89	75	107	98		103
1985	72 030	29 827	908		90	6 485	55 558		89	68	109	99		103
1990	79 436	29 243	954		92	6 751	79 199		90	71	110	96		105
1995	89 098	28 759	692		87	7 060	70 909		85	66	111	—		106
2000	75 351	30 058	592		86	7 204	83 472		83	64	112	—		107
2001*	23 896	30 160	544		82	7 256	84 301		80	60	114	—		108
2004	22 891	28 746	510		79	7 415	83 000		77	59	116	—		110
2005	21 706	26 754	409		76	7 459	83 000		74	62	119	—		111
2006	21 491	26 718	371		73	7 509	83 472		71	49	121	—		112
2007	21 911	27 132	384		75	7 593	81 322		71	45	123	—		113
2008	20 736	25 556	357		74	7 702	82 702		72	47	125	—		114
2009	20 506	25 130	349		74	7 786	82 702		72	47	125	—		114
2010	19 609	24 237	327		74	7 870	82 702		72	47	125	—		114
2011	18 990	23 332	320		74	7 955	82 702		72	47	125	—		114
2012	18 148	22 218	339		74	8 039	82 702		72	47	125	—		114
2013	17 473	21 379	269		74	8 140	82 702		72	47	125	—		114
2014	17 803	21 521	243		74	8 237	82 702		72	47	125	—		114
2015	17 736	21 791	253		74	8 306	82 702		72	47	125	—		114

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa

* ab 2001 Unfälle mit Personenschaden / à partir de 2001 accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2010	2014	2015
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	50 510	52 396
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	8 644	7 850
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	2 793	2 571
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 246	1 060
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	20 875	23 530
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	59	47
Total	48 104	57 719	84 221	84 127	87 454

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2015
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	30 622
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	15 686
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 157
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 505
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 483
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	2 170
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 302
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	2 075
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	4 554
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 496
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	5 149
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	22 002

