

2011

Rapport annuel

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS
Mittelstrasse 32, Case postale 8224, 3001 Berne
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

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

Avant-propos

Avec son initiative populaire fédérale «pour les transports publics», l'Association Transports Environnement (ATE) cherche purement et simplement à bouleverser le financement des transports en Suisse. S'il en va selon ce projet, les transports publics (TP) – y compris le transfert des transports de marchandises de la route au rail – seraient financés d'une manière générale par la caisse de la route. Le but est donc de redistribuer l'argent des usagers de la route pour en faire bénéficiaire des TP hautement déficitaires. Les initiateurs affirment que 800 millions de francs seraient transférés chaque année. Affirmation trompeuse, car en réalité 1,8 milliard de francs seraient prélevés chaque année dans le budget routier.

L'ATE cherche à redistribuer la part affectée à la route du produit des impôts sur les huiles minérales. Une fois de plus, et cette fois-ci de manière illimitée, les automobilistes et la branche des transports routiers devraient donc passer à la caisse pour régler les problèmes financiers massifs des TP. En cas de succès de la désastreuse initiative ATE, le mode de transport Route ne conserverait que deux cinquièmes du produit des taxes sur les carburants destiné aux tâches routières. Plus de trois cinquièmes seraient détournés vers le rail. Il s'agit là, ni plus, ni moins, d'un pillage de la caisse alimentée par les automobilistes.

Le Conseil fédéral rejette certes la ruineuse initiative ATE, mais au lieu d'aller au bout de son raisonnement et de la soumettre au souverain sans contreprojet pour faire de la place à un modèle de financement raisonnable et acceptable de l'infrastructure routière et ferroviaire, le gouvernement présente un contreprojet dont les effets sont quasiment les mêmes. Ce texte baptisé «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)» est mal réfléchi et déplacé.

Proposition la plus frappante du contreprojet FAIF: à partir de 2030, le trafic routier serait privé d'autant de moyens financiers qu'avec l'initiative ATE. Ce détournement automatique de fonds de la route vers le rail a un double effet pervers: d'une part, il bétonne la politique déficitaire du rail, d'autre part, il enlève à la route les moyens dont elle a un urgent besoin pour aménager son infrastructure (suppression des goulets d'étranglement existants et futurs, renouvellement d'une infrastructure vieillissante).

C'est une évidence: le contreprojet gouvernemental FAIF viole lui aussi massivement le principe de causalité et doit donc être catégoriquement refusé. Si néanmoins le Parlement entre en matière sur cette proposition, il doit en biffer les points suivants:

- non à la prolongation (jusqu'en 2030 au lieu de 2018) dudit quart NLFA.
- non à la limitation de la déduction fiscale accordée aux pendulaires (mesure dont les pendulaires automobilistes sont quasiment les seuls victimes).
- non à la poursuite de l'utilisation sans limite de temps du produit de la RPL en faveur des TP.
- non à l'ancrage dans la Constitution fédérale de la notion de «transports terrestres».

Une solution de remplacement valable consisterait à créer deux fonds: un pour le financement de l'infrastructure ferroviaire (selon le principe de causalité) et un pour le financement de l'infrastructure routière qui serait alimenté par le produit affecté des taxes et redevances routières et intégré dans le fonds d'infrastructure existant.

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 66e 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 2011 et offre un aperçu des principaux événements survenus dans les domaines des transports, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la politique financière ainsi qu'un résumé de la situation dans les différents secteurs du trafic routier, de l'économie automobile et de l'infrastructure routière. La partie statutaire «Organisation et administration» a été approuvée à l'unanimité par le comité central de routesuisse.

Avant-propos	3
Liste des abréviations	7
ORGANISATION ET ADMINISTRATION	12
Objectif et membres	12
Organes de routesuisse	15
Assemblée générale	15
Comité central	17
Conseil de direction	18
Organe de contrôle	21
Secrétariat général	21
ECONOMIE AUTOMOBILE ET SECTEUR ROUTIER EN 2011	30
Le trafic routier suisse	30
Structure et développement	30
Trafic de personnes	31
Demande dans le trafic de personnes	31
Circulation et prestations de transport dans le trafic privé de personnes (circulation routière)	32
Trafic de marchandises	32
Demande dans le trafic de marchandises	32
Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses	33
Développement du parc de véhicules	36
Sécurité routière	38
Statistique des accidents	38
Etudes	38
Mesures de sécurité routière	38
Droit de la circulation routière	40
Nouvelles dispositions légales	40
Exécution de la loi	42
Mesures administratives	42
Politique des transports	44
Union européenne (UE)	44
Mesures d'accompagnement concernant l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres	44
Construction routière	45
Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure conforme aux besoins	45
Bouchons sur le réseau des routes nationales	46
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 (LGT)	51
Programme de développement stratégique (PDS)	51
Trafic d'agglomération	52
Politique énergétique et environnementale	53
Energie	53
Nouvelle politique énergétique	53
Consommation d'énergie	53

Mesures d'économie d'énergie	55
Environnement	56
Immissions de polluants atmosphériques	56
Changement climatique	57
Réduction des émissions de CO ₂	57
Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques	61
Mesures cantonales et communales de protection de l'air	63
Commerce et industrie	65
Véhicules	65
Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse	65
Carburants	67
Vente de produits pétroliers en Suisse	67
Carburants alternatifs et énergies de propulsion	68
Transport routier	69
Assurances	69
Tourisme	70
Tourisme international	70
Tourisme en Suisse	71
Habitudes de voyage de la population suisse	72
Finances	73
Politique financière	73
Finances fédérales	73
Financement des infrastructures routières	73
Affectation des taxes sur le trafic motorisé	75
Redevances d'utilisation des routes	76
Compte routier	78
Compte d'infrastructure du trafic routier	78
Coûts externes	79
Prestations fiscales	79
Imposition des carburants	81
Impôts sur les véhicules à moteur	81
Construction et financement des routes	82
Routes nationales	82
Tronçons projetés et en construction	82
Tunnel routier du St-Gothard	84
Tronçons achevés	85
Financement des routes nationales	86
Fonds d'infrastructure routier	86
Relations internationales	87
Conclusion	88
Statistiques	89

Liste des abréviations

A1	Route nationale 1
ACS	Automobile Club de Suisse
ADMAS	Registre central des mesures administratives en matière de circulation routière
AG	Canton d'Argovie
ARE	Office fédéral du développement territorial
asa	Association suisse des services des automobiles
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASIG	Association suisse de l'industrie gazière
ASMM	Association suisse des moniteurs moto-école
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
ATG	Alp-Transit Gothard
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BLS	Berne–Loetschberg–Simplon (chemin de fer)
CEATE	Commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie
CEVA	Nouvelle liaison RER genevoise Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux
cm ³	centimètres cubes
CO / CO ₂	Monoxyde de carbone / Dioxyde de carbone
CP	Caisse de pension
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999
ct.	centime
CTT	Commission des transports et des télécommunications
CVT	Contrôle de vitesse sur tronçon
CZ	République tchèque
D	Allemagne
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DML	Ligne diamétrale zurichoise

EPFZ	Ecole polytechnique fédérale de Zurich	
ESA	Organisation d'achats de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur	
ESP	Programme de stabilisation électronique	
F	France	
FAIF	Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire	
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire	
FMS	Fédération motocycliste suisse	
FNG	Fonds national de garantie	
Fonds FTP	Fonds servant au financement des projets FTP	
fr.	francs	
FRS	Fédération Routière Suisse; aujourd'hui routesuisse	
FSMC	Fédération suisse des moniteurs de conduite	
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	
g	gramme	
GR	Canton des Grisons	
IP	Initiative parlementaire	
IRF	Fédération routière internationale	
ISE	Industrie suisse d'enrobés	
kg	kilogramme	
km	kilomètre	
km/h	kilomètre par heure	
l	litre	
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière	
LGV	Raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse	
LVA	Loi fédérale du 19 mars 2010 concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière)	8
mrd.	milliards	
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques	

NE	Canton de Neuchâtel
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
NOx	Oxydes d'azote
NW	Canton de Nidwald
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
O ₃	Ozone
OAC	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière)
OCCR	Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière
OCR	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière
OEEA	Ordonnance du DETEC du 8 septembre 2004 sur les données figurant sur l'étiquette Energie des automobiles neuves
OEn	Ordonnance du 7 décembre 1998 sur l'énergie
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
OETV 1	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques
OETV 2	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs agricoles et leurs remorques
OETV 3	Ordonnance du 2 septembre 1998 concernant les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur
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
ORCT	Ordonnance du 29 mars 2006 sur le registre des cartes de tachygraphe
OSRO	Signalisation routière officielle

OTR 1	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles
OTR 2	Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes
OUR	Ordonnances sur l'utilisation des routes
PDC	Parti démocrate-chrétien
PDS	Programme de développement stratégique
PIB	Produit intérieur brut
PJ	péta-joules
PLR	Parti libéral-radical
PPP	Partenariat public-privé
PSS	Parti socialiste suisse
RER	Réseau Express Régional
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RPT	Nouvelle péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
SSE	Société suisse des entrepreneurs
SSM	Société suisse pour l'étude des carburants et des lubrifiants
t	tonne
TCS	Touring Club Suisse
tkm	tonne-kilomètre
TMI	Transport motorisé individuel
TP	Transports publics
TRG	Tunnel routier du St-Gothard
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UDC	Union démocratique du centre
UE	Union européenne
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	Association allemande de l'industrie automobile
VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
VFGI	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues; motosuisse
VS	Canton Valais
VSIG	(anciennement:) Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros (aujourd'hui:) Commerce suisse
ZEB	Futur développement des infrastructures ferroviaires
ZH	Canton de Zurich

Organisation et administration

Objectif et membres

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

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

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

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

Durant l'exercice écoulé, l'association des exploitants de parkings «Parking-Suisse» est devenue membre de **routesuisse**. Ainsi, à la fin 2011, routesuisse réunissait 32 membres, soit 29 associations nationales, 2 organisations faîtières cantonales (ligues) et 1 personne individuelle. L'effectif des membres se ventile 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)	Berne
Touring Club Suisse (TCS)	Vernier/Genève

Véhicules utilitaires

Association suisse des transports routiers ASTAG	Berne
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA	Riniken AG
VSIG Commerce Suisse	Bâle
Les Routiers Suisses	Echandens
fenaco, Union des coopératives agricoles, région Winterthour	Winterthour

Économie automobile

Industrie, artisanat et commerce

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

Économie routière

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

Ligues routières cantonales

Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Bâle

Divers

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

Organes de routesuisse

Assemblée générale

La 66^e assemblée générale de **routesuisse** a eu lieu le 14 juin 2011 à Berne. Elle a réuni 30 délégués qui représentaient 1111 sur le total de 1141 voix de délégués. De nombreux hôtes de l'administration fédérale et d'organisations amies ainsi que des représentants de la presse étaient également présents.

Dans son allocution d'ouverture, Rudolf Zumbühl, président de **routesuisse**, a thématiqué les nombreux «nids-de-poule» de l'actuelle politique des transports dans la perspective du futur financement des infrastructures de transport. Le premier de ces nids-de-poule est le contreprojet direct (FAIF) à l'initiative ATE «pour les transports publics». A long terme, les propositions du Conseil fédéral coûteront quasiment aussi cher aux usagers de la route que l'initiative. Autre nid-de-poule: la politique climatique et, plus particulièrement, l'éventualité d'une taxe CO₂ de 30 centimes par litre de carburant.

Le financement des transports publics et celui du trafic routier doivent être aménagés parallèlement, estime Rudolf Zumbühl. Il n'y a aucune raison valable de sauver le financement des transports publics essentiellement sur la base du financement spécial du trafic routier (FSTR) pour ensuite laisser le soin aux organisations des usagers de la route de faire accepter par leurs membres les hausses d'impôts qui seront nécessaires pour combler les lacunes dans le financement des infrastructures routières. Or, c'est exactement ce que visent aussi bien l'initiative ATE que le contreprojet sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

L'engagement de la nouvelle ministre des transports, Madame Doris Leuthard, pour le respect du principe de causalité, pour un mode de financement par les usagers et pour plus de transparence avait donné des espoirs aux associations routières. Ces attentes ont été déçues par le projet FAIF qui tend en fait dans la même direction que l'initiative ATE. A partir de 2029, les deux réformes coûteront pratiquement le même prix aux usagers de la route: deux milliards de francs par an, soit environ 24,5 milliards de francs au total jusqu'en 2040 pour l'initiative ou 1,8 milliard de francs par an, soit 22 milliards de francs au total jusqu'en 2040 pour le contreprojet. Les paiements de transfert provoqués par le projet FAIF ou l'initiative ATE – 250 millions de francs à partir de 2029 ou au total 3 milliards de francs jusqu'en 2040 – sont sept à huit fois plus élevés que le statu quo!

«Les associations du trafic privé comprennent bien que les transports publics ont besoin d'une base de financement garantie pour être performants», a déclaré le président de **routesuisse**. «L'entretien d'un système de transports publics d'une qualité aussi élevée que celui de la Suisse coûte forcément son prix. Nous sommes d'avis que la construction et l'entretien d'infrastructures de transports publics performantes font partie des tâches générales de l'Etat», a affirmé Rudolf Zumbühl. Leur financement doit donc passer par les ressources générales de la Confédération. Quant aux coûts d'exploitation, ils doivent, conformément au principe de causalité, être couverts par les recettes provenant des usagers. Par conséquent, le quart NLFA doit être remplacé par une augmentation de la part du produit affecté des impôts sur les huiles minérales: cette part devrait passer de 50 à 60%, ce qui équivaut à environ 300 millions de francs, a conclu le président de **routesuisse**.

Un autre avantage de cette solution est, selon Rudolf Zumbühl, de ne pas exiger une ouverture générale de l'affectation qui, dans la forme proposée (il est question désormais de «transports terrestres» et non plus de «trafic routier»), ne peut en aucun cas être acceptée. Compte tenu des expériences politiques faites jusqu'ici dans ce domaine, cette ouverture équivaldrait à la mort du FSTR. «L'analyse et la solution du financement doivent être mises en œuvre en même temps pour les transports publics et pour la route. Ce procédé permettrait de créer simultanément un fonds non limité dans le temps pour les transports publics ainsi qu'un fonds de durée également illimitée pour la route. Jusqu'ici nous nous sommes toujours heurtés à l'administration des finances en faisant cette proposition – sans doute parce que celle-ci n'a pas été faite par le 'bon' mode de transport», a relevé le président de routesuisse.

Pour Rudolf Zumbühl, la situation est aussi extrêmement insatisfaisante en ce qui concerne l'initiative climatique et son contreprojet indirect (révision totale de la loi sur le CO₂). Il est en effet prévu, entre autres, de prélever une taxe CO₂ de 30 centimes par litre de carburant. Si cette taxe jusqu'ici approuvée par le Conseil des Etats devait effectivement rester dans la loi révisée sur le CO₂ après la votation finale des Chambres fédérales, routesuisse apportera son soutien au référendum annoncé par les associations économiques faitières et les organisations membres.

Evoquant l'initiative anti-4x4 et son contreprojet indirect, le président de routesuisse a expliqué qu'il n'était pas encore possible de dire aux acheteurs potentiels ce que coûteront les voitures à partir de janvier prochain. Il a invité le Conseil fédéral à fixer la date de la votation sur cette initiative pour mettre fin au jeu détestable des auteurs de l'initiative qui annoncent le retrait, puis le retrait sous condition et enfin le non-retrait de leur projet.

Les délégués ont approuvé sans discuter le procès-verbal de l'assemblée générale 2010, la partie statutaire du rapport d'activité ainsi que le compte d'exploitation 2010 et le budget 2012. Grâce à un prélèvement dans le fonds de réserve, le compte est équilibré alors que le budget prévoit un excédent de dépenses de 71 664 francs.

Conséquence des mutations annoncées au Comité central, l'assemblée générale a procédé aux élections complémentaires suivantes pour la période de fonction 2009 à 2012:

membres avec droit de nomination d'un représentant au Comité central de routesuisse (selon art. 13 des statuts):

- Union pétrolière: Rolf Hartl (en remplacement de Ronald Ganz, membre du Comité central depuis 2003 et du Conseil de direction depuis 2005)
- Salon international de l'automobile: André Hefti (en remplacement de Rolf Studer, membre du Comité central depuis 2005)
- ParkingSwiss: Heinz Burkhardt: nouveau membre depuis 2011

L'assemblée générale a remercié de leur travail les membres quittant les organes de routesuisse.

Hanspeter Schneider, administrateur ViaStoria – Centre de l'histoire des transports, a fait à l'issue de l'assemblée générale un exposé sur le thème suivant: «L'histoire des transport et sa signification actuelle».

Comité central

Le Comité central a siégé deux fois, soit le 6 mai et le 4 novembre 2011. A côté des affaires statutaires, il a examiné en particulier l'initiative ATE «pour les transports publics», le futur financement des infrastructures de transport, les travaux législatifs dans le cadre de la politique CO₂ et climatique, la question de la participation au référendum des associations économiques et routières contre la loi sur le CO₂ révisée pour servir de contreprojet indirect à l'initiative sur le climat ainsi que les élections législatives fédérales 2011.

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

La composition du Comité central était la suivante durant l'exercice écoulé:

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Dr. Michael Gehrken (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président)	auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse ACS
Hans U. Büschi	Fédération suisse de moniteurs de conduite FSMC
Heinz Burkhardt (depuis juin 2011)	ParkingSwiss
Kaspar Engeli	VSIG Commerce Suisse
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Martin Fehle (jusqu'en juin 2011)	Société suisse des entrepreneurs SSE
Martin Senn (depuis juillet 2011)	
Dr. Ronald Ganz (jusqu'en juin 2011)	Union pétrolière
Dr. Rolf Hartl (depuis juin 2011)	
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Benedikt Koch	Association professionnelle Infra
Walter Lange	Association de l'industrie gazière suisse
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses

Hanspeter Schneider (depuis juin 2010)	Association suisse des carrosseries
Bruno Siegenthaler	Fédération suisse d'automobilistes et de motocyclistes
Rolf Studer (jusqu'en juin 2011)	Salon international de l'automobile
André Hefti (depuis juin 2011)	
Mila Trombitas	Fédération suisse du tourisme FST
Willi von Atzigen	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

Conseil de direction

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

- *révision de la loi sur le CO₂*: **routesuisse** a suivi de près les travaux des commissions préparatoires et des deux chambres législatives concernant la révision de la loi sur le CO₂. La loi a été définitivement approuvée durant la session d'hiver du Parlement fédéral. La votation finale a été précédée d'une longue procédure d'élimination des divergences entre les deux chambres dans le but d'optimiser les objectifs écologiques de la réforme tout en conservant une majorité favorable au projet. Les associations routières et économiques avaient menacé durant les débats parlementaires de lancer un référendum contre le projet de loi.

Conçue comme un contreprojet indirect à l'initiative climatique et à l'initiative anti-4x4, la loi révisée sur le CO₂ exige d'ici à 2020 une réduction des gaz à effet de serre de 20% au moins par rapport à leur niveau de 1990. Le Parlement exige de surcroît que ce résultat soit obtenu uniquement par des mesures prises à l'intérieur du pays (cf. à ce sujet les explications dans le chapitre «Réduction des émissions de CO₂»).

La défense des intérêts de l'économie, du commerce et des transports dans cette affaire a été coordonnée dans une large mesure par l'association economiesuisse alors qu'auto-suisse a assuré le leadership thématique concernant les dispositions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme.

L'Association du commerce automobile indépendant suisse (sigle allemand) (VFAS) et la section suisse de l'organisation European Association of Independent Vehicle Traders ont lancé sans succès en mars 2011 un référendum contre la loi révisée sur le CO₂ qui a été approuvée en tant que contreprojet indirect à l'initiative anti-4x4. **routesuisse** n'a pas soutenu la récolte de signatures en faveur de ce référendum.

- *initiative ATE «pour les transports publics»*: **routesuisse** a accordé une grande priorité à la préparation de la campagne contre cette initiative hostile au trafic routier. Le Conseil de direction s'est fait informer régulièrement sur la progression des travaux réalisés par le secrétariat général en coopération avec l'agence de conseil Burson-Marsteller. routesuisse est

fermement décidée à combattre cette initiative nuisible pour les usagers de la route ainsi que, le cas échéant, son contreprojet.

Un workshop du groupe de travail élargi «Non à l'initiative ATE» a eu lieu début février à Zäziwil. Les participants ont débattu et approuvé un concept de communication et de campagne.

L'argumentaire contre l'initiative ATE est disponible et distribué sur demande depuis la mi-juin. Les personnes intéressées peuvent également se procurer un exposé-modèle sur le financement des infrastructures routières dans la perspective de l'initiative ATE et du contreprojet FAIF.

La première newsletter «Chaos Routier Suisse Stop» a été envoyée le 21 juillet en français et en allemand à environ 10 000 adresses courriel. Parallèlement, le site internet provisoire «Non à l'initiative ATE» avec accès direct à Facebook et Twitter a été mis en service. Les visiteurs ont la possibilité de commander la newsletter.

Un petit-déjeuner pour parlementaires a eu lieu le 22 septembre au Kultur-Casino de Berne. Cette manifestation consacrée au thème «Problèmes liés à l'initiative ATE et au contreprojet FAIF» a été fort bien visitée. L'orateur invité était le professeur Martin Lendi.

Le 4 octobre le quotidien zurichois «NZZ» a publié un article du professeur Martin Lendi sous le titre «Ne pas menacer la légitimité des dispositions constitutionnelles sur les transports». L'auteur y juge l'initiative ATE et le contreprojet FAIF à la lumière des dispositions constitutionnelles actuelles sur les transports et plaide en faveur du respect des principes constitutionnels que sont le libre choix du moyen de transport et le principe de causalité dans le financement des transports. Il demande également que les règles démocratiquement légitimées concernant l'affectation du produit des taxes sur les transports soient observées.

Le professeur Martin Lendi a développé ses réflexions sur cette thématique dans une étude qui a été largement distribuée début décembre sous la forme d'une brochure en deux langues au Parlement, dans l'administration, dans les associations ainsi que dans les cantons

La deuxième édition de la newsletter a paru le 21 octobre.

- *stratégie énergétique 2050; champs d'intervention dans les domaines de la mobilité et des transports*: réuni en séance spéciale le 25 mai, le Conseil fédéral a approuvé un changement de sa politique énergétique sous la forme d'une évolution à long terme du système énergétique. Les centrales nucléaires existantes seront désaffectées à la fin de leur durée de fonctionnement fixée en fonction des critères de sécurité technique. Elles ne seront pas remplacées par de nouvelles usines nucléaires. Parallèlement, le gouvernement a fixé les points forts de sa nouvelle stratégie énergétique 2050 et fait préparer une procédure de consultation qui aura lieu en 2012.

Dans le domaine des transports, les mesures suivantes donneront sans doute lieu à de larges discussions: abaissement continu des valeurs-cibles CO₂ pour les voitures de tourisme, objectifs CO₂ pour les véhicules utilitaires légers, étiquette-énergie pour les fourgonnettes et les motos, imposition du trafic, des moyens de transports ou des carburants en fonction

de la consommation (fiscalité écologique), gestion de la mobilité dans les entreprises et les communes ainsi que programme de mesures pour éviter une trop forte dispersion de l'occupation du territoire.

- *solution PPP pour le financement du deuxième tunnel sous le St-Gothard*: economiesuisse a demandé une étude aux experts de «B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung Basel». Les organisations membres de routesuisse ont également participé au financement. Le système PPP part du principe que les exploitants d'infrastructures de transport peuvent financer leurs dépenses pour la construction et l'exploitation de ces infrastructures par des fonds privés (fonds propres, actions ou capitaux tiers, prêts) ainsi que par des redevances d'utilisation ou des contributions des pouvoirs publics (subventions, indemnités, mandats de prestations, indemnités pour la mise à disposition). Les redevances d'utilisation peuvent être prélevées sous forme forfaitaire ou variable. On peut également envisager un road pricing.

Conformément aux principes défendus jusqu'ici par **routesuisse**, de nouvelles redevances routières (en plus de la vignette autoroutière et de la taxe poids lourds) ne sont pas acceptables. Le principe selon lequel les routes suisses sont utilisables sans péage doit être respecté. Cela pourrait changer avec le système PPP. Le Conseil de direction a donc dû mener une première réflexion en vue d'une nouvelle formulation des principes de la politique financière, mais pour le moment il n'est pas enclin à s'écarter des principes qui ont fait leur preuve dans la pratique.

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 pris en considération:

Rudolf Zumbühl (président)	Touring Club Suisse TCS
Dr. Michael Gehrken (vice-président)	Association suisse des transports routiers ASTAG
Max Nötzli (vice-président)	auto-suisse Association des importateurs suisses d'automobiles
Urs Wernli (vice-président)	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA

Niklaus Zürcher (vice-président)	Automobile Club de Suisse ACS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Ronald Ganz (jusqu'en juin 2011)	Union pétrolière
Dr. Rolf Hartl (depuis juin 2011)	
Hans Koller	Secrétaire général routesuisse
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

Organe de contrôle

Le compte d'exploitation et le bilan de l'association **routesuisse** pour l'année 2011 ont été vérifiés le 2 avril par les deux réviseurs Ella Anderegg et Alfred Zollinger. Les réviseurs recommandent à l'assemblée générale de les approuver et de donner décharge aux organes concernés.

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. Une part importante du travail du secrétariat était consacrée en 2011 à la campagne contre l'initiative ATE «pour les transports publics».

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

- Affectation systématique – financement de l'infrastructure de transport: la base de discussion doit être améliorée (communiqué de presse du 20 janvier)
- Fil rouge politique – quatre principes du futur financement des infrastructures de transport (communiqué de presse du 27 janvier)
- 90 milliards de fr. de chiffre d'affaires – Vademecum 2011 – chiffres-repères de l'économie automobile et du trafic routier (communiqué de presse du 4 février)
- 1,89 milliard de fr. pour le rail – impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2010: plus de neuf milliards de francs (communiqué de presse du 18 avril)
- Nids de poule en vue – 66e Assemblée générale ordinaire de routesuisse (communiqué de presse du 14 juin)

- L'intention est bonne, mais... – l'initiative populaire «protection contre les chauffards» enfonce des portes ouvertes et doit donc être refusée (communiqué de presse du 15 juin)
- 1,93 milliard de fr. pour le rail – impôts routiers et automobiles budgétisés et estimés de la Confédération en 2012 (communiqué de presse du 9 septembre)
- Les routes toujours trop imposées – le Conseil fédéral présente une modification du projet FAIF: petites améliorations (communiqué de presse du 2 novembre)
- Notes excellentes pour la route – compte routier suisse pour l'année 2009: excellents résultats (communiqué de presse du 21 décembre)

Répondant aux procédures de consultation, le secrétariat général de **routesuisse** a pris position sur les projets suivants de la Confédération:

- *loi sur l'énergie (janvier)*: le Conseil fédéral veut se donner la compétence d'édicter des prescriptions sur la consommation d'énergie des appareils, véhicules et installations sans passer au préalable par des mesures facultatives comme des conventions-cibles entre la Confédération et l'économie. L'article 8 prévoit que le Conseil fédéral se basera toujours sur les meilleures technologies disponibles (meilleurs appareils) pour fixer les prescriptions sur la consommation.

routesuisse a refusé ce projet. Cette réforme implique un changement de système dans les efforts visant à réduire la consommation des véhicules. Il faut continuer de donner la priorité aux conventions facultatives par rapport aux prescriptions rigides. En outre, les véhicules à moteur produits en série doivent être exclus d'une éventuelle nouvelle réglementation.

- *Masterplan Cleantech Suisse (février)*: le Masterplan Cleantech Schweiz vise à donner à tous les acteurs de la politique, des sciences et de l'économie des conseils concrets sur la manière de renforcer la compétitivité de l'économie suisse par les innovations Cleantech (technologies, industries et prestations de service protégeant et ménageant les ressources naturelles). Le Masterplan définit de surcroît des mesures de la Confédération ainsi que des recommandations adressées à d'autres acteurs dans les cantons, dans l'économie et les sciences. Un secteur partiel de Cleantech est consacré à la «Mobilité durable». Dans le domaine de la recherche, ce concept propose de créer un centre national de compétence pour l'énergie et la mobilité auquel participeraient de hautes écoles et entreprises.

Répondant à la procédure de consultation, **routesuisse** a approuvé l'idée d'un Masterplan Cleantech Suisse dans la mesure où cette institution respecte les principes d'un régime économique libéral et entraîne un minimum d'interventions régulatrices tout en améliorant d'un point de vue social et écologique l'exploitation des ressources, en réduisant les émissions et en assurant une plus grande durabilité.

- *loi sur les impôts grevant les huiles minérales / loi sur la protection de l'environnement: prescriptions sur les carburants bio (mars)*: la CEATE a préparé en réponse à une initiative parlementaire (09.499 «Agro-carburants. Tenir compte des effets indirects») un projet de loi introduisant des critères

plus sévères concernant les allègements fiscaux accordés aux carburants bio en Suisse. Le Conseil fédéral sera notamment contraint de restreindre en cas de besoin les importations de carburants et combustibles biogènes.

routesuisse s'est en principe prononcée pour une utilisation écologique et socialement supportable de carburants biogènes. La révision légale mise en discussion ne tient cependant pas suffisamment compte des développements intervenus dans l'Union européenne (UE) et doit donc être rejetée dans sa forme actuelle ou modifiée: la Suisse doit pouvoir continuer d'importer de l'UE de l'essence et du diesel contenant des carburants biogènes autorisés et durables. Il faut renoncer à une obligation générale de déclarer les composants bio des carburants.

- *révision de l'ordonnance sur l'énergie (OEn) concernant la nouvelle étiquette-énergie pour les voitures de tourisme (avril)*: après avoir refusé le 18 juin 2010 l'introduction pour les voitures de tourisme d'une étiquette environnementale, qui aurait contenu des informations non seulement sur le rendement énergétique, mais aussi sur les émissions polluantes des voitures neuves, le Conseil fédéral a présenté un nouveau projet de développement de l'étiquette-énergie dont voici les principales innovations: pondération plus forte de la consommation absolue des voitures de tourisme, prise en compte des véhicules à propulsion alternative (par exemple, les voitures électriques) et meilleure visualisation des émissions de CO₂ sur l'étiquette. A l'avenir, l'étiquette-énergie sera adaptée chaque année et non plus tous les deux ans au développement de la technique.

routesuisse a approuvé en majeure partie les modifications apportées à l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme, mais elle en a refusé quelques-unes comme par exemple l'indication de la présence d'un filtre à particules sur les modèles diesel, le mode de classement des voitures de tourisme dans les différentes catégories de rendement énergétique ou encore la modification du mode de calcul et la représentation des valeurs pour les véhicules à essence/E85, au gaz naturel et électriques).

- *ordonnances sur les règles de la circulation et la signalisation routière (contre les excès de signalisation au bord des routes et pour l'élimination de règles surannées) (mai)*: **routesuisse** est d'accord avec les nouvelles ordonnances sur l'utilisation des routes (OUR) et la signalisation routière officielle (OSRO). Elle a cependant dû constater que les deux projets ne simplifient pas réellement le droit de la circulation routière et que les travaux de révision réalisés par l'OFROU n'apportent aucun avantage notable. «La réduction de la densité normative par des modifications matérielles constitue l'exception», lit-on à ce sujet dans les explications sommaires accompagnant la procédure de consultation. **routesuisse** a notamment émis des réserves contre les modifications liées au programme Via sicura. Elle estime qu'une révision des ordonnances dans ce sens n'est admissible que lorsque les Chambres fédérales ont accepté les modifications correspondantes au niveau de la loi.
- *libéralisation des heures d'ouverture des shops des stations-service (mai)*: **routesuisse** a approuvé la libéralisation des heures d'ouverture des shops des stations-service sur les autoroutes et autres grands axes routiers. La modification proposée de la loi sur le travail va dans la bonne direction. Cela dit, le projet laisse une trop grande marge d'interprétation. Il n'est pas suffisam-

ment tenu compte des besoins de la population et il reste une inégalité de traitement par rapport aux commerces installés dans les centres des transports publics. Pour faciliter l'exécution des nouvelles dispositions légales et éviter des incertitudes, **routesuisse** a proposé de modifier la loi dans ce sens que le critère d'autorisation se fonde sur la taille du commerce et non pas sur sa situation et son assortiment.

- *modification de l'ordonnance pour la suppression de la vignette pour bicyclette (juin)*: **routesuisse** avait initialement refusé la suppression de l'assurance-responsabilité civile obligatoire pour les cyclistes et demandé l'extension de la vignette selon le principe de causalité. Les dispositions d'exécution concernant la suppression de la vignette pour vélos étant appliquées de manière trop sélective, **routesuisse** n'a pas pu soutenir la révision dans la forme proposée. Arguant de la sécurité routière, **routesuisse** a demandé que les cycles à moteur légers (vélos électriques) possédant une force motrice comparable à celle de cyclomoteurs soient traités comme ces derniers. Faut de quoi les cyclomoteurs devraient également, pour des raisons d'égalité de droit, être exemptés de l'assurance-responsabilité obligatoire et les conditions d'admission pour les vélos électriques devraient être modifiées.

Le Conseil fédéral a décidé le 12 octobre de mettre en vigueur la nouvelle ordonnance début 2012 en maintenant le principe de l'assurance-responsabilité civile obligatoire pour les motocycles et les vélos électriques dotés d'une assistance au pédalage dépassant 25 km/h.

- *Projet de territoire Suisse (juin)*: **routesuisse** salue l'intention de préparer des stratégies ainsi que des bases de discussion et de décision en vue du débat politique sur le développement territorial de la Suisse. **routesuisse** a certes pu se déclarer d'accord avec les chiffres visés à un niveau d'abstraction élevé, mais elle a formulé diverses critiques de fond: ce concept ne tient pas assez compte de la dimension économique et sociale de la durabilité; la croissance quantitative de la population et de l'économie est sous-estimée; sous le couvert du développement territorial (adaptation à l'infrastructure de transport), ce projet favorise unilatéralement les transports publics et passe ainsi à côté de la réalité.
- *projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF (juillet)*: **routesuisse** rejette, comme le Conseil fédéral, l'initiative ATE «pour les transports publics» et s'oppose également au contreprojet direct (FAIF) du gouvernement. Les deux projets violent grossièrement le principe de causalité et privent le trafic routier individuel dans les années à venir de moyens financiers pour plusieurs milliards de francs qui manqueraient cruellement à l'aménagement des routes nationales et cantonales. Ils menacent le financement à moyen et à long terme du principal mode de transport suisse. Leur principal effet est d'affecter le trafic routier des mêmes problèmes financiers récurrents que ceux rencontrés par les transports publics. Tant l'initiative ATE que le contreprojet FAIF entraîneront une augmentation massive des taxes routières lorsqu'il faudra protéger la population et l'économie contre le chaos sur les routes.

La discussion politique est encore compliquée par la menace de ladite taxe d'incitation CO₂ de 30 centimes par litre de carburant que fait planer le débat climatique sur le trafic routier. La totalité de ces prélèvements fiscaux

fera rapidement passer le prix du litre d'essence d'actuellement Fr. 1.90 à plus de 3 francs. Ce serait un sérieux frein au développement économique de la Suisse.

En réponse à la procédure de consultation, **routesuisse** demande que l'excessive initiative ATE, qui veut détourner en faveur des transports publics plus de 60% des fonds affectés à la route, soit soumise aussi rapidement que possible et sans contreprojet au peuple et aux cantons.

Le contreprojet FAIF à l'initiative ATE prévoit la poursuite illimitée dans le temps du financement transversal par la route (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP et impôts sur les huiles minérales) qui avait été admis à l'époque pour réaliser les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et les autres grands projets ferroviaires. Il s'agit dudit «quart NLFA». Cette modification de l'affectation de tous les produits des impôts sur les huiles minérales, de la RPLP et de la redevance d'utilisation des routes nationales (pour couvrir les coûts des «transports terrestres» et non plus du «trafic routier») videra la caisse routière et détruira en fin de compte le système de financement des routes qui fonctionne parfaitement depuis des décennies. Le contreprojet unilatéral du Conseil fédéral anticipe ainsi la mise en place d'une solution raisonnable et acceptable pour le financement de l'infrastructure ferroviaire et génère des contraintes inutiles. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) instauré par le contreprojet FAIF mélange les coûts d'infrastructure et d'exploitation du trafic ferroviaire. De surcroît, la diminution de la déduction fiscale pour les frais de déplacement des pendulaires professionnels crée de nouvelles inégalités de droit au profit des pendulaires ferroviaires et des personnes exerçant une activité lucrative indépendante, donc au détriment des pendulaires automobiles ainsi que des salariés.

En conclusion à sa réponse à la procédure de consultation, **routesuisse** demande des solutions de financement acceptables et durables pour le rail et la route sur une période allant au moins jusqu'en 2030. Il s'agit notamment de tenir compte des principes financiers suivants: respect du principe de causalité, non aux impôts sans affectation du produit, non aux impôts prélevés en réserve et, enfin, financement suffisant d'infrastructures de transport répondant à un réel besoin. Concernant la réalisation des futurs projets des transports publics, **routesuisse** exige une sélection basée sur le meilleur rapport utilité-prix et garantissant une contribution aussi efficace que possible au bon fonctionnement du réseau global et de l'offre nationale de transports publics. Les autres critères à respecter absolument sont l'économie, la durabilité, la nécessité ainsi que les éventuelles alternatives à une extension des infrastructures.

- *modification de la loi concernant la redevance d'utilisation des routes nationales (juillet):* **routesuisse** s'est prononcée en principe contre la modification de la loi concernant la redevance d'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). Une augmentation de cette redevance est hors de question aussi longtemps que la Confédération maintient les transferts financiers ou crée de nouveaux transferts financiers de la route vers le rail. Il est notamment exclu de prolonger le prélèvement dudit quart NLFA financé par le produit des impôts sur les huiles minérales comme le prévoit le contreprojet FAIF. En lieu et place d'une augmentation du prix de la vignette autoroutière, **routesuisse** plaide en faveur d'une participation équitable des

cantons au financement des coûts d'entretien et d'exploitation des autoroutes cantonales nouvellement introduites dans le réseau des routes nationales (arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales).

- *modification de diverses ordonnances du droit de la circulation routière (août)*: les vélos électriques jouissent d'un succès croissant et la gamme de produits disponibles sur le marché ne cesse de s'étoffer. La Confédération a donc l'intention d'adapter les règles légales au développement technique et de les simplifier: il sera permis d'équiper les vélos d'une assistance au pédalage et les conducteurs de vélos électriques rapides devront obligatoirement porter un casque cycliste.

routesuisse a approuvé en principe ces modifications et d'autres révisions d'ordonnances du droit de la circulation routière. La procédure de consultation concernait notamment l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), l'ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules automobiles de transport et leurs remorques (OETV1), l'ordonnance sur exigences techniques requises pour les tracteurs agricoles et leurs remorques (OETV 2) ainsi que l'ordonnance sur les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur (OETV 3).

- *plan d'action concernant la stratégie énergétique 2050 du DETEC (août)*: réuni en séance spéciale le 25 mai 2011, le Conseil fédéral a décidé que les centrales nucléaires seraient désaffectées à la fin de leur période de fonctionnement définie par la sécurité technique et qu'elles ne seraient pas remplacées. Parallèlement, le gouvernement a fixé les points forts de sa nouvelle stratégie énergétique 2050 et chargé le DETEC de préparer une procédure de consultation. Ces travaux dureront probablement jusqu'au début 2012 de sorte que la consultation aura sans doute lieu durant la deuxième moitié de 2012. L'esquisse du Plan d'action Stratégie énergétique 2050 a la forme d'un premier document de travail proposant une cinquantaine de mesures. Voici les actions proposées concernant le domaine des transports:

- abaissement des valeurs-cibles pour les voitures de tourisme (130 g/km): **routesuisse** souhaite que le Conseil fédéral se tienne non seulement aux critères matériels de l'UE concernant les émissions des futures générations de voitures de tourisme, mais aussi à l'agenda fixé par Bruxelles. Le prochain durcissement des règles prévu pour 2020 devra être préparé dès 2013.
- valeurs d'émission CO₂ également pour les utilitaires légers: **routesuisse** a exigé que les normes correspondantes soient annoncées assez tôt et que la situation de la Suisse soit dûment prise en compte (absence de possibilités de compensation avec d'autres pays, cours de change CHF/Euro, proportions de véhicules diesel et 4x4)
- étiquette-énergie pour les fourgonnettes et motocycles: **routesuisse** a défendu le point de vue selon lequel l'extension de l'étiquette-énergie à ces catégories de véhicules n'avait pas de sens: pour les entreprises, la consommation des fourgonnettes utilisées professionnellement est de toute manière un important critère d'achat et les motos sont avant tout des véhicules de loisirs, si bien que leur consommation est en réalité secondaire.

- imposition des véhicules en fonction de la consommation (fiscalité écologique): **routesuisse** s'est prononcée pour une solution fédérale et non pas pour diverses réglementations cantonales.
- gestion de la mobilité dans les entreprises et les communes: selon **routesuisse**, le rapport coûts/utilité n'est pas équilibré: coûts importants pour peu d'effets.
- *ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures de tourisme (septembre)*: cette ordonnance contient les dispositions d'exécution relatives aux nouveaux articles de loi concernant toutes les voitures de tourisme neuves mises en circulation à partir du 2015 (valeur-cible moyenne maximale de 130 g de CO₂ par kilomètre).

Une valeur-cible individuelle est calculée pour chaque importateur selon la formule définie dans l'ordonnance (art. 12 et annexe 2 de l'ordonnance). Le calcul est basé sur le poids à vide, ce qui signifie qu'un poids à vide élevé augmente la valeur-cible. Si les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves mises en circulation par un importateur dépassent cette valeur-cible, l'importateur devra payer une amende, soit environ 140 francs par véhicule et par gramme de CO₂. Un taux réduit s'appliquera jusqu'en 2018 pour les trois premiers grammes de dépassement. L'ordonnance permet aux importateurs de s'organiser pour former des communautés d'émission et atteindre ensemble la valeur cible (des voitures à faibles émissions peuvent compenser les «moins bonnes»; ce qui compte, c'est que les émissions moyennes de CO₂ d'un grand importateur ou d'une communauté d'émission soient inférieures ou supérieures à la valeur-cible). Pour tenir compte des délais de commande habituels de la branche automobile, la première année de référence commence le 1er juillet 2012. La loi révisée sur le CO₂ et l'ordonnance d'exécution y relative entrent en vigueur le 1er mai 2012 pour garantir l'application des nouvelles règles.

routesuisse est en principe d'accord avec cette ordonnance. Elle souhaite néanmoins quelques précisions et améliorations dans les domaines suivants:

- obstacles administratifs pour les particuliers: la procédure est trop compliquée pour les particuliers en tant que petits importateurs. La mise en circulation n'est autorisée que lorsque l'office compétent a confirmé le paiement de l'amende. Or, l'immatriculation doit être possible avant le paiement de l'amende.
- inégalités des droits au détriment des particuliers: les particuliers doivent aussi avoir la possibilité de compenser les émissions de CO₂ avec d'autres particuliers.
- importation de voitures usagées: l'absence de sanction ne doit valoir que pour les voitures qui ont été immatriculées au moins durant douze mois à l'étranger.
- procédure de décompte pour les grands importateurs: renoncer aux avances, cours de change CHF/Euro pour les sanctions et amendes.

- *financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et convention de prestations Confédération-CFF pour les années 2013 à 2016 (14.12.11)*: la Confédération envisage de libérer au total 9449 millions de francs durant les années 2013 à 2016 pour compenser les coûts non couverts prévisibles dans l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et pour financer les investissements. 6624 millions reviennent à l'infrastructure des CFF et 2825 millions aux infrastructures des chemins de fer privés. Ce crédit-cadre sert à financer les besoins supplémentaires annoncés par les compagnies ferroviaires pour sauvegarder la substance de l'infrastructure. L'augmentation du crédit-cadre sera compensée dans le compte financier de la Confédération par des réductions correspondantes des contributions au fonds FTP, soit 650 millions de francs durant les années 2013 à 2016. Selon l'OFT, une augmentation supplémentaire du crédit-cadre pour l'infrastructure des CFF ou du crédit d'engagement pour le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés entraînerait un retard des grands projets ferroviaires et doit donc être refusée.

routesuisse s'est en principe déclarée d'accord avec le message gouvernemental. Cependant, elle estime que le financement des infrastructures de transport par les usagers, donc un mode de financement conforme au principe de causalité, doit être sensiblement renforcé. D'autre part, il faut enfin cesser d'abuser du fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP) pour financer des projets qui n'ont pas de rapport avec ce fonds. Cette politique viole une fois de plus le principe de causalité et bétonne le subventionnement transversal du rail aux frais de la route.

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

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

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

L'effectif du secrétariat de **routesuisse** durant l'exercice écoulé était de quatre employés (en partie à temps partiel), soit 360% de postes.

Hans Koller	secrétaire général
Peter Kneubühler	secrétaire général adjoint / chargé de l'information
Hans-Jörg Bardola	chef du service de documentation
Margrit Hostettler-Bosshard	secrétaire

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

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

Groupe d'experts TRASY et Conférence Pétrole à l'état-major de la division Energie (Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE)

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

Comité du Salon international de l'automobile de Genève

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

Conseil d'experts du Fonds suisse de sécurité routière FSR

Comité du Forum suisse de l'énergie

Commission Technique de l'Association suisse des transporteurs routiers ASTAG

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

Commission d'infrastructure et groupe Trafic routier et ferroviaire d'économie-suisse

Groupe de travail Climat d'économiesuisse

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

L'ancien président de **routesuisse**, Niklaus Zürcher, est membre de la Commission administrative du Fonds de sécurité routière FSR. (A partir de la période de fonction 2012-2015, Hans Koller, secrétaire général de **routesuisse**, siégera dans cet organe).

Le président central du TCS, Niklaus Lunsgaard-Hansen (jusqu'en novembre) et Peter Goetschi (dès décembre) représentent **routesuisse** au conseil de la Fondation Centime Climatique.

Economie automobile et secteur routier en 2011

Le trafic routier suisse

Structure et développement

Recensement du trafic

Le trafic sur les autoroutes suisses s'est accru de 2,6% en 2010 par rapport à l'année précédente. Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne de 3% relevée sur une longue période. Avec 25,2 milliards de kilomètres-véhicules, les routes nationales assument aujourd'hui environ 40% du trafic motorisé global de Suisse. Le trafic sur les autoroutes a doublé depuis 1990.

Le trafic lourd de marchandises s'est accru de 6,4% alors qu'il était en recul de 1,25% l'année précédente. La part des autoroutes au trafic lourd atteint 65% du total des prestations de transport. Ces chiffres de l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence la signification des routes nationales pour la Suisse alors que les autoroutes ne représentent que 2,5% du réseau routier helvétique global.

Les plus grands volumes moyens de trafic ont été mesurés en 2010 sur l'A1 entre Genève et Lausanne, entre Berne et Winterthour et sur l'A2 dans la région de Bâle. Quant au trafic lourd, les plus fortes fréquentations ont été enregistrées à Muttentz-Hard (BL). Durant les jours ouvrables, on y recense en moyenne 11 544 poids lourds contre 3263 sur la route du tunnel du St-Gothard.

La plupart des postes de comptage ont relevé une augmentation du trafic de deux à quatre pour-cent par rapport à l'année précédente. Les changements les plus importants ont été notés à Baar (-27,4%) et Urdorf (+44,5%). Ces fortes différences s'expliquent par l'ouverture du contournement ouest de Zurich ainsi que par la N4 dans le district de Knonau.

Une baisse du trafic a été mesurée dans la région de Berne (-0,2 à -5,4%) ainsi que sur l'A1 entre les embranchements de Rothrist et de Birrfeld (-0,4 à -1,9%). Les causes en sont sans doute les grands chantiers ouverts dans ces deux régions. Le trafic a également baissé sur la route du col du St-Gothard (-0,4 à -6,5%).

Un regard sur le trafic journalier moyen mesuré par les postes de comptage les plus fréquentés du réseau des routes nationales suisses indique que plusieurs routes nationales sont empruntées certains jours par plus de 100 000 véhicules. Avec quelque 140 000 véhicules par jour, le poste de comptage de Wallisellen sur l'A1 affiche le trafic le plus fort, suivi de Muttentz (A2; 126 225 véhicules), du tunnel de Baregg (A1; 119 981 véhicules) et du contournement nord de Zurich / Affoltern (A1; 105 000 véhicules).

Trafic de personnes

Demande dans le trafic de personnes

	Personnes	Personnes-kilomètres
<i>Transports publics (chiffres 2010 en millions):</i>		
Chemins de fer	446,2	19 176,6
Transports urbains à courte distance		
- Trams	471,2	986,9
- Trolleybus	249,4	508,2
- Bus	664,0	2 511,1
Total transports publics.	1 830,8	23 182,8

(Source: OFST 11.3.2.2)

Trafic privé (chiffres 2010 en millions):

Voitures de tourisme.	5 925	85 546
Motocycles.	207	2 482
Cyclomoteurs	35	134
Cars	29	2 503
Total trafic privé	6 196	90 666

(Source: OFS 11.3.2.2)

Au total, quelque 121 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués sur les routes et rails suisses en 2010. 78% sont revenus à la route (trafic motorisé individuel et transports publics), environ 16% au rail et 6% à la mobilité douce. La part au marché des transports publics sur le rail et la route était légèrement inférieure à 20%.

Entre 1980 et 2010, les prestations de transport du trafic motorisé individuel ont augmenté de 35% pour atteindre 90,7 milliards de personnes-kilomètres. Les prestations de transport des TP ont atteint 23,2 milliards de personnes-kilomètres en 2010, dont 19 milliards sur le rail et 4 milliards sur la route. Cela signifie, à en croire l'Office fédéral des routes (OFROU), que le seul réseau des routes nationales assume 1,55 fois plus de personnes-kilomètres que l'ensemble des transports publics sur le rail et 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 adoption de tarifs favorisant la mobilité (abonnements). Depuis lors en effet, le trafic ferroviaire augmente chaque année en moyenne de près de 4,3% alors que la hausse annuelle du trafic routier est de 0,9% en moyenne.

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

(chiffres en millions)	1990	1995	2000	2005	2009	2010
Personnes transportées (TMI)	5 461	5 372	6 247	5 855	6 144	6 196
Voitures						
de tourisme	5 083	5 109	5 971	5 605	5 877	5 925
Motos	111	131	181	185	203	207
Cyclomoteurs	240	104	70	38	35	35
Cars	27	27	25	26	29	29
Personnes-kilomètres						
Total TMI	77 759	77 789	83 152	86 023	89 930	90 666
Voitures de tourisme	73 271	73 492	78 625	81 422	84 906	85 546
Motos	1 337	1 576	2 174	2 220	2 440	2 482
Cyclomoteurs	862	394	266	146	134	134
Cars	2 289	2 327	2 087	2 235	2 450	2 503
Total trafic lent		5 936	6 502	7 211	7 486	7 566
Bicyclettes	2 217	2 314	1 957	2 014	2 014	2 028
A pied		3 719	4 188	5 254	5 471	5 532

(Source: OFS 11.3.2.2)

Trafic de marchandises

Demande dans le trafic de marchandises

La croissance de l'économie et des échanges commerciaux entraîne une augmentation du trafic de marchandises. Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique, les prestations de transport ont augmenté en Suisse entre 1993 et 2010 de 50% sur la route et de 34% sur le rail. A titre de comparaison: la population de la Suisse s'est accrue de 13% durant cette même période. La route et le rail ont produit globalement en 2010 des prestations de transport de 26,9 milliards de tonnes-kilomètres (2009: 26,3; +2,4%).

Les véhicules de transport de marchandises ont parcouru en 2010 quelque 5,87 milliards de kilomètres (2009: 5,72; +2,6%) sur les routes suisses. 60% sont revenus aux véhicules légers (fourgonnettes et semi-remorques jusqu'à 3,5 t de poids total). La prestation de transport sur la route a globalement atteint 17,1 milliards de tonnes-kilomètres (2009: 16,7; +1,3%) contre 9,8 milliards de tonnes kilomètres sur le rail (2009: 9,4; +4,3%).

La politique suisse des transports vise depuis des décennies à transférer les transports de marchandises de la route au rail. La part des transports ferroviaires de marchandises au total des transports variait durant les vingt ans écoulés entre 42% en 1990 et 36% en 2010. 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 (2010) à 15,4% du tonnage transporté (trafic routier: 84,6%) et à 36,4% des prestations de transport en tonnes-kilomètres (trafic routier: 63,6%).

Sur la route, en revanche, le tonnage transporté a augmenté en moyenne de 1,1 pour-cent par an (chiffres jusqu'en 2010; cf. tableau 2 A dans l'annexe: *Demande dans le transport de marchandises*). En l'espace de 10 ans, la quantité de marchandises transportée par le trafic utilitaire routier a atteint 350 millions de tonnes (+11%), si bien que la part à la totalité des marchandises transportées (en tonnes) est actuellement de 84,6%. Les chemins de fer ont transporté en 2010 quelque 64 millions de tonnes, soit 2,2% de plus qu'en 2000 ou 15,4% de la totalité des marchandises acheminées. L'introduction de l'impôt sur le trafic des poids lourds lié aux prestations (RPLP; 1er janvier 1995) et son augmentation progressive et massive (en 2000, 2001, 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.

Les transports de marchandises sur le rail se déroulent, conformément à la nature de ce mode de transport, sur de longues distances alors que la route intervient surtout sur les distances réduites. Dans les trois types de transport – intérieur, import et export – le trafic routier occupe une position dominante avec à chaque fois environ trois quarts des prestations de transport. S'agissant du trafic de transit, cependant, les transports ferroviaires l'emportent avec une quote-part de 70%. Le rail offre des avantages surtout sur les longues distances, comme par exemple dans le transit.

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 (t-km) de 89% depuis 2000 (chiffres disponibles jusqu'en 2010) en tirant leur 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 10% depuis la hausse de cette limite. Les prestations de transport des utilitaires légers ont également réalisé une progression considérable (25%). Les véhicules semi-remorques assurent aujourd'hui 51% des prestations de transport sur les routes suisses (2000: 34%), les trains routiers 43% (2000: 60%) et les utilitaires légers six pour-cent (2000: 6%).

La part du trafic lourd international (import, export, transit en t-km) au trafic suisse de marchandises est actuellement de 41%. Elle n'était que de 30% en 2000. Les prestations de transport des véhicules utilitaires étrangers ont augmenté de 86% entre 2000 et 2010.

Trafic de marchandises à travers les Alpes suisses

Le trafic de marchandises routier et ferroviaire par les passages alpins suisses, français et autrichiens entre le Mont-Cenis et le Brenner a augmenté de 10,3 millions de tonnes (11%) en 2010 par rapport à l'année précédente. 105,0 millions de tonnes ont été transportées au total sur ces axes. Ce chiffre correspond à une augmentation de 107,2% par rapport à 1980 (50,7 millions de tonnes).

La part du rail à l'ensemble du transit alpin de marchandises était de 40,3% en 2010 (38,4% l'année précédente). Ventilée en fonction des différents pays, la part du rail était de 62,6% (année précédente 60,8%) en Suisse, de 33,4% (32,7%) en Autriche et de 16,5% (11,8%) en France.

La part du transit au trafic transalpin total de marchandises était de 68,3% (année précédente: 67,9%), soit 11,7% en France (année précédente: 22,9%), 78,9% en Suisse (72,6%) et 88,5% en Autriche (87,4%). La répartition modale dans le trafic de transit en 2010 indique une part du rail de 70,3% (66,9% l'année précédente) pour la Suisse, contre 35,9% pour l'Autriche (34,3%). On ne dispose pas encore de données pour la France quant au trafic ferroviaire de transit en 2010 (année précédente: 0,5%).

Dans le transit de marchandises par les Alpes suisses, environ 25,6 millions de tonnes (2010: 24 millions de t) ont été acheminées par le rail en 2011, soit 1,8 fois de plus que par la route (14,5 millions de tonnes; 2010: 14,3 millions de t). Globalement, la quantité de marchandises transportées sur la route et le rail durant l'exercice écoulé a dépassé pour la première fois 40 millions de tonnes, bien que le ralentissement économique ait provoqué un net recul des transports durant le second semestre. La répartition modale se chiffre actuellement à 64/36% en faveur des transports ferroviaires. Depuis 2000 le tonnage passant par le rail s'accroît de 2,4% en moyenne par an alors que ce taux est de 4,8% sur la route (cf. tableau 3 A en annexe: Demande dans le transit alpin de marchandises).

Dans le pur trafic de transit (de frontière à frontière), le rail a acheminé environ 21 millions de tonnes (chiffres disponibles jusqu'à fin 2010), soit environ deux fois plus que la route (9 millions de t). Dans ce secteur la répartition modale est de 70:30% en faveur du rail. Depuis 2000 le tonnage transporté dans le trafic de transit par le rail progresse de 2,8% en moyenne par an alors que le taux de croissance sur la route est de 7,4% par an (chiffres disponibles jusqu'en 2010; cf. tableau 3A 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 par les Alpes suisses s'est accru de 60% (jusqu'en 2010) alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'a connu qu'une hausse de 17%. Ainsi, la part du rail aux transports transalpins de marchandises a reculé de 7 points-% depuis 2000 pour s'établir à 63%. Inversement, la part au marché de la route a progressé de 7 points-% pour atteindre 37%. En l'espace de treize ans, les transports de marchandises par la route ont plus que doublé alors que les transports ferroviaires n'ont augmenté que de 36%.

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

Nombre de véhicules routiers lourds dans le transit alpin suisse

Transit alpin suisse (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) (nb. de véhicules en milliers)			Trafic de transit suisse (nb. de véhicules en milliers)	
2000:	1404		736	
2005:	1204		590	
2006:	1180	(-2%)	582	(-1%)
2007:	1263	(+7%)	647	(+11%)
2008:	1275	(+1%)	672	(+4%)
2009:	1180	(-7%)	638	(-5%)
2010:	1257	(+7%)	691	(+8%)
2011:	1258	(+0,1%)		

(Source: DETEC, Alpinfo)

En 2011 comme en 2010, environ 1,26 million de véhicules lourds de transport de marchandises ont traversé les Alpes suisses, Au total, le nombre de trajets était inférieur de 10,4% à celui de l'année-référence 2000 et dépassait de 608 000 trajets à l'objectif visé par la loi sur le transfert 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). Ces chiffres confirment une fois de plus que l'objectif de réduction du nombre de trajets de poids lourds en transit alpin est irréaliste.

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 de marchandises européen, mais qui, de l'autre côté, refuse, pour des questions de politique intérieure, d'augmenter la capacité routière. Les premières victimes de cette politique contradictoire sont les transporteurs suisses et, avec eux, toute l'économie intérieure.

Dans son rapport 2011 sur le transfert de la route au rail, le Conseil fédéral constate que l'objectif intermédiaire d'un million de trajets de poids lourds ne pourra pas être atteint à la fin de l'année en cours, pas plus que l'objectif final de 650 000 trajets par an ne pourra être réalisé d'ici à 2018 avec les instruments disponibles. Le Conseil fédéral renonce pour le moment à un instrument d'économie planifiée comme une bourse aux transits alpins. Il envisage de maintenir les instruments de transfert et mesures d'accompagnement

existants tout en faisant quelques propositions nouvelles comme le financement et la construction d'un corridor de quatre mètres sur l'axe du St-Gothard des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), l'exploitation de la marge de manœuvre donnée par l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres en matière de fixation des taxes grevant le trafic lourd transalpin et une étude de la possibilité d'adapter la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations pour en faire un instrument d'incitation. Le gouvernement songe également à prolonger le cadre de paiement pour encourager le transit ferroviaire alpin de marchandises afin d'exploiter rapidement toute la capacité de l'axe du St-Gothard ainsi que de poursuivre le programme «chaussée roulan- te» comme mesure d'accompagnement de l'interdiction de rouler la nuit.

Développement du parc de véhicules

Selon les données de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le parc automobile suisse a progressé au total de 2,2% durant l'exercice écoulé. Jamais encore autant de véhicules à moteur n'ont été mis en circulation qu'en 2011.

Au 30 septembre, on dénombrait 5 480 302 véhicules à moteur, soit 120 347 de plus qu'une année auparavant. Cet effectif comprenait 4 163 003 voitures de tourisme (+2,1 %; +87 178), 665 870 motocycles (+2,3%; +14 668), 348 553 véhicules de transport de marchandises (+4,0%, +13 353), 187 130 véhicules agricoles (+0,3%; +645), 60 324 véhicules industriels (+3,1 %; +1832) et 55 422 véhicules de transport de personnes (+5,1 %; +2671).

Alors que le nombre de voitures de tourisme – elles représentent environ les trois quarts du parc automobile suisse – a augmenté de 17% entre 2000 et 2011, le parc de véhicules de transport de personnes a progressé de 38% et celui des véhicules de transport de marchandises de 25%. Le nombre de motocycles a progressé de 60% durant cette période, un développement qui s'explique surtout par le succès des scooters.

Dans la catégorie des voitures de tourisme, la tendance favorable au moteur diesel s'est poursuivie en 2011: le nombre de véhicules diesel a progressé de 11,9% (+87 982 voitures) par rapport à l'exercice précédent. Avec un total de 827 094 unités, les voitures diesel représentent aujourd'hui 20% du parc suisse de voitures de tourisme. Une progression plus forte, quoiqu'à un niveau plus bas, a été observée pour les modèles hybrides dont le nombre a augmenté de 29% (+4876) pour atteindre 22 032 unités. La propulsion hybride combine un moteur à explosion (généralement à essence) et un moteur électrique. Les voitures purement électriques ont pour la première fois franchi le seuil des mille unités (1044, +397, +57% par rapport à 2010).

La tendance aux voitures de tourisme à traction quatre roues ne se dément pas. Entre 2010 et 2011, leur nombre a augmenté de 6,9% pour atteindre 893 400 véhicules (21,5% du parc total de voitures de tourisme). Même constat pour les breaks dont le nombre a progressé de 6,1% pour atteindre 970 400 unités en 2011.

L'âge moyen des voitures de tourisme suisse est resté inchangé (8,2 ans) avec une légère tendance à la hausse. La cylindrée moyenne a légèrement diminué

en 2011 pour tomber à 1964 cm³ (6 cm³ de moins que l'année précédente). Ces chiffres confirment la tendance aux plus petites cylindrées qui a commencé en 2007 après de nombreuses années de croissance. En revanche, la puissance moyenne est restée à 100 kW en 2011.

Depuis 2008 la croissance du parc de voitures de tourisme est plus lente que celle de la population. Autrefois, ces évolutions étaient inverses. Conséquence: une baisse du degré de motorisation depuis 2008. La Suisse compte 523 voitures de tourisme pour 1000 habitants en 2011 (517 en 2010).

Voitures de tourisme pour 1000 habitants (degré de motorisation)

Suisse total	517
Tessin	609
Suisse centrale	539
Suisse orientale	531
Bassin lémanique	518
Plateau suisse	514
Nord-Ouest de la Suisse	508
Zurich	484

(chiffres de 2010)

Parmi nos voisins directs, l'Italie (2009: 606) est davantage motorisées, tandis que la densité des véhicules à moteur est plus faible en Autriche (2009: 522), en Allemagne (2009: 509) et en France (2007: 482).

Sécurité routière

Statistique des accidents

Selon l'OFS, 18 990 accidents de la circulation faisant des dommages corporels se sont produits en 2011, soit 3% de moins qu'en 2010 (19 609 accidents). Le nombre de victimes de la route a baissé une nouvelle fois par rapport à l'année précédente: en 2011 320 personnes (année précédente: 327; -2,1%) sont mortes sur les routes suisses, 4437 ont été blessées grièvement (2010: 4458; -0,5%), 18 805 (19 779, -4,9%) ont été blessées légèrement. Ce qui frappe dans cette statistique, c'est l'augmentation du nombre de victimes d'accidents chez les piétons ainsi que chez les cyclistes et motards.

Sur les 4757 victimes d'accidents graves (tués et blessés grièvement atteints), 1329 étaient des occupants de voitures de tourisme et 1461 circulaient à moto. Alors que le nombre de cyclistes grièvement blessés a baissé en 2010, il a de nouveau augmenté en 2011 pour atteindre 906. 756 piétons ont été victimes d'accidents graves en 2010 contre 781 en 2010.

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

Etudes

Une enquête effectuée par l'Association suisse des moniteurs de conduite auprès de 20 centres de formation continue a révélé qu'environ huit conducteurs sur dix sont incapables d'adapter leur vitesse aux conditions de circulation. 90% ignorent la priorité de droite et 70% sont incapables de faire un freinage d'urgence correct au premier essai. Par ailleurs, ces conducteurs coupent fréquemment les virages (mauvaise technique visuelle) et ne tiennent pas correctement le volant.

Ces mauvais résultats sont expliqués par des déficiences au niveau de la formation de base. Celle-ci n'est pas durable, car la majorité des nouveaux conducteurs cherchent à obtenir leur permis de conduire avec un minimum de leçons de conduite. D'où la proposition de prescrire un nombre minimal de leçons.

Mesures de sécurité routière

Les Chambres fédérales ont entamé durant l'exercice écoulé l'examen du programme de sécurité routière «Via sicura». Le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité ce projet en refusant cependant la proposition du Conseil fédéral de limiter la durée de validité des permis de conduire et d'exiger un test visuel pour les conducteurs âgés de plus de 50 ans. L'idée d'interdire aux personnes de plus de 70 ans la conduite d'un minibus n'a pas eu de chance non plus à la Petite Chambre. En revanche, les enfants de moins de 14 ans seront obligés de porter un casque pour circuler à vélo.

Le Conseil national a ouvert le dossier «Via sicura» durant la session de décembre. La Grande Chambre ne veut ni d'une obligation générale de porter le casque cycliste, ni d'une telle obligation limitée aux enfants de moins de 14 ans. Elle a également supprimé l'âge minimal pour circuler à vélo sur la voie publique.

Après la décision du Conseil national, le droit de la route sera définitivement durci à l'égard des chauffards, si bien que «Via sicura» constituera aussi un contreprojet indirect à l'initiative populaire pendante contre les graves excès de vitesse. Le Parlement s'est prononcé à une forte majorité pour augmenter les peines privatives de liberté (un à quatre ans) qui sanctionnent des excès de vitesse allant de 40 à 80 km/h selon la limitation en vigueur. La Grande Chambre a également décidé de permettre aux tribunaux de faire saisir le véhicule du coupable dans les cas de violations particulièrement graves des règles de la circulation.

La Grande Chambre a approuvé définitivement la tolérance zéro concernant la consommation d'alcool des conducteurs assumant des responsabilités particulières comme les chauffeurs de poids lourds, de bus et de taxis, les moniteurs de conduite et leurs élèves. Elle a également adopté une disposition pénale sanctionnant la commercialisation d'avertisseurs antiradar. Le remplacement des analyses sanguines par de simples tests de l'haleine pour déterminer une inaptitude à conduire à cause de l'alcool a cependant été supprimé du programme «Via sicura». Le Conseil national a également rejeté la proposition de restreindre la liberté des cantons d'utiliser le produit des peines pécuniaires et amendes. Enfin, il s'est opposé à un retrait préventif du permis de conduire jusqu'au jugement ayant force de loi pour les présumés chauffards et à la limitation de la durée de validité des permis de conduire demandée par le Conseil fédéral. L'examen parlementaire du programme «Via sicura» n'était pas encore terminé à la fin l'exercice pris en considération.

Le 18 juillet, la Chancellerie fédérale a annoncé l'aboutissement officiel de l'initiative populaire fédérale «protection contre les chauffards» avec 105 763 signatures valables. Cette initiative a été lancée par l'organisation de victimes de la route "Roadcross". Elle exige une peine privative de liberté d'un à quatre ans pour les personnes ayant pris le risque d'un accident avec des morts et des blessés grièvement atteints en violant volontairement les règles élémentaires de la circulation routière, soit en dépassant massivement les limitations de vitesse, en procédant à des dépassements téméraires ou en participant à une course automobile non autorisée. Dans tous les cas, un dépassement de la limitation de vitesse est considéré comme particulièrement grave s'il est d'au moins 40 km/h dans une zone limitée à 30 km/h, de 50 km/h au moins à l'intérieur des localités, d'au moins 60 km/h à l'extérieur des localités et d'au moins 80 km/h sur les autoroutes.

Dans un communiqué de presse, routesuisse a jugé déplacé d'inscrire dans la Constitution fédérale une liste détaillée de mesures contre les chauffards et les excès de vitesse. En revanche, il est parfaitement justifié d'agir dans ce sens au niveau de la loi. Le programme de sécurité routière «Via sicura» actuellement à l'examen parlementaire offre précisément l'occasion d'imposer des règles plus sévères concernant les chauffards. L'initiative populaire enfonce des portes ouvertes et doit donc être refusée, a conclu routesuisse.

L'initiative populaire cantonale zurichoise concernant l'utilisation du produit des amendes d'ordre dans le trafic routier, qui avait été lancée par la section zurichoise de l'Automobile Club de Suisse (ACS), a clairement échoué lors du scrutin du 13 février. Près des trois quarts des citoyennes et citoyens du canton de Zurich ont refusé d'affecter un quart du produit des amendes à des mesures améliorant la sécurité routière.

Depuis le 1^{er} novembre, les voitures de tourisme et utilitaires légers homologués dans l'UE doivent être équipés d'un programme de stabilisation électronique (ESP). Cette obligation sera valable d'une manière générale pour tous les véhicules neufs à partir du 31 octobre 2014. La Commission européenne entend accroître la sécurité routière par cette obligation imposée aux constructeurs. Selon l'entreprise Bosch, le système ESP permet d'éviter jusqu'à 80% des accidents dus à un dérapage.

Droit de la circulation routière

Nouvelles dispositions légales

Durant l'exercice pris en considération, le Conseil fédéral et le Parlement ont édicté et partiellement mis en vigueur les dispositions légales suivantes:

- 7 février: les nouveaux modèles automobiles doivent être équipés dès à présent d'un éclairage de jour.

La Suisse reprend ainsi une norme UE qui ne vaut dans un premier temps que pour les véhicules d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes. Cette prescription vient juste d'entrer en vigueur dans l'UE. Elle sera étendue au milieu de l'année 2012 aux poids lourds et cars. Ne sont concernés que les nouveaux modèles et non pas tous les véhicules neufs.

- 8 juin: l'Office fédéral des transports a homologué un nouveau système de passage à niveau appelé «Micro».

Le système «Micro» convient aux passages à niveau où les trains sont visibles de loin et ne circulent pas à une vitesse élevée. En principe, il ne faut pas qu'il y ait plus d'une voie. La route ne doit pas être fréquentée par plus de deux véhicules ou personnes en moyenne par heure. Si la fréquentation est plus élevée, un autre système doit être appliqué. Un équipement de passage à niveau de type «Micro» coûte environ 100 000 francs.

Ce système de sécurité fonctionne déjà depuis la fin avril à Schwarzenburg (BE) sur un passage à niveau de la compagnie BLS (Berne–Lötschberg–Simplon). Une vingtaine d'autres installations de ce type suivront. Les compagnies ferroviaires ont l'obligation d'assainir d'ici à la fin 2014 tous les passages à niveau non sécurisés.

- 23 juin: l'OFROU admet des facilités pour les véhicules électriques.

Ces facilités valent pour les véhicules à deux voies dotés d'une propulsion électrique spéciale (par ex., des engins type "segway") ou d'une assistance électrique au pédalage (par ex., vélo-taxis type rickshaw). Ces véhicules ressemblent par leur vitesse et leur mode d'utilisation aux cyclomoteurs, mais leur motorisation et/ou leur poids les classent plutôt dans la catégorie des motos. Les assouplissements concernent la technique du véhicule, les exigences auxquelles doivent répondre les conducteurs et les règles de la circulation. Cette révision facilite l'admission et l'utilisation de ces engins tout en garantissant la sécurité routière.

- 1^{er} octobre: remise simplifiée des cartes de tachygraphe

Le Conseil fédéral a révisé le 30 juin l'ordonnance sur le registre des cartes de tachygraphe (ORCT) afin que les entreprises de transport et les chauffeurs puissent se procurer ces cartes plus simplement et plus avantageusement. Ces cartes sont désormais émises de manière centralisée par l'OFROU. Elles peuvent aussi être commandées en ligne. Ces changements réduisent également le prix des cartes.

- 22 septembre: l'interdiction des courses automobiles en circuit est maintenue en Suisse.

Le Conseil des Etats a mis fin à la longue dispute concernant l'autorisation des courses automobiles en circuit en Suisse. Il a définitivement enterré diverses initiatives parlementaires déposées dans les deux chambres en faveur d'une révision de la loi sur la circulation routière afin que la Suisse autorise à nouveau ce type de compétition. Ces propositions avaient été soutenues par une majorité du Conseil national.

- 1^{er} octobre: ordonnance sur l'admission à la circulation routière (OAC): de nouvelles exigences minimales concernant l'aptitude à conduire un véhicule à moteur entrent en vigueur. Il s'agit des capacités médicales et cognitives des conducteurs.
- 12 octobre: dès le début 2012, les bicyclettes ne doivent plus être munies d'une vignette.

En exécutant la révision du 1^{er} octobre 2010 de la loi sur la circulation routière, le Conseil fédéral avait décidé de modifier l'ordonnance dans ce sens. Les dommages causés par les cyclistes seront à l'avenir pris en charge les assurances-RC privées ou par le Fonds national de garantie (FNG).

- 12 octobre: le Conseil fédéral décide de compléter l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) concernant les contrôles selon OTR 1 et OTR 2. Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2012.
- 19 décembre: loi sur la circulation routière. Peine privative de liberté pour conduite sans permis.

A partir du 1^{er} janvier 2012, la conduite sans permis sera punie aussi sévèrement que la conduite alors que le permis a été retiré ou qu'il a été invalidé. Le Conseil fédéral a mis en vigueur le 1^{er} janvier 2012 cette modification du 17 décembre 2010 de la loi sur la circulation routière (LCR). La sanction pénale varie entre une peine privative de liberté allant jusqu'à trois ans et/ou une amende pécuniaire allant jusqu'à 360 jours-amende de 3000 francs au maximum. Cette révision de la loi remonte à une initiative parlementaire du conseiller national Heer (UDC, Zurich; 08.421).

Exécution de la loi

Le premier contrôle de vitesse sur tronçon (CVT) visant à calculer la vitesse moyenne sur un tronçon de route a été mis en service dans le tunnel d'Arisdorf (BL) sur l'autoroute A2. Cette installation ne mesure plus la vitesse ponctuelle d'une voiture, mais sa vitesse moyenne sur une certaine distance, en l'occurrence 1,5 kilomètre.

L'OFROU teste le système CVT à deux endroits fixes, c'est-à-dire dans le tunnel d'Arisdorf et, depuis la fin mai, sur l'autoroute A9 près de Bex (VD). Une installation portable sera utilisée à partir du printemps. Le but de l'OFROU est de déterminer si cette méthode de contrôle de la vitesse donne des résultats aussi positifs que, par exemple, en Italie, en Autriche ou aux Pays-Bas.

Le Conseil fédéral a approuvé en mars un concept prévoyant un réseau de 16 aires de stationnement pour poids lourds le long des routes nationales. Il répond ainsi à un postulat du conseiller aux Etats Rolf Büttiker (PLR, Soleure). Ce réseau comprend des aires de stationnement de différentes tailles, une petite pouvant accueillir 30 à 50 camions, une grande environ 100. Douze des seize aires existent déjà ou sont planifiées. L'objectif final est que sur les principaux axes de transit les chauffeurs puissent rejoindre une aire de stationnement toutes les 60 minutes. Ils pourront ainsi planifier leur horaire de travail de manière à ne pas entrer en conflit avec les prescriptions sur le repos.

Un nouveau système de contrôle du trafic routier a été introduit pour la première fois dans le canton de Berne début mars. Grâce à cet appareil mobile d'un prix d'environ 350 000 francs, la police de la circulation bernoise sera la première du pays à pouvoir enregistrer les conducteurs ne respectant pas une distance suffisante. Lorsque ce système constate que la distance entre deux véhicules est trop faible, il relève le numéro de plaque de la voiture et fait une photo du conducteur. Selon les déclarations de la police, le but de cette innovation est d'accroître la sécurité routière, car les véhicules se suivant de trop près sont la principale cause des accidents de la route.

Mesures administratives

Selon les chiffres tirés du registre central des mesures administratives en matière de circulation routière (ADMAS) de l'Office fédéral des routes (OFROU), 76 913 personnes ont dû déposer leur permis en 2011, soit 2073 de moins que l'année précédente. Compte tenu également des retraits de permis d'élève-conducteur (2807 retraits) et de permis de conduire professionnels (2416 retraits), 82 136 permis de conduire ont été retirés au total.

Les principales raisons de ces retraits de permis étaient comme les années précédentes un dépassement de la vitesse maximale et l'alcool au volant. Le nombre de retraits pour excès de vitesse a baissé l'an passé de 9% pour tomber à 32 231 cas. Un record absolu avait été enregistré en 2010 dans ce domaine. Le nombre de permis de conduire retirés pour conduite en état d'ébriété (0,8 pour-mille et plus) a diminué de 6,2% (17 217 cas) alors que les avertissements (0,5 à 0,79 pour-mille) ont reculé de 5,5% (6374 cas).

On constate également un recul des permis retirés pour inattention et distraction durant l'exercice écoulé. L'utilisation interdite d'équipements électro-

niques de communication et multimédias, de téléphones et de systèmes de navigation durant le trajet a été la cause de 9575 retraits de permis (9775 en 2010), soit 2% de moins que l'exercice précédent.

La majorité des retraits de permis étaient d'une durée d'un à trois mois (près de 62,8%). Les retraits d'une durée de sept à douze mois ont baissé de 4,5% pour tomber 3477 cas. Les retraits du permis de conduire pour plus de douze mois ont reculé de 1682 à 1517 (-9,8%). Près de 20% des permis retirés l'ont été pour une durée indéterminée. Cette proportion est en hausse de près de 7% par rapport à l'année précédente (augmentation de 22,5% en 2010).

Le durcissement du droit intervenu en 2005 (système à cascade avec prolongation progressive de la durée du retrait pour les récidivistes) a permis pour la première fois de maintenir à un faible niveau l'augmentation du nombre de retraits. Si cette tendance se poursuit dans les années à venir, voire si le nombre de retraits de permis baisse durablement, l'objectif principal de la réforme sera atteint, a relevé l'OFROU.

Durant l'exercice écoulé, 3504 examens psychologiques ont été ordonnés pour déterminer l'aptitude caractérielle à conduire sûrement. Ce chiffre est en augmentation de 15% (plus 467 cas) par rapport à 2010. Ce développement s'explique par deux raisons principalement:

- après l'annulation du permis de conduire à l'essai, la personne concernée ne peut demander un nouveau permis d'élève-conducteur qu'après avoir passé avec succès un examen psychologique portant sur son aptitude à conduire.
- le système à cascades pour les récidivistes a été introduit en 2005; il exige qu'après trois contraventions graves le conducteur fautif doit se soumettre à un examen psychologique.

Les résultats des examens psychologiques tendent à prouver que de nombreuses personnes ne disposent pas des facultés caractérielles nécessaires à une conduite sûre. Elles ont donc dû déposer leur permis de conduire pour une durée indéterminée. Le nombre de ces cas a augmenté de 50 pour atteindre 1023 (+5%).

En chiffres absolus, les retraits sont les plus nombreux dans la catégorie des 20-29 ans (cumulé: 24 327 cas; -5,7%), suivie des 30 à 39 ans (cumulé: 16 845 cas; -2,9%) et des 40 à 49 ans (cumulé: 16 329 cas; -1,8%). 10 679 (+/-0%) permis ont été retirés dans le groupe d'âge des 50 à 59 ans et 5400 (-0,4%) dans celui des 60 à 69 ans. Pour les 70 ans et plus on compte 5381 retraits (+9,7%). En outre, 3175 conducteurs de moins de 20 ans ont dû déposer leur permis de conduire, chiffre en baisse de 7,3%.

Le nombre de personnes ayant un domicile et un permis de conduire étranger, qui se sont vu interdire la conduite sur les routes suisses en raison d'une violation dangereuse des règles de la circulation (interdiction de conduire limitée dans le temps), a légèrement augmenté durant l'exercice écoulé (de 18 369 à 18 847; +2,6%).

(Le tableau 14A en annexe informe sur les retraits de permis de conduire en 2011.)

Politique des transports

Union européenne (UE)

La Commission UE a présenté fin mars une stratégie à long terme en politique des transports (ledit Livre blanc) qui tente de concilier les exigences de la protection du climat, de la croissance économique et de la mobilité. D'une part, la Commission UE vise un système de transport compétitif et performant qui accroît la mobilité; d'autre part, elle cherche à réduire la dépendance du pétrole ainsi que les émissions de CO₂ dues au trafic de 60% d'ici à 2050 par rapport à leur niveau de 1990 (de 20% par rapport à 2008 jusqu'en 2030, soit de 70% jusqu'en 2050). En outre, 30% des transports de marchandises sur des distances moyennes (300 km et plus) devraient être transférés vers le chemin de fer et le bateau d'ici à 2030, et même plus de 50% d'ici à 2050. Les transports de personnes devraient eux aussi passer en majorité au rail sur les distances moyennes d'ici à 2050. Le trafic individuel devrait de préférence se limiter aux derniers kilomètres.

A long terme, la Commission UE songe à une internalisation par étapes et obligatoire des coûts externes du trafic routier et ferroviaire. Le Livre blanc exclut l'option d'une limitation ou d'une réduction de la mobilité. Siim Kallas, commissaire européen aux transports, a relevé ce qui suit à ce propos: l'hypothèse largement répandue, selon laquelle il faut réduire la mobilité pour combattre le changement climatique, est une erreur. La compétitivité mondiale de l'Europe, la croissance économique et la qualité de la vie quotidienne des citoyennes et des citoyens dépendent avant tout de la mise en place de réseaux de transports concurrentiels. Une autre nouveauté est que la Commission UE ne prend plus en considération des concepts comme, par exemple, l'idée suisse d'une bourse aux transports (alpins).

Le Parlement UE a approuvé début juin une révision de la directive concernant les vignettes européennes. Les Etats membres UE restent libres de prélever ces redevances routières ou non. La modification principale concerne les limites imposées aux systèmes de péage du trafic lourd dans le but de renforcer le principe de causalité. A l'avenir, les Etats membres pourront imposer au trafic lourd non seulement les coûts d'infrastructures, mais aussi, dans certaines limites, les coûts externes liés à la pollution de l'air et au bruit. Le péage pourra également être différencié en fonction des heures de la journée. Les tarifs maximaux pourront atteindre 175% du tarif de base durant cinq heures par jour. Le but est de déplacer le trafic à des heures où le risque de bouchon est moins élevé.

La nouvelle directive UE sur les vignettes vaut pour toutes les autoroutes. Même avec cette extension, l'UE reste en deçà des conditions mises en place en Suisse avec la RPLP.

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

Durant l'exercice écoulé, les mesures d'accompagnement approuvées en 2001 dans le cadre de l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres en vue de réguler le trafic de marchandises ont été poursuivies. Le tunnel routier

du Gothard a continué d'être soumis au système du «compte-gouttes», qui envoie les camions dans la galerie l'un après l'autre avec des intervalles de 150 mètres. Dès que la capacité du tunnel est dépassée (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 précédant les rampes d'accès au tunnel. Les transports à destination de la Suisse méridionale bénéficient de facilités en ce sens qu'en cas de saturation des axes, les véhicules munis d'une autorisation «S» peuvent sauter les aires d'attente avancées et accéder directement au système de compte-gouttes.

Durant l'exercice écoulé, la «phase rouge» pour le transit alpin de marchandises n'a été imposée aucun jour. Seul le tunnel du Simplon a dû être fermé au début de l'année durant trois jours en raison de la présence de fumée.

Centres de contrôle du trafic lourd: cinq centres de contrôle du trafic lourd étaient à disposition durant l'exercice écoulé pour surveiller les transports routiers de marchandises: Schaffhouse, Unterrealta (GR) et Berne-Möslli, Rips-hausen près d'Erstfeld (UR) et Stans (NW). Dans les années à venir, la Suisse disposera de douze centres de contrôle du trafic lourd sur le réseau des routes nationales.

Construction routière

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

Les investissements dans les infrastructures de la route et du rail sont déséquilibrés depuis longtemps si l'on tient compte des prestations fournies par ces deux modes de transport. Alors que les dépenses calculées pour 100 prestations-kilomètres (personnes et marchandises) de la Confédération pour les routes (routes nationales, routes principales, routes cantonales) sont restées quasiment inchangées depuis 1970, voire ont même légèrement baissé, les dépenses fédérales pour les transports publics, soit en particulier le rail, ont massivement progressé durant cette même période. Concrètement, la Confédération, les cantons et les communes dépensent environ 13,60 francs par 100 prestations-kilomètres pour les transports publics contre seulement 3,80 francs pour la route (chiffres de 2009).

Selon le rapport du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 sur l'avenir des infrastructures nationales en Suisse, 400 km du réseau des routes nationales seront surchargés vers l'an 2020 environ, dont 81 km très fortement et 181 km fortement. C'est dire qu'il est grand temps de s'attaquer à l'élimination des goulets d'étranglement existants (le plus souvent connus depuis longtemps) et prévisibles sur le réseau des routes nationales. Il faut que le trafic soit fluide et prévisible sur l'ensemble de ce réseau. Les goulets existants et prévisibles doivent être corrigés dans les délais utiles, soit en ajoutant des voies de circulation, soit en adaptant le réseau.

45

Le Conseil fédéral chiffre le coût global de l'aménagement du réseau des routes nationales entre 2010 et 2030 à quelque 67 milliards de francs (sans la TVA et le renchérissement). Ce coût comprend les points suivants:

- l'aménagement ordinaire (protection antibruit, sécurité des tunnels, passages de gibier, etc.); (13,6 milliards de francs),

- achèvement du réseau (8,5 milliards de francs),
- élimination immédiate de goulets d'étranglement (5,5 milliards de francs)
- adaptations urgentes du réseau (5,4 milliards de francs),
- adaptation de l'arrêté sur le réseau concernant la reprise de routes cantonales (4,0 milliards de francs),
- autres éliminations prévisibles (10 milliards de francs) et souhaitables (5,8 milliards de francs) de goulets d'étranglement
- l'aménagement de bypass près des agglomérations (13,94 milliards de francs).

A ce montant s'ajoute le coût de l'entretien, soit 1,1 milliard de francs par an (22 milliards de francs au total).

Les associations routières ont toujours relevé que l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales exigeait davantage de moyens financiers que ceux prévus à cet effet dans le fonds d'infrastructure. Le Parlement n'a mis à disposition que 5,5 milliards de francs dans le cadre du fonds d'infrastructure pour l'élimination des goulets d'étranglement critiques du point de vue de la systématique du réseau suisse des routes nationales. Ces moyens ne suffisent cependant qu'à corriger un certain nombre de ralentissements particulièrement graves. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour supprimer d'autres goulets d'étranglements dont la correction est également urgente, mais qui ne sont pas considérés comme prioritaires actuellement. Ces interventions sont indispensables pour assurer durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales

Avec le volume d'investissement prévu à ce jour pour l'achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards) et pour l'élimination des goulets d'étranglement (5,5 milliards) la grande majorité de ces obstacles à la circulation restent en place. Cela est inacceptable pour routesuisse. Il est indispensable d'augmenter le crédit afin de pouvoir éliminer les goulets restants. Le Conseil fédéral doit donc présenter le plus rapidement possible un nouveau projet avec une liste des tronçons et nouveaux éléments de réseaux indispensables pour sauvegarder durablement la fonctionnalité du réseau. Il devra y ajouter un programme de financement et présenter une nouvelle fois ce projet aux milieux intéressés.

Bouchons sur le réseau des routes nationales

La croissance du trafic a pour effet une forte augmentation du nombre d'interruptions de la circulation et de bouchons. En 2010, l'OFROU a recensé 38 524 annonces de bouchons avec au total 15 910 heures d'attente, soit une augmentation de 34% par rapport à l'année précédente, ce qui est extraordinaire. Cette progression massive s'explique en partie par la nouvelle méthode statistique (saisie affinée), mais surtout par la capacité insuffisante des routes. Divers tronçons autoroutiers ont atteint les limites de leur capacité: selon l'analyse de l'OFROU, les deux tiers des heures de bouchon, soit 11 786 heures, ont été provoquées par des surcharges de trafic (8029 heures en 2009). Ce chiffre est supérieur de 47% à celui de l'année précédente.

Les bouchons dus aux accidents ont progressé de 11% (209 heures). En revanche, l'attente en raison des chantiers est restée presque au même niveau (1894 heures, +0,7%).

La situation est particulièrement grave sur le contournement nord de Zurich (Winterthur) où des bouchons ont été enregistrés durant 344 jours de l'année 2010. Très touchés également la région de Baregg, la section Berne-Kriegstetten, le contournement de Lausanne et celui de Genève. A l'entrée sud du tunnel du St-Gothard, il y a eu des bouchons durant 183 jours en 2010, à l'entrée nord durant 141 jours. Les bouchons typiques des fêtes de Pâques et des vacances, qui se concentraient autrefois sur certains weekends, se répartissent aujourd'hui sur plusieurs semaines.

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. Un projet-pilote permettant l'utilisation limitée de la bande d'arrêt d'urgence est en cours en Suisse romande entre Ecublens et Morges.

L'OFROU projette à long terme de ramener plus souvent temporairement la vitesse maximale permise à 80 km/h sur les tronçons autoroutiers actuellement limités à 120 km/h. Il estime qu'une réduction de la vitesse réduit le nombre de bouchons et que les tronçons concernés pourraient absorber environ 10% de trafic supplémentaire. Selon l'OFROU, les limitations à 80 km/h seront introduites progressivement.

Transports publics

Une nouvelle étude de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) confirme que la route constitue un mode de transport important également pour les transports publics. Le réseau des transports publics routiers transporte chaque année 1,3 milliard de personnes (1,4 milliard en 2010), soit environ les trois quarts de tous les passagers des TP. Toujours selon cette étude, le tram et le trolleybus comptent environ 10 fois plus de passagers par kilomètre effectué et les bus trois fois plus que la moyenne totale des TP.

Mesurés sur la base des prestations de transport, 17% des TP se déroulent sur la route. Les prestations de transport des bus et des trams atteignent quatre milliards de personnes-kilomètres par an. Les TP ont donc une part de près de 4% au trafic routier global.

Difficultés et restructurations du trafic ferroviaire

Le **compte ferroviaire** de l'Office fédéral de la statistique (OFS) présente pour les entreprises de chemin de fer un excédent d'exploitation de 298 millions de francs en 2010 (2009: 274 millions de fr.). Le produit (y compris les subventions) a atteint 9,84 milliards de francs (2009: 9,48 milliards) et les charges étaient de 9,54 milliards (2009: 9,20 milliards de fr.). Le degré de couverture des coûts était de 103% (comme l'année précédente).

Sur le produit des transports, soit 4,09 milliards de francs (2009: 3,95 milliards de fr.), 77% (2009: 76%) reviennent au trafic de personnes et 23% (2009: 24%) au transport de marchandises. Les contributions des pouvoirs publics

(Confédération, cantons, communes) aux coûts non couverts de l'offre ferroviaire ainsi que les indemnités pour les prestations d'infrastructure se montaient au total à 3,22 milliards de francs, soit environ 214 millions de plus qu'en 2009. Compte non tenu de ces contributions de la Confédération, des cantons et des communes, le degré de couverture des coûts dans l'exploitation n'est que de 69,3% (70,3% en 2009).

D'un point de vue économique, les résultats des compagnies de chemin de fer paraissent sous un jour différent. En effet, le compte économique, qui exclut les contributions des pouvoirs publics (les subventions ne sont pas considérées comme un produit) indique un découvert de 10,14 milliards de francs (2009: 9,76 milliards de fr.), ce qui équivaut à un degré de rendement propre de seulement 40% (2009 : 40%).

Les coûts externes du trafic ferroviaire (trafic de personnes et de marchandises), qui se montent à environ 471 millions de francs, ne sont pas pris en considération dans le compte ferroviaire (base de calcul: année 2007).

Réforme ferroviaire: les Chambres fédérales ont poursuivi l'examen du gros dossier de la réforme ferroviaire 2. Conseil prioritaire en la matière, le Conseil national s'est rallié aux principales propositions du Conseil fédéral (message du 20 octobre 2010) durant la session de printemps. Il s'est prononcé pour une concurrence dosée par l'intermédiaire de mises au concours également dans le domaine des transports publics. Au vote sur l'ensemble, la Grande Chambre a approuvé le projet par 162 voix contre 1.

Le projet était également incontesté au Conseil des Etats. La Petite Chambre a ajouté quelques précisions concernant la mise au concours dans le trafic de bus pour éviter des doublets administratifs et pour garantir aux entreprises de transport la plus grande transparence possible. En outre, elle a introduit dans le projet de loi un passage qui donne aux entreprises de transport une plus grande marge de manœuvre dans la conception des tarifs.

Cette nouvelle proposition a suscité des contestations au Conseil national et prolongé la procédure d'élimination des divergences. Le Conseil national a également fini par accorder une plus grande liberté tarifaire aux compagnies ferroviaires. Le Parlement n'avait pas terminé l'examen de ce projet à la fin de l'exercice écoulé.

Caisse de pension des CFF: dans son message du 5 mars 2010 le Conseil fédéral propose une contribution d'environ 1,15 milliard de francs à l'assainissement de la caisse de pension des Chemins de fer fédéraux. L'essentiel de cet assainissement est cependant supporté par l'entreprise des CFF et son personnel. De surcroît, cette aide ne sera accordée que si la CP CFF renonce définitivement à toute exigence à l'égard de la Confédération en tant que support et garant des prestations de l'ancienne caisse de pension et d'aide des CFF. Les deux demandes de refinancement d'un montant de 3,3 et 2,7 milliards de francs deviendraient ainsi sans objet. Fin 2009, le découvert de la CP CFF était de 2,2 milliards de francs, ce qui équivaut à un degré de couverture de 84%.

Ce découvert a principalement trois raisons: d'abord, cette caisse créée en 1999 dans le cadre de la séparation des CFF de l'administration fédérale n'a pas été dotée d'une réserve de variation qui lui permettrait de compenser des pertes

normales sur les placements; ensuite, la CP CFF souffre toujours du fait que des employés des CFF ont été, jusqu'en 2006, mis à la retraite anticipée à des conditions provoquant des coûts non couverts (selon un mode établi par la Confédération en 1988 déjà); enfin, la CP CFF, tout comme la caisse de pension des autres entreprises de transport, l'Ascoop, a perdu des sommes énormes au début de la décennie passée en raison de spéculations hasardeuses à la bourse.

Conseil prioritaire dans ce dossier, le Conseil des Etats a approuvé durant la session d'hiver 2010 le projet d'assainissement conformément à la proposition du Conseil fédéral. Le Conseil national s'y est rallié durant la session de printemps 2011. Il a par la même occasion adopté une motion qui exclut toute nouvelle injection de capitaux dans la caisse de pension de la Confédération ou toute autre institution de prévoyance d'une régie fédérale comme les CFF. A vote final, le Conseil national a approuvé le projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF par 137 voix contre 46 et le Conseil des Etats par 42 voix sans opposition. Le texte de loi est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2011.

Hausses tarifaires dans les transports publics: en même temps que le changement d'horaire du mois de décembre, les compagnies suisses de chemin de fer et de bus ont augmenté leurs tarifs de 1,5% en moyenne. La hausse a été supérieure à la moyenne pour les billets individuels, les cartes journalières et l'abonnement général de première classe ainsi que la carte Voie 7 pour les jeunes. Les CFF souhaitent ainsi couvrir davantage les frais d'exploitation croissant dans les secteurs où le découvert est particulièrement important. Cette intention est louable du point de vue du principe de causalité.

Le Conseil fédéral a décidé d'augmenter en 2013 les prix que les compagnies ferroviaires doivent payer pour l'utilisation du réseau ferroviaire suisse. Cette mesure rapportera 200 millions de francs que la Confédération investira dans le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Cette augmentation dudit prix des sillons entraînera une augmentation de sept pour-cent du prix des billets. Selon l'OFT, le trafic supplémentaire provoque une forte augmentation des coûts d'entretien et de renouvellement. En outre, le renchérissement intervenu ces dernières années n'a pas été reporté sur le prix des sillons, relève l'OFT.

Alptransit (Nouvelles lignes ferroviaires alpines, NLFA)

Dans le tunnel ferroviaire de base du St-Gothard (NLFA), la mise en place des équipements techniques et les préparatifs en vue de la mise en service avancent conformément au plan. La principale percée dans le tube ouest a eu lieu le 23 mars. En d'autres termes, les deux galeries à une voie du tunnel de base sont percées sur une longueur total de 57 kilomètres. D'une longueur totale de 152 km, le système du tunnel de base sous le St-Gothard – y compris tous les tunnels, galeries et puits – est complètement terminé.

49

Selon l'OFT, les premiers trains rouleront dès le mois de décembre 2016 dans le tunnel de base du St-Gothard, soit un an plus tôt qu'initialement prévu. A cette époque-là, sept trains au maximum traverseront par heure et par direction ce tunnel.

Dans le tunnel de **base du Ceneri**, le retard accumulé dans le percement du tunnel ouest depuis Sigirino en direction du sud s'est entre-temps transformé

en une avance de deux mois. En revanche, le forage correspondant direction nord accuse un retard d'environ 6 mois en raison de difficultés géologiques. Selon les indications d'Alp-Transit Gothard (ATG), le tunnel du Ceneri pourrait tout de même être mis en service à la fin 2019.

Accès aux NLFA: on ne sait toujours pas quelle direction prendra la ligne de plaine passant par le St-Gothard et le Ceneri en direction du sud. Jusqu'à nouvel avis, les quatre voies de la nouvelle ligne de base ainsi que celles des anciennes lignes aboutiront dans deux voies des deux côtés des Alpes.

L'Allemagne a également annoncé que les voies d'accès aux NLFA ne seront pas prêtes pour l'ouverture de la transversale alpine par le St-Gothard et le Ceneri. Elle explique ce retard par les protestations de la population habitant près de la ligne à quatre voies prévue entre Bâle et Fribourg en Brisgovie ainsi que par un manque d'argent. Berlin n'a libéré pour le moment que 400 millions des quatre milliards d'euros nécessaires à ce projet. L'aménagement de la ligne Schaffhouse-Singen-Stuttgart, qui avait été conclu par contrat, prend ainsi du retard.

L'adaptation des voies d'accès aux tunnels de base des NLFA à la norme européenne avec une hauteur latérale de quatre mètres coûte environ un milliard de francs. L'OFT avait jusqu'ici annoncé un coût de 600 à 800 millions de francs. Il justifie la hausse du prix par le fait que les tunnels doivent être modifiés alors que leur exploitation se poursuit. L'aménagement prévu de l'axe nord-sud de Bâle à Chiasso avec une hauteur latérale de 4 m ne sera achevé qu'après l'ouverture des tunnels du St-Gothard et du Ceneri. L'aménagement de la ligne Bâle-Luino ne sera certainement pas terminé avant 2020 alors que l'aménagement jusqu'à Chiasso durera sans doute jusqu'en 2025 dans le meilleur des cas.

Coûts: l'OFT et Alp-Transit Gothard (ATG) maintiennent leurs prévisions concernant les coûts, les finances et les délais. Ainsi, le coût final se monterait à 18,7 milliards de francs pour les NLFA (niveau des prix 1998). Le crédit global de 19,1 milliards de francs (également niveau des prix 1998), qui a été ouvert le 16 septembre 2008, ne sera donc pas complètement épuisé selon les estimations de l'OFT. Depuis le début du projet, le Conseil fédéral a allongé le crédit global de la NLFA de 2,44 milliards de francs pour couvrir les besoins financiers en cours. Le Parlement et le gouvernement ont ainsi approuvé au total 21,54 milliards de francs (niveau des prix d'avril 2010).

En tenant compte du renchérissement, de la TVA et des intérêts intercalaires, on arrive aujourd'hui à une estimation du coût final de la NLFA de 24 milliards de francs. En 1998, cet ouvrage avait encore été devisé à 12,8 milliards de francs. Depuis la votation populaire sur le financement et les grands projets ferroviaires (FTP), la hausse des coûts est donc de 87% sur la base des connaissances actuelles.

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 pourra être amortie.

Rentabilité: selon une nouvelle étude demandée par l'OFT auprès d'Ecoplan et Infras, la rentabilité des NLFA a continué de se détériorer par rapport aux calculs de rentabilité faits jusqu'ici. Les produits d'exploitation du Loetschberg et du St-Gothard ne contribueront pas à l'amortissement des investissements. Toujours

selon les auteurs de cette étude, les NLFA constituent cependant un investissement rentable et utile des points de vue de l'économie globale, des échanges commerciaux internationaux, de l'accessibilité des régions et de l'attractivité de la place économique suisse. Cela dit, c'est principalement l'étranger qui profite de ces ouvrages: les principaux bénéficiaires de liaisons plus rapides et plus avantageuses sur l'axe nord-sud sont réalisés à l'extérieur de la Suisse.

Au début, l'exploitation des deux tunnels ne couvrira que les frais d'exploitation et d'entretien. 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.

Cette détérioration de la rentabilité des NLFA a plusieurs raisons. Les investissements dépassent d'environ 50% le montant initialement budgétisé en 1997 et les coûts d'exploitation et d'entretien ont été massivement sous-estimés. D'un point de vue économique global, les NLFA ne peuvent pas être rentables non plus: près de la moitié des bénéfices de ces lignes sont générés à l'étranger alors que ces lignes coûtent au moins 200 millions de francs par an à la Suisse.

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

La branche Est de la ligne LGV Rhin-Rhône a été officiellement inaugurée le 8 septembre. La Confédération a participé avec un montant de 100 millions de francs à ce projet d'infrastructure ferroviaire. Ce cofinancement fait partie du programme de raccordement de la Suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse pour lequel un milliard de francs au total est prévu à charge du fonds FTP, donc des usagers motorisés de la route. Le coût de la branche Est de la ligne LGV Rhin-Rhône a été estimé globalement à 2,3 milliards de francs. Les 140 km de nouvelle ligne ferroviaire entre Mulhouse et Dijon réduisent d'une demi-heure la durée du trajet entre Zurich/Bâle et Paris.

Durant l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a approuvé de nouvelles conventions financières avec les CFF et la compagnie BLS en vue de l'aménagement de projets partiels LGV. Deux conventions passées avec les CFF concernent l'augmentation de la capacité ferroviaire à Winterthur (29,7 millions de fr.) et l'extension du carrefour ferroviaire d'Au (9,9 millions de fr.). La mise en service de ces ouvrages est prévue pour décembre 2012. Une autre convention conclue avec les CFF concerne l'augmentation de la vitesse des trains entre Neugrüt et Rüthi dans la vallée st-galloise du Rhin (35,2 millions de fr.). L'accord signé avec la BLS porte sur l'aménagement d'une double voie à Rosshäusern-Mauss (tunnel de Rosshäusern entre Berne et Neuchâtel; 100 millions de fr.).

La Confédération veut supprimer des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire et développer de nouvelles capacités ferroviaires pour répondre à l'augmentation annoncée de la demande: selon certains pronostics, le trafic ferroviaire de personnes et de marchandises devrait en effet s'accroître de

60% d'ici à 2030. Les projets de renforcement de l'infrastructure ferroviaire seront soumis au Parlement par étapes. La première étape prévue dans le cadre du Programme de développement stratégique (PDS) comprend, selon les idées du Conseil fédéral, des projets d'un coût de 3,5 milliards de francs. Ces derniers seront réalisés parallèlement aux mesures approuvées précédemment dans le cadre du programme ZEB (développement futur de l'infrastructure ferroviaire) qui représente un montant de 5,4 milliards. A l'avenir le gouvernement soumettra tous les quatre ou tous les huit ans les nouvelles étapes de construction au Parlement.

Le Parlement fédéral avait décidé en 2009 déjà, dans le cadre de la loi sur le futur développement des infrastructures ferroviaires (ZEB), que les investissements dans Rail 2030 seraient financés par le fonds FTP. C'est dire que la durée de validité de ce fonds doit être prolongée au-delà de la période initialement fixée. Dans son contreprojet à l'initiative ATE «pour les transports publics», le Conseil fédéral a annoncé le 18 janvier 2012 ses intentions concernant l'aménagement et le financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Cette réforme prévoit un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) qui couvrira à l'avenir le coût du renouvellement, de l'exploitation et de l'aménagement du réseau ferroviaire. La lacune financière, notamment au niveau du renouvellement des équipements, sera comblée par des contributions supplémentaires de tous les acteurs concernés, soit la Confédération, les cantons, les passagers ainsi que le mode de transport route (par le biais de la RPLP et dudit quart NLFA).

Le 30 juin 2011, le Conseil fédéral a approuvé la première convention avec les CFF concernant le projet ZEB. Il s'agit notamment de projets liés aux NLFA ainsi que de la ligne diamétrale (DML Zurich). Le coût global se monte à 4400 millions de francs.

Trafic d'agglomération

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

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

Le 15 novembre, le premier coup de pioche a été donné sur le chantier de la nouvelle liaison RER genevoise Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) qui inaugure toute une série de grands projets ferroviaires en Suisse romande. Longue de 16 kilomètres, dont 14 km en Suisse, la ligne CEVA relie la gare de Genève-Cornavin à Annemasse en desservant cinq gares. Elle est en majeure partie sou-terrain. Les travaux dureront six ans. Y compris la planification, ce projet est devisé à 1,6 milliard de francs dont 55,47% sont supportés par la Confédération et 44,53% par le canton de Genève. La part fédérale de 869 millions de francs provient pour l'essentiel du fonds d'infrastructure (550 millions).

(Pour des informations supplémentaires sur ce thème, voir chapitre ci-dessous «Fonds d'infrastructure route»)

Politique énergétique et environnementale

Energie

Nouvelle politique énergétique

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

Le rapport gouvernemental de politique énergétique concernant l'abandon du nucléaire exige une politique énergétique totalement nouvelle et un changement radical des comportements. Ce changement serait obtenu par un «scénario de nouvelle politique énergétique» qui prévoit des taxes d'incitation sur les énergies non renouvelables. Selon ce rapport, le prix de l'essence, par exemple, passerait en 2035 de 2.70 à 4 francs par litre pour influencer les habitudes de mobilité, donc aussi le développement spatial de la société.

Les nouvelles perspectives énergétiques du Conseil fédéral mettent clairement en évidence les conséquences de l'abandon du nucléaire sur le développement des émissions de CO₂. Comme il faudra produire davantage d'électricité avec des agents énergétiques fossiles, la Suisse produirait, selon la composition de son parc d'usines électriques, entre une et douze millions de tonnes de CO₂ supplémentaires en 2050. Si la réduction massive des émissions de CO₂ prévue dans les objectifs climatiques est véritablement réalisée, cette augmentation des émissions devra être intégralement compensée. Le Conseil fédéral estime que cela sera possible moyennant une taxe d'incitation qui rend les agents énergétiques inintéressants. Il faudrait en outre électrifier les transports et recourir massivement aux carburants bio. Ainsi, les émissions de CO₂ devraient baisser d'environ 70% d'ici à 2050 par rapport à leur niveau de 2020.

Consommation d'énergie

La consommation globale d'énergie en Suisse a augmenté de 4,4% entre 2009 et 2010 pour atteindre la valeur record de 911,6 péta-joules (PJ). Ce chiffre est en hausse de 56,6 PJ (+6,6%) par rapport à 2000. La hausse constatée en 2010 était la conséquence des conditions météorologiques froides, de la croissance constante de la population et de la reprise économique après le ralentissement de 2009.

La majeure partie de l'énergie est actuellement consommée par le secteur des transports. Sa part à la consommation totale était de 33,7% en 2010. Elle a certes reculé de 1,7 point-% par rapport à 2000, mais les ventes de carburant en valeur absolue ont tout de même augmenté de 1,5 PJ (+0,5%, non compris les biocarburants et carburants gazeux qui représentent environ 0,9 PJ). Cette hausse n'a pas été continue: les ventes ont baissé d'environ 6% entre 2000 et 2004, pour ensuite reprendre à partir de 2005 (à l'exception de l'année 2009). En 2010, la consommation de carburant n'a que faiblement augmenté (+0,6%).

Les différents carburants se distinguent par leur développement à long terme: les ventes d'essence ont continuellement baissé (2010: -3,6% par rapport à l'année précédente) alors que celles de diesel ont régulièrement augmenté (2010: +3,9%). La tendance au remplacement de l'essence par le diesel se poursuit. Les gains en rendement énergétique ont été sensibles. La consommation normalisée moyenne des nouvelles voitures mises en circulation était de 6,6 l/100 km en 2010, soit 3,5% de moins qu'en 2009. Après une forte baisse en 2009, la consommation de carburants a fait un bond en 2010 (+20%). Les ventes de kérosène ont baissé par rapport à 2000, mais en 2010 elles étaient nettement supérieures au résultat de 2004.

L'Union pétrolière suisse (UP) annonce pour l'année 2011 une augmentation de la consommation globale de carburant de 0,4%. Constatée depuis quelques années déjà, la baisse de la demande d'essence s'est poursuivie durant l'exercice en revue (-3,9% par rapport à 2010). En revanche, la consommation de diesel s'est accrue de 2,7% (cf. à ce propos le chapitre ci-dessous «Ventes d'huiles minérales en Suisse»).

Ces derniers résultats confirment que les ventes de carburants (à l'exclusion du kérosène) n'augmentent plus que légèrement depuis l'an 2000, à raison de 0,2% en moyenne par année. Durant la décennie allant de 1990 à 2000, ces ventes progressaient encore de 1,0% en moyenne par année (voir tableau 12 A; annexe).

L'essence connaît quant à elle une baisse des ventes depuis l'an 2000, soit de 2,4% en moyenne par an. Une croissance marquée caractérise en revanche les ventes de diesel, avec une progression moyenne de 5,6% par an. Dans les années nonante les ventes augmentaient de 0,8% en moyenne par année pour l'essence et de 1,7% pour le diesel.

La consommation moyenne normalisée des voitures de tourisme neuves vendues en Suisse en 2010 a baissé de 3,5% par rapport à 2009 pour s'établir à 6,62 l/100 km. En valeur absolue, cette baisse de la consommation est de 0,24 l/100 km. Alors que la part des immatriculations de voitures diesel neuves a baissé l'an passé pour la première fois depuis 1996, elle a repris en 2010 pour se fixer désormais à 30,3% (2009: 29,3%). Les nouvelles voitures diesel consommaient en 2010 en moyenne 6,21l/100 km, soit 0,59 l/100 km ou 8,7% de moins que la consommation moyenne des nouvelles voitures à essence (6,80 l/100 km).

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont baissé de 4,6% pour s'établir en 2010 à 161 grammes par kilomètre (2009: 167 grammes). Dans l'UE, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves atteignaient en moyenne 146 grammes en 2009.

Les émissions de CO₂ des voitures à essence ont reculé de 3,6% pour tomber à 159 g/km (2009: 165 g/km), celles des modèles diesel ont régressé à 164 g/km (2009: 171 g/km). Pour la troisième fois donc, on constate que les véhicules diesel génèrent plus de CO₂ que les voitures à essence. La différence est de 3,1%.

La consommation de carburant d'une voiture dépend essentiellement de son poids: 100 kg supplémentaires augmentent la consommation d'un demi-litre. Après avoir baissé entre 2008 et 2009, le poids à vide moyen des voitures neuves a de nouveau légèrement augmenté en 2010 pour atteindre 1456 kg (2009: 1448 kg), ce qui équivaut à une hausse de 8 kg ou de 0,5% (2009: baisse de 25 kg, -1,7%).

Le rendement des voitures neuves a continué de s'améliorer. La consommation pour 1000 kg de poids de véhicule était de 4,55 l/100 km en 2010 (2009: 4,74 l/100 km), soit plus de deux litres de moins qu'en 1996 (6,84 l/100 km) et presque trois litres de moins qu'en 1990 (7,5 l/100 km).

La cylindrée moyenne des voitures a continué de baisser en 2010 pour s'établir désormais à 1800 cm³ (-36 cm³ par rapport à 2009). Cette évolution s'explique notamment, d'un côté, par l'augmentation de la part au marché des petites voitures et, d'un autre côté, par la tendance aux moteurs de moindre cylindrée, mais dotés d'une suralimentation. A titre de comparaison, la cylindrée moyenne des voitures de tourisme neuves évoluait entre 1944 et 1989 cm³ entre 1996 et 2007.

Mesures d'économie d'énergie

Le programme «EnergieSuisse» de la Confédération se concentre sur l'information et la sensibilisation de la population aux économies d'énergie. Le but est d'inciter les gens à remplacer de leur propre initiative les voitures gourmandes en essence par des véhicules sobres et les appareils consommant beaucoup d'électricité par des appareils économes. L'accent des futurs efforts sera mis sur la mobilité. Il est par exemple prévu d'informer mieux encore que dans le passé les automobilistes envisageant d'acheter une nouvelle voiture, par exemple en publiant des listes de voitures avec l'indication de leur rendement énergétique. On interviendra également dans la formation des automobilistes. Il est notamment prévu d'étoffer le programme de cours Eco-Drive ou encore de lancer des campagnes invitant les automobilistes à couper le moteur à l'arrêt.

Prescriptions sur la consommation d'énergie: contrairement à l'avis des associations économiques et routières, le Conseil fédéral a décidé d'édicter des prescriptions sur la consommation d'énergie des installations, appareils et véhicules au lieu d'attendre, comme jusqu'ici, l'effet des mesures facultatives. Ce changement de paradigme en politique énergétique exige une modification de l'article 8 de la loi sur l'énergie. Le 4 mars le Conseil fédéral a approuvé un message avec une révision de loi à l'intention du Parlement.

Le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité la révision de la loi sur l'énergie durant sa session de juin alors que le Conseil national a examiné ce projet pendant la session de décembre. Au vote final, la Grande Chambre a approuvé le projet par 139 voix contre 52 avec cinq abstentions, le Conseil des Etats par 42 voix sans opposition et deux abstentions.

Encouragement des carburants biogènes: le Conseil fédéral veut encourager les ventes de carburants biogènes. Malgré l'exemption fiscale et la libéralisation des importations, 48 stations d'essence de Suisse n'ont vendu en 2010 qu'environ 3,7 millions de litres de carburant bioéthanol, quantité qui équivaut à un pour-mille de toutes les ventes de carburants. Le potentiel annuel à long terme du bioéthanol est estimé à 200 millions de litres en Suisse, ce qui équivaut à un potentiel de réduction des émissions de CO₂ de 0,47 million de tonnes brut. En principe, tous les véhicules à moteur peuvent fonctionner au bioéthanol sans modification technique. Selon la norme actuellement en vigueur, il est possible d'ajouter en Suisse 5% de bioéthanol à l'essence et de vendre du carburant E85 pour des véhicules spéciaux type «Flexfuel».

Initiative Cleantech: le Parti socialiste suisse a déposé (PSS) a déposé le 6 septembre son initiative populaire fédérale «de nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables (initiative cleantech)» avec un peu moins de 105 000 signatures valables. Cette initiative exige que la Suisse abandonne progressivement l'énergie nucléaire et quitte sa dépendance du pétrole. D'ici à l'an 2030, la Suisse devrait couvrir au moins la moitié de sa consommation énergétique avec des énergies renouvelables.

Encouragement de véhicules économiques et produisant peu d'émissions: de nouvelles limites ont été fixées le 1^{er} juillet 2010 pour les catégories d'efficacité énergétique selon l'Ordonnance du DETEC sur les données figurant sur l'étiquette Energie des automobiles neuves (OEEA). Ces adaptations se basent sur les données mises à jour pour l'homologation des véhicules. Une fois de plus, seul un septième des nouveaux modèles automobiles tombe dans la meilleure catégorie de rendement énergétique (A).

Le 10 juin, le Conseil fédéral a décidé de modifier l'étiquette-énergie. Désormais, la part relative (quotient de la consommation de carburant et du poids à vide) est ramenée de 40 à 30% et la part absolue (consommation de carburant) est portée de 60 à 70%. En outre, l'étiquette-énergie ne sera pas adaptée tous les deux ans, mais chaque année au niveau le plus récent de la technique. Les associations routières se sont battues en vain contre le renforcement de ces réglementations. L'étiquette-énergie couvre maintenant aussi les modes de propulsion alternatifs comme, par exemple, les voitures électriques. L'ordonnance révisée sur l'énergie est entrée en vigueur le 1^{er} août 2011 avec une phase transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2012.

Environnement

Immissions de polluants atmosphériques

Selon le rapport «Environnement Suisse 2011» des Offices fédéraux de l'environnement (OFEV) et de la statistique (OFS), la qualité de l'environnement s'est notablement améliorée durant les décennies écoulées. Les principaux progrès ont cependant été réalisés avant le changement de millénaire. Depuis, la situation n'a guère changé et peut tout au plus être qualifiée de stable. Aujourd'hui les valeurs-limites d'immission sont certes respectées pour la majorité des polluants atmosphériques, mais les objectifs centraux concernant le changement climatique sont largement ratés. Les engagements pris dans le protocole de Kyoto en termes de réduction des émissions ne peuvent être tenus que moyennant l'achat de certificats d'émission à l'étranger (cf. chapitre Réduction des émissions de CO₂ ci-dessous). Toujours selon ce rapport, le trafic routier est de loin la plus importante source de bruit en raison de l'augmentation constante de la circulation.

Les mesures du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) confirment le succès de la politique de protection de l'air menée jusqu'ici par la Confédération, les cantons et les communes. La qualité de l'air s'est nettement améliorée depuis 1985. La plupart des valeurs limites visant à protéger la santé et l'environnement sont aujourd'hui respectées. Les émissions de soufre, de monoxyde de carbone et de plomb sont même largement

inférieures à ces limites. Tel n'est pas encore le cas des substances nocives que sont l'ozone, les particules fines et le dioxyde d'azote. Bien que la situation se soit également améliorée dans ce domaine, les immissions dépassent les maximums fixés.

La Confédération continue donc de faire des efforts pour réduire encore les émissions d'oxydes d'azote, d'ammoniac, de composés organiques volatiles, de poussières fines pénétrant dans les poumons ainsi que de substances cancérogènes (par ex., suie de diesel, benzo[a]pyren provenant de la combustion de bois et de benzène). Toutes les possibilités techniques seront exploitées pour réduire la totalité des sources d'émission de ces polluants.

Changement climatique

Après d'âpres négociations, la 17^e Conférence de l'ONU sur le climat (Conférence of Parties, COP 17) à Durban (Afrique du Sud) s'est conclue par un compromis. Un nouvel accord global sur le climat sera mis en œuvre d'ici à 2015. Il sera valable pour tous les Etats et entrera en vigueur en 2020. Les travaux correspondants commenceront durant la première moitié de 2012.

La nouvelle politique climatique ne distinguera plus entre pays industrialisés et pays en voie de développement, ce qui équivaut à un véritable changement de paradigme. La contrepartie à la préparation de ce nouvel accord mondial sur le climat consiste en une seconde période d'engagement selon le protocole de Kyoto. Celui-ci contraint jusqu'à la fin de l'année prochaine 37 pays industrialisés et l'Union européenne (UE) à réduire leurs émissions de CO₂.

La prochaine période commencera en 2013. On ne sait pas encore si elle durera jusqu'en 2017 ou 2020. L'UE et d'autres Etats comme la Suisse ont accepté de poursuivre leur engagement. La Russie, le Japon et le Canada, en revanche, ont tourné le dos au protocole de Kyoto. Cela signifie qu'il ne restera à partir de 2013 plus qu'un groupe-noyau à s'imposer une réduction des émissions de CO₂.

Il a par ailleurs été décidé de créer un «Clean Climate Fund» chargé d'administrer une partie des quelque 100 milliards de dollars par an que les pays industrialisés ont promis aux pays en développement après 2020. Diverses améliorations ont été acceptées concernant la protection des forêts tropicales. En outre, des institutions sont prévues pour aider les pays en développement à s'adapter au changement climatique et pour faciliter le transfert de technologies de protection du climat vers les pays en développement.

Réduction des émissions de CO₂

Loi sur le CO₂; Protocole de Kyoto: selon la loi sur le CO₂ du 8 octobre 1999, les émissions de CO₂ en Suisse émanant de la consommation de carburants (à l'exclusion du trafic aérien) doivent être ramenées en valeur moyenne des années 2008-2012 à 14,2 millions de tonnes, un niveau inférieur de 8% à celui de 1990. Dans le secteur des carburants, l'objectif correspondant est une baisse de 21,6 millions de tonnes (-15% par rapport à 1990). La Suisse s'est engagée dans le protocole de Kyoto à abaisser la totalité des émissions de gaz à effet de serre (y compris le méthane et d'autres substances) de 8% entre 2008 et 2012 par rapport à leur niveau de 1990.

En complément aux mesures prises à l'intérieur du pays, il est également possible de faire valoir des certificats d'émission générés grâce à la réalisation de projets de protection du climat à l'étranger (Joint Implementation und Clean Development Mechanism). Il s'avère depuis quelque temps déjà que les objectifs de la loi sur le CO₂ et de l'accord de Kyoto ne peuvent être atteints que si la Fondation Centime Climatique accroît sa production. Le protocole de Kyoto autorise de surcroît la prise en compte de la capacité de réservoir de CO₂ des forêts suisses pour répondre aux objectifs de réduction.

Les émissions de CO₂ dues à la consommation de carburants s'élevaient en 1990 selon les chiffres de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) à 15,43 millions de tonnes; en 2010 elles se situaient avec 17,42 millions de tonnes (-0,34% par rapport à 2009) à 20,9 points-% ou 3,18 millions de tonnes au-dessus de l'objectif fixé pour les années 2008-2012. En tenant compte de la réduction des émissions obtenue grâce à l'achat de certificats d'émissions de CO₂ par la Fondation Centime Climatique, l'objectif du plan visé dans le domaine des carburants se situe à 1,22 million de tonnes (état en 2010).

En 2010 les émissions de CO₂ émanant des combustibles (22,14 millions de tonnes) ont baissé de 1,0% par rapport à 2008; elles sont toujours supérieures de 2,1% à l'objectif 2008-2012.

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	40,86	100,0	25,43	100,0	15,43	100,0
1995	39,27	96,1	24,17	95,0	15,1	97,9
2000	41,24	100,9	24,41	96,0	16,83	109,1
2005	40,78	99,8	23,94	94,1	16,83	109,1
2010	39,56	96,8	22,14	87,1	17,42	112,9
<i>Obj. 2008–12</i>	<i>36,8</i>	<i>90,0</i>	<i>21,6</i>	<i>85,0</i>	<i>14,2</i>	<i>92,0</i>
<i>Obj. 2008–12</i>	<i>38,8</i>		<i>21,6</i>		<i>16,2</i>	

(avec certificats)

(Source: OFEV)

Selon les derniers pronostics de l'OFEV (21 décembre 2011), l'objectif Kyoto peut être réalisé en partant de l'hypothèse d'un développement moyen. Dans le meilleur des cas, cet objectif sera même dépassé, dans le pire des cas, il sera raté. L'incertitude est toujours aussi grande.

Le pronostic OFEV concernant l'objectif fixé dans la loi sur le CO₂ indique qu'en cas de développement moyen on peut s'attendre à un léger dépassement de l'objectif. L'incertitude est ici nettement moins grande que dans le bilan Kyoto, car, d'une part, le réservoir de CO₂ des forêts ne joue aucun rôle, et, d'autre part, les émissions d'origine énergétique, auxquelles se limite la loi sur le CO₂, sont plus faciles à prévoir que la totalité des émissions de gaz à effet de serre.

Fondation Centime Climatique: la Fondation Centime Climatique, une institution privée à laquelle **routesuisse** participe, s'est engagée par rapport à la Confédération à réduire les émissions de CO₂ de 12 millions de tonnes entre 2008 et 2012, dont au moins deux millions en Suisse (contrat conclu en 2005 et contrat complémentaire conclu en 2009). Le 17 janvier 2012, la conseillère fédérale Doris Leuthard, chef du DETEC, a signé une nouvelle convention complémentaire avec la Fondation Centime Climatique dans laquelle cette dernière accepte, en plus de ses engagements pour les années 2008 à 2012, d'apporter une contribution supplémentaire d'un million de tonnes de CO₂ par an, soit au total une réduction de 17 millions de tonnes de CO₂. Cela donne une réduction annuelle de 3,4 millions de tonnes de CO₂, dont au moins 0,4 million doit être obtenu en Suisse.

La Fondation Centime Climatique est financée depuis le 1^{er} octobre 2005 par un prélèvement de 1,5 centime par litre d'essence ou de diesel. Les 100 millions de francs par an qui en résultent permettent de financer aussi bien des mesures dans les domaines des transports, des bâtiments et de l'industrie (en Suisse) que des projets basés sur les mécanismes du protocole de Kyoto (mesures à l'étranger).

Future politique climatique de la Suisse: la révision de la loi sur le CO₂ de 2011 est le point fort de la politique suisse de protection du climat. Ce texte de loi servira de base à la politique climatique après l'ère Kyoto, soit après 2013. Concrètement, il comporte la réglementation légale de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, soit principalement le dioxyde de carbone (CO₂), ainsi que les mesures de réduction. La nouvelle loi sur le CO₂ sert de contreprojet indirect aussi à l'initiative sur le climat qu'à l'initiative anti-4x4 (cf. chapitre Mesures de la Confédération pour réduire les émissions de polluants atmosphériques; ci-dessous). L'initiative climatique exige une réduction des émissions de gaz à effet de serre en Suisse d'au moins 30% par rapport à leur niveau de 1990, et cela jusqu'en 2020. Cet objectif doit être atteint par une taxe sur le CO₂, une gestion économe des réserves énergétiques et le recours à des énergies renouvelables.

La loi sur le CO₂ dans la version du Conseil fédéral prévoyait toute une série de mesures pour atteindre l'objectif climatique. Le secteur de l'automobile est surtout concerné par la taxe CO₂ sur l'essence et le diesel, par la compensation partielle des émissions de CO₂ provenant des carburants moyennant des certificats d'émission qu'achètent les fabricants et les importateurs ainsi que par la limitation des émissions de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme.

Après le Conseil national, le Conseil des Etats s'est décidé pour une révision très «verte» de la loi sur le CO₂. La Petite Chambre a confirmé le choix du Conseil national d'atteindre l'objectif de réduction de 20% uniquement avec des mesures prises au niveau national. Ainsi, les émissions de CO₂ devront être réduites de 20% d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990 sans qu'il soit possible de compenser partiellement les émissions suisses par des mesures prises à l'étranger. Paraissant impossible à atteindre, cet objectif a été combattu par les organisations économiques et routières avec des menaces de référendum. Ce d'autant plus que le Conseil des Etats, contrairement à la Grande Chambre, avait maintenu le moyen de pression d'une taxe CO₂ sur les carburants. Indispensable, selon la conseillère fédérale Doris Leuthard, à

la réalisation de l'ambitieux objectif CO₂, cette taxe aurait pu se monter à 28 centimes par litre de carburant. La différence de prix par rapport à l'étranger aurait disparu et avec elle ledit «tourisme d'essence» aux frontières. Certes, le bilan CO₂ de la Suisse se serait ainsi amélioré d'un coup de 1,5 million de tonnes, mais en contrepartie le fisc fédéral aurait perdu des recettes de plusieurs centaines de millions de francs.

L'élimination des divergences entre les deux chambres et la conclusion de l'examen de la loi sur le CO₂ ont été compliquées par la catastrophe nucléaire de Fukushima (Japon) du 11 mars et par la décision, qui commençait à se dessiner, d'abandonner l'énergie nucléaire. Si la production d'électricité doit à l'avenir se baser davantage sur les agents énergétiques fossiles, le législateur devra bien en tenir compte dans son programme de réduction des émissions de CO₂.

Les Chambres fédérales ont définitivement approuvé la loi sur le CO₂ durant la session d'hiver. Conformément à l'idée des associations routières, le Conseil national a maintenu sa décision de renoncer à une taxe CO₂ sur les carburants. Le Conseil des Etats a fini par se rallier à cette position. Selon les calculs de l'OFEV, cette taxe n'est d'ailleurs pas nécessaire pour atteindre les objectifs de la protection du climat. Conçue également comme un contreprojet à l'initiative sur le climat et à l'initiative anti-4x4, la nouvelle loi vise à réduire de 20% au moins les émissions de d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990. Cette réduction devra être obtenue par des mesures prises à l'intérieur du pays uniquement. En résumé, le législateur a approuvé les instruments et mesures suivants pour atteindre cet objectif:

- l'augmentation de la taxe d'incitation sur les combustibles est maintenue, mais le projet de taxe CO₂ sur les carburants est abandonné. Les entreprises conservent la possibilité de prendre des mesures économiques sur une base volontaire pour être exemptées de la taxe CO₂.
- les émissions moyennes de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme 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 a fait l'objet d'un projet séparé qui entrera déjà en vigueur au milieu de l'année 2012.
- 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 compensatoire maximal de 5 centimes par litre pourra être prélevé sur l'essence et le diesel pour financer l'achat de certificats d'émission.
- malgré la limitation aux mesures prises au niveau national, les entreprises auront à l'avenir la possibilité de compenser leurs émissions à l'étranger via le commerce européen de certificats d'émission.

La loi sur le CO₂ doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2013, certaines mesures même à une date avancée. Le délai référendaire court jusqu'au 13 avril 2012.

Initiative populaire «pour des véhicules plus respectueux des personnes»: ladite initiative anti-4x4 lancée par les Jeunes Verts de Suisse demande à la Confédération d'édicter des règles en faveur de la réduction des effets négatifs de la circulation motorisée, en particulier les accidents et les atteintes à l'environnement dus aux automobiles. L'initiative vise tout particulièrement les gros véhicules tout-terrains puissants, également appelés offroaders. Elle demande aussi que soient interdits les véhicules motorisés, qui mettent démesurément en danger les cyclistes, les piétons et les autres usagers de la route. Les véhicules concernés par ces prescriptions, et qui sont déjà immatriculés pourraient continuer de circuler, mais seraient soumis à une limitation à 100 km/h. Le Conseil fédéral a proposé le rejet de l'initiative des Jeunes Verts et lui oppose un contreprojet indirect dans son message du 20 janvier 2010. Selon cette révision, l'importation de voitures tout-terrain reste permise, mais en contrepartie le Conseil fédéral souhaitait mettre en place un programme de promotion des voitures de petite cylindrée.

Concernant la réduction des émissions de CO₂, le contreprojet indirect dépasse les objectifs de l'initiative populaire puisqu'il impose une valeur moyenne de 130 g/km de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves. Ce rapport correspond à une consommation de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel sur 100 km. Dès 2012, 65% des voitures les plus respectueuses de l'environnement admises à la circulation répondront à cette limite. En 2015, la moyenne d'une flotte de voitures de tourisme neuves devra satisfaire à cette exigence. Une pénalité devra être payée pour chaque gramme de CO₂ supplémentaire. Le montant de celle-ci, de même que l'agenda et la valeur moyenne seront coordonnés avec l'UE. La pénalité pourra atteindre 142.50 francs par gramme et par véhicule, si bien qu'elle peut représenter quelques milliers de francs pour certains types de voiture. Le Conseil fédéral attend des recettes de l'ordre de 125 millions de francs par an. Cet argent sera reversé à la population.

Le gouvernement refusait cependant l'idée d'une limitation à 100 km/h sur les autoroutes pour les voitures déjà immatriculées qui ne respectent pas les nouvelles limites pour le CO₂. Cette exigence toucherait certes quatre voitures sur cinq à l'heure actuelle, mais son utilité pour l'environnement serait relativement faible alors que son application coûterait cher (contrôles). Le Conseil fédéral rejette aussi une limitation du poids à vide à 2,2 tonnes, car cette valeur ne dit rien du poids effectif de la voiture dans le trafic routier.

Les Chambres fédérales ont définitivement approuvé au vote final le 18 mars le contreprojet à l'initiative anti-4x4. Ce texte est entré en vigueur le 1er janvier 2012, mais son application ne débute que le 1er juillet 2012.

Durant la session d'été, l'assemblée fédérale a clairement recommandé au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative anti-4x4. Par la suite, les initiateurs ont accepté de retirer leur projet à certaines conditions. Le comité d'initiative a ainsi saisi la possibilité introduite en 2010 de retirer une initiative sous conditions. Le retrait ne devient définitif que lorsque le contreprojet est entré en vigueur. Ce fut le cas le 1er novembre après l'abandon définitif d'un référendum envisagé par l'Association du commerce automobile indépendant suisse (sigle allemand VFAS) et la section suisse de l'European Association of Independent Vehicle Traders contre la révision de la loi sur le CO₂. Selon l'organisation VFAS,

les réponses données à la procédure de consultation permettent d'espérer que le Conseil fédéral adoptera des prescriptions raisonnables dans l'ordonnance réglant l'importation de voitures neuves.

Le Conseil fédéral a approuvé le 16 décembre la nouvelle ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures de tourisme. Ce texte prescrit notamment que les voitures de tourisme mises en circulation au moins six mois avant leur importation en Suisse sont exemptées des nouvelles dispositions sur le CO₂. Au cas où cette réglementation devait donner lieu à des abus, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pourrait porter ce délai à un an au maximum. A l'inverse, le DETEC aurait la possibilité de réduire cette durée si le marché subit de trop fortes distorsions au détriment des importations directes. Outre cette possibilité de modifier les délais, le DETEC peut imposer des critères supplémentaires (par ex, le kilométrage) pour la première immatriculation en Suisse. Si les émissions de CO₂ des voitures neuves mises en circulation dépassent en moyenne la valeur-cible imposée, l'importateur concerné doit verser une taxe. Cette sanction financière n'a pas de caractère pénal, mais elle constitue un prélèvement d'incitation. Partant des nouvelles valeurs-cibles pour les émissions de CO₂ des voitures de tourisme, on s'attend à des économies de carburant pour environ 770 millions de francs par an.

Réduction des émissions nocives: grâce aux mesures de protection de l'air, la qualité de l'air en Suisse s'est notablement améliorée durant les 25 ans écoulés. Selon le rapport Environnement 2011 de l'OFEV, des problèmes persistent cependant concernant les immissions de poussières fines pénétrant dans les poumons (PM₁₀), l'ozone (O₃), les oxydes d'azote, qui peuvent provoquer des affections de l'appareil respiratoire, circulatoire et cardiaque, ainsi que les polluants atmosphériques comme les suies et le benzène. De surcroît, une trop forte teneur de l'air en acide et composés azotés, l'ammoniac et les oxydes d'azote (NOx) notamment, ont des effets nocifs sur la qualité du sol et des nappes phréatiques, la stabilité des écosystèmes et la diversité des espèces.

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.

Le Conseil fédéral a actualisé la dernière fois en septembre 2009 les concepts de protection de l'air et fixé des objectifs d'émission nationaux. A côté de la poursuite et du développement des mesures prises dans le pays, il s'agira aussi d'encourager les efforts déployés au niveau international. En outre, il sera nécessaire de concevoir les conditions-cadres dans d'autres domaines politiques comme la politique climatique et énergétique de manière à exploiter des synergies au niveau de la protection de l'air.

Une nouvelle étude lancée par l'OFEV tente pour la première fois de déterminer la totalité de la pollution de l'environnement due à la consommation et à la production en Suisse. Selon les auteurs de cette étude, les effets de la consommation sont particulièrement manifestes à l'étranger: de nombreux biens étant exportés, environ 60% de la pollution provoquée par la population suisse se produit à l'étranger.

Les secteurs de la consommation ayant le plus d'effets sur l'environnement sont l'alimentation (28%), l'habitat (28%) et la mobilité (12%). Cependant, seule la mobilité génère davantage d'atteintes à l'environnement en Suisse qu'à l'étranger. Cette étude a également permis d'élaborer pour la première fois une base de données permettant d'évaluer selon la méthode de la rareté écologique («points d'atteintes à l'environnement») la totalité des atteintes à l'environnement provenant de la consommation et de la production. Cette étude vise à contribuer au développement d'une économie "plus verte". A moyen terme, des informations sur l'environnement compléteront celles sur le produit intérieur brut (PIB).

Selon le dernier rapport «Flux d'azote en Suisse» de l'OFEV, les émissions de composés azotés nocifs pour l'environnement ont baissé entre 1994 et 2005. La tendance observée ces dernières années indique que les émissions azotées des transports, de l'industrie et des ménages ont pu être notablement réduites. On ne peut cependant pas encore en dire autant des émissions azotées générées par l'agriculture. Si autrefois les transports et l'industrie étaient les principaux producteurs d'azote, l'agriculture vient aujourd'hui en première place. Concrètement, les émissions de composés azotés des chauffages et des transports ont baissé de 38%. Les concentrations de composés azotés mesurées dans l'air (immissions) restent cependant trop élevées dans les villes et le long des principaux axes routiers.

Taxes d'incitation / réforme fiscale écologique: Le Parti écologiste suisse (Les Verts) a lancé en mars une récolte de signatures en faveur d'une initiative populaire fédérale «Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte)». Cette initiative donne à la Confédération la possibilité de se doter d'un système fiscal écologique. En outre, elle exige que d'ici à 2050 l'«empreinte écologique» de la Suisse ne dépasse pas une «terre». Actuellement, la Suisse occuperait «trois terres». Cette initiative exige en outre la réalisation de nombreuses mesures qui figurent déjà dans le «Masterplan Cleantech» de la Confédération (cf. aussi à se propos le chapitre «Nouvelle politique énergétique»).

Mesures cantonales et communales de protection de l'air

Limitations cantonales de la vitesse en cas de smog: Le département de l'environnement du canton du Tessin a une nouvelle fois décrété en janvier une limitation de la vitesse sur l'autoroute A2 en raison du smog hivernal. Entre Melide et au-delà de Chiasso, la vitesse autorisée a été réduite à 80 km/h. Quant aux camions, ils étaient soumis à une interdiction générale de dépasser.

Zones environnementales: la création sur la base du droit fédéral de zones environnementales dans les villes a été refusée dans le cadre de la procédure de consultation. Les cantons, notamment, qui auraient été responsables de l'application de ce système, s'y sont opposés en grande majorité. Le DETEC a renoncé en janvier à la poursuite de ce projet législatif.

Restrictions du trafic motorisé dans les villes: en 2008, l'organisation écologiste actif-traffic avait lancé dans les villes de Zurich, Genève, St-Gall, Lucerne, Bâle et Winterthour une initiative populaire en faveur d'un renforcement des transports publics (TP) et de la mobilité douce.

La proposition a été acceptée en 2010 à St-Gall, mais rejetée à Bâle et Lucerne. Le 15 mai, l'association actif-traffic a réussi de justesse à Genève avec une proportion de voix acceptantes de 50,3%. La ville devra donc réaliser dans les huit ans à venir un réseau de voies piétonnières et cyclables.

A Winterthur, cette initiative a été retirée sous conditions le 21 juin au profit d'un contreprojet. Ce dernier prévoit d'augmenter de 8 points-% la part des transports publics ainsi que du trafic piétonnier et cycliste en ville.

Le 4 septembre la population de la ville de Zurich a accepté aussi bien l'initiative des villes (par 52,4%) que le contreprojet (par 64,3%). La question subsidiaire a finalement fait pencher la balance d'extrême justesse (50,6%) en faveur de l'initiative. L'initiative approuvée exige que la part du trafic individuel motorisé à la totalité de la circulation soit réduite de 10 points-% (en 10 ans) et que cet objectif soit ancré dans le règlement communal. La conseillère municipale Ruth Genner, une représentante des Verts, n'a guère été contente de ce résultat. Pour elle, les délais et les pourcentages imposés par cette initiative ne peuvent être respectés, si bien que cette initiative est irréaliste.

Selon une nouvelle étude internationale du portail internet allemand de réservation d'hôtels et de tourisme, les tarifs pratiqués par les parkings de Genève, Lugano, Zurich et Berne sont parmi les plus élevés de 112 villes examinées dans le monde entier. Dans plusieurs villes, les prix auraient augmenté de 100% durant les dix ans écoulés. Parmi les villes suisses prises en compte, Genève pratique les tarifs de parcage les plus élevés avec un prix moyen de 43 euros pour un ticket journalier. Au classement général, la cité de Calvin occupe ainsi la cinquième place alors que Lugano (environ 33 euros) vient au huitième rang, Zurich (32 euros) au neuvième et Berne (26 euros) au 15e rang. La ville européenne la plus chère est Madrid (76 euros), suivie de Graz (62 euros), de Londres (45 euros) et de Prague (43 euros). Le prix international moyen est légèrement supérieur à 14 euros.

Commerce et industrie

Véhicules

Production et ventes mondiales

Le marché automobile mondiale s'est présenté dans une constitution robuste en 2011: alors que les Etats-Unis, la Chine, l'Inde et la Russie affichaient des taux de croissance à deux décimales, le marché des voitures de tourisme a légèrement régressé (moins 12,8 millions d'unités) en Europe de l'Ouest. Le marché japonais des voitures de tourisme a récupéré plus vite que prévu. Selon les relevés de l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA), le marché mondial des voitures neuves a progressé de six pour-cent en 2011 pour atteindre 65,4 millions d'unités. Une croissance modérée est également prévue pour l'année en cours.

Le marché américain des Light Vehicles (VT et Light Trucks) a atteint l'exercice précédent 12,7 millions d'unités, soit 10% de plus que l'année précédente. Après quelques années de forte croissance, le marché chinois a repris un cours normal. Le volume annuel total a atteint 12,2 millions d'unités, dépassant ainsi de 8% le niveau de l'année précédente. Le marché indien des voitures de tourisme a également bouclé l'année avec un résultat réjouissant: il a progressé de 6% pour atteindre 2,5 millions de nouvelles immatriculations malgré une politique monétaire plus restrictive et une hausse du prix des carburants. Le marché russe des Light-Vehicles s'est également montré dynamique avec une progression de 39% et un volume total de 2,7 millions d'unités. Le marché brésilien des Light Vehicles s'est accru de 3% en 2011 pour se fixer à un peu plus de 3,4 millions d'unités.

Comme on pouvait s'y attendre, le marché ouest-européen de voitures de tourisme s'est montré stable en 2011 avec 12,8 millions de nouvelles immatriculations (-1%). Dans les nouveaux pays membres de l'UE, les ventes de voitures de tourisme ont atteint 760 700 unités, soit légèrement moins que l'exercice précédent.

Marqué par la catastrophe naturelle, le marché japonais de voitures de tourisme est tombé à 3,5 millions d'unités, chiffre en baisse de 16% par rapport à celui de l'année précédente.

Véhicules à moteur neufs mis en circulation en Suisse

Selon l'OFS, 420 875 véhicules à moteur neufs ont été mis en circulation en Suisse en l'espace d'un an (au 30 septembre). Le précédent record, qui date de 1989, a donc été battu de 8377 véhicules.

En comparant les nouvelles immatriculations de 2011 à celles de l'année précédente, on constate une progression de 11,5%. Toutes les catégories de véhicules ont connu une croissance. Dans la plus importante, celle des voitures de tourisme, la hausse a été de 10,5% (327 955 immatriculations de voitures neuves). Une forte croissance a également été enregistrée dans la catégorie relativement importante des motos (+11,9%; 48 131 nouvelles immatriculations) et dans celle des véhicules de transport de choses (+19,4%; 33 119 nouvelles immatriculations). Cette dernière se compose des véhicules de livraison, des camions et des semi-remorques.

Au classement des marques de voitures de tourisme neuves, VW (D) conserve la première place, suivi désormais par Audi (D). A la troisième position, on trouve Ford (D), puis Renault (F), BMW (D) et Skoda (CZ) au sixième rang.

Parmi les voitures de tourisme neuves, on relève une nouvelle fois une augmentation de la proportion de petits modèles jusqu'à 1399 cm³ (+14 014 unités; +16,8%) dont la part aux voitures neuves représente désormais 30% (31% en 2010). Près des deux tiers des voitures de tourisme neuves (211 540 unités, 64,5%) fonctionnent à l'essence. La part des voitures diesel neuves a une fois de plus légèrement progressé (109 324 unités; 33,3%). 94% d'entre elles possédaient un filtre à particules. Le nombre de voitures combinant moteur à combustion/moteur électrique (5444 unités; 1,7%), électriques uniquement (452 unités; 0,1%) ou alimentées par des carburants autres que l'essence ou le diesel (1647 unités; 0,5%) a certes augmenté en nombre, mais ne représente globalement qu'à peine 2,3% des nouvelles immatriculations. En revanche, la proportion de voitures neuves à traction intégrale (94 709 unités) continue de progresser sensiblement (+14% de nouvelles immatriculations). Leur part au parc de voitures de tourisme neuves est désormais de 30% (28% en 2010).

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

Les pronostics de vente établis par l'association des importateurs automobiles auto-suisse pour l'exercice écoulé se sont confirmés: avec 318 958 voitures neuves vendues (294 239 en 2010), soit une hausse de 8,4% par rapport à 2010, les importateurs et agents de marque ont bénéficié d'une nette progression de leurs ventes. Pour la première fois depuis 2001, le nombre d'immatriculations de voitures de tourisme neuves dépasse à nouveau 300 000 unités. Seules les années 1989 et 1990 affichent un total plus élevé.

Les nouvelles immatriculations de véhicules légers de transport de marchandises ont également progressé durant l'exercice écoulé, soit de 17,6% par rapport à l'année précédente pour atteindre 28 511 unités (24 246 en 2010). Chez les utilitaires lourds (poids total supérieur à 3,5 tonnes), la croissance a même atteint 24%: 4265 unités ont été livrées aux clients et immatriculées (3439 en 2010).

Durant l'exercice écoulé, la force du franc suisse par rapport aux autres monnaies, l'euro en particulier, et les diverses manières des importateurs de faire profiter les acheteurs suisses du change favorable ont suscité de larges discussions. Selon le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), c'est incontestablement le secteur des produits pétroliers qui, sur une base purement statistique, transmet le plus fidèlement ces avantages à ses clients. En revanche, le commerce automobile pratique un «pricing to the market» complètement découplé du développement des prix dans les pays de construction et des cours de change. Les prix sont surtout déterminés par le pouvoir d'achat dans les pays d'exportation. On a néanmoins pu observer sur le marché automobile suisse une baisse générale des prix qui s'est sans doute répercuté sur le développement des ventes.

Le marché des véhicules d'occasion annonce également des chiffres record pour l'exercice 2011. Les changements de propriétaire analysés par EurotaxGlass's révèlent qu'au total 802 368 voitures de tourisme (+3,5% par rapport à 2010) ont été vendues et achetées. Le revers de cette médaille est que la branche automobile a dû faire face à une baisse des marges dans le commerce des voitures neuves et à une forte baisse de valeur des véhicules d'occasion. Selon

EurotaxGlass's, plus de 20 sur 38 marques automobiles ont baissé leur prix de plus de 10%. En moyenne, les prix de vente ont reculé de 15% (compte tenu des équipements et des primes). Les experts estiment que la valeur comptable du parc automobile suisse a diminué en l'espace d'un an de 3,6 milliards de francs (décembre 2011).

La demande variable et même en baisse depuis plusieurs mois de voitures d'occasion a entraîné une augmentation de la durée d'immobilisation moyenne des voitures d'occasion. Celle a passé à 98 jours (+1%). Alors que cette croissance de la durée d'attente était relativement nette au Tessin (98 jours; +3,2%) et en Suisse orientale (99 jours; +3,1%), elle est demeuré au même niveau que l'an passé dans le nord-ouest de la Suisse (100 jours; 0%). Au niveau suisse, la durée d'immobilisation a une fois de plus augmenté de manière particulièrement forte pour les micro-voitures (103 jours; +5,1%) et pour les petites voitures (93 jours; +4,5%), alors qu'elle a baissé pour les véhicules tout-terrain et SUV (86 jours; -3,4%), les voitures de luxe (123 jours; -2,4%), de catégorie moyenne (99 jours; -2%) et de catégorie moyenne supérieure (105 jours; -1,9%).

Plus de 69 000 personnes ont visité le salon suisse de la moto Swiss-Moto qui a ouvert ses portes le 17 février pour quatre jours à Zurich. Sur une surface d'exposition de plus de 30 000 mètres carrés, 195 exposants ont présenté des motos et scooters ainsi que des accessoires, vêtements et produits de tuning.

Le 81e Salon international de l'automobile de Genève a eu lieu du 3 au 13 mars. 260 exposants de 31 pays ont présenté sur une surface nette de plus de 80 000 mètres carrés dans les sept halles de Palexpo Genève près de 170 premières mondiales ou européennes ainsi que plus de 40 nouveautés du domaine des technologies alternatives et ménageant l'environnement. 735 000 personnes se sont pressées dans les halles d'exposition, soit 6% de plus qu'en 2010.

Avec environ 200 exposants sur une surface de 44 000 mètres carrés, le sixième Salon suisse des véhicules utilitaires «transportCH», qui s'est déroulé pour la première fois sur le terrain de BernExpo à Berne, a connu un double record, celui du nombre d'exposants et celui du nombre de visiteurs avec plus de 30 000 entrées (du 10 au 13 novembre).

Carburants

Vente de produits pétroliers en Suisse

Les ventes en Suisse des principaux produits pétroliers ont atteint en 2011 quelque 10,1 millions de tonnes, soit 3,2% de moins qu'en 2010. Comme en 2010, cette baisse est due en premier lieu au recul des ventes d'huile de chauffage (-10,2%).

67

Les carburants constituent la majeure partie (68%) des ventes globales de produits pétroliers avec environ 6,9 millions de tonnes. Au total, les carburants (essence, diesel et kérosène) ont progressé de 0,4% par rapport à 2010. (Le tableau 12A en annexe donne de plus amples informations sur le développement des ventes de produits pétroliers en Suisse.)

La baisse notée depuis plusieurs années de la demande d'essence pour automobile s'est poursuivie en 2011: 3,0 millions de tonnes ont été vendues (-3,9%

par rapport à 2010). Ce recul durable s'explique principalement par le meilleur rendement des moteurs. Le sensible renforcement du franc suisse a également réduit les différences de prix de part et d'autres des frontières, si bien que les clients étrangers ont été une fois de plus moins nombreux à venir faire le plein en Suisse.

Les ventes de carburant diesel utilisé surtout dans la branche des transports et de la construction ont continué de croître (2,4 millions de t, +2,7%). Cette progression reflète l'amélioration de la conjoncture nationale. Elle s'explique pour une petite partie seulement par la croissance de la part des modèles diesel au parc des voitures de tourisme.

A la fin de l'exercice écoulé, on recensait 3594 stations publiques de marques en Suisse, soit 31 stations de moins que l'année précédente (-0,9%). Le réseau de stations d'essence le plus important porte toujours les couleurs d'AVIA avec 672 unités, suivi par Agrola (432), BP (397), Shell (316) et Tamoil (309).

Le nombre de stations d'essence flanquées d'un shop a continué de se développer légèrement: +0,5% pour atteindre 1338 unités. Ainsi les clients peuvent effectuer des achats dans 37% des stations d'essence sur trois tout en faisant le plein. Environ 71% du total des ventes de carburant dans les stations reviennent à celles équipées d'un shop. La tendance à l'augmentation de la surface de vente s'est également poursuivie (+ 18 unités) alors que l'effectif des stations-service avec un petit shop a diminué (-75). On constate toujours que les stations ayant une grande surface commerciale vendent beaucoup plus de carburant que celles dotées d'un petit shop.

En moyenne 1,42 million de litres d'essence et de diesel ont été vendus en 2011 par station, soit 0,8% de moins que l'année précédente. 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 (3,9 millions de litres), alors que les ventes moyennes dans les stations sans personnel étaient les plus basses avec 0,66 million de litres.

Vers la fin de l'exercice écoulé, le groupe Petroplus a annoncé la fermeture de la raffinerie de Cressier (NE) dans le Seeland. Il s'agit de la raffinerie la plus importante de Suisse qui n'en compte que deux avec celle de Collombey (VS). Un quart des produits de raffinerie vendus en Suisse provenaient de Cressier.

Carburants alternatifs et énergies de propulsion

Il existe actuellement 10 500 véhicules fonctionnant au gaz naturel en Suisse, soit 900 de plus que fin 2010. Ces véhicules appartiennent pour la plupart à la classe énergétique A et occupent les premières places aux palmarès des véhicules les moins nocifs pour l'environnement. Le nombre de stations de gaz naturel/biogaz est de 132 sur le territoire suisse. Les ventes de gaz naturel et de biogaz comme carburant ont progressé de 1,2% en 2011 par rapport à l'année précédente. Elles correspondent à 22,4 millions de litres équivalents essence. La part du biogaz est de 20%. En Suisse le gaz naturel/biogaz dans les stations service est en moyenne 30% plus avantageux que l'essence.

En 2011 quelque 48 stations-service n'ont vendu que 4,1 millions de litres de bioéthanol, soit à peine un pour-mille des ventes totales de carburant, et

cela malgré l'exemption d'impôt et la libéralisation des importations. Selon la norme actuellement en vigueur, il est permis en Suisse d'ajouter 5% de bioéthanol à l'essence et de vendre du carburant E85 pour les véhicules spéciaux type «Flkexfuel».

La Confédération s'est retirée du marché des carburants bio le 1^{er} octobre 2010. Depuis, le marché est approvisionné en bioéthanol par North Sea Group Switzerland Sàrl.

Transports routiers

Les prix des transports des marchandises en Suisse ont augmenté globalement de 1,3% durant l'exercice écoulé (octobre 2011). La progression a été de 2,4% dans les transports routiers, alors que les tarifs ferroviaires ont reculé de 2,4%. Selon une étude effectuée par la branche sur les transports terrestres et la logistique, 170 entreprises de ce secteur ont fait faillite en 2011, soit presque 8% de plus que l'année précédente. Le risque d'insolvabilité était donc en 2011 une fois et demie plus élevé dans la branche des transports que dans l'ensemble de l'économie suisse.

Les fondations de nouvelles entreprises de transport terrestre et de logistique ont cependant progressé plus rapidement que les faillites, soit de 11% pour atteindre près de 1020 exploitations. Cette fréquence est égale à la moyenne suisse. Le nombre de nouvelles fondations s'explique principalement par le fait que de nombreux employés «s'enfuient» dans l'indépendance lorsque leur employeur réduit sa flotte.

Assurances

Un sondage représentatif du service internet comparatif comparis.ch révèle que 9,2% des détenteurs de voitures ont conclu une nouvelle assurance durant l'exercice écoulé. Les automobilistes ont donc été sensiblement plus nombreux qu'en 2010 à changer d'assurance (6,2% des automobilistes interrogés). Détail frappant, le nombre de conclusions d'assurances est nettement plus élevé en Suisse alémanique qu'en Suisse romande. Cette progression s'explique sans doute aussi par l'augmentation de 45% du nombre d'achats de voitures neuves et d'occasion durant l'exercice 2011.

C'est au Tessin que les assurances automobiles sont les plus chères de Suisse. Les tarifs sont aussi relativement élevés dans les cantons de Zurich et de Genève alors qu'ils sont en moyenne plus bas dans les cantons d'Uri, de Nidwald, d'Obwald et de Berne, comme l'indique une autre étude du service comparis.ch. Les primes étaient dans la moyenne suisse dans les cantons de Vaud, Lucerne, Thurgovie et Appenzell Rhodes-Extérieures. D'une manière générale, on constate que les tarifs d'assurance automobile sont les plus élevés dans les cantons frontaliers et urbains et les plus bas dans les régions rurales.

Le Conseil fédéral avait demandé aux Chambres fédérales, dans le cadre du programme législatif de sécurité routière «Via sicura» une modification de l'assurance responsabilité civile obligatoire des véhicules à moteur (message du 20 octobre 2010): en cas d'accidents dus à une faute grave de leurs assurés les assurances RC doivent dorénavant se retourner contre ceux-ci. Les prétentions dépendront de l'ampleur des dégâts causés, de la gravité de la faute et de la solvabilité de l'assuré.

Durant la session parlementaire d'hiver, le Conseil national a limité la possibilité des assurances de se retourner contre leurs assurés aux cas où les dommages ont été causés par un conducteur en état d'ébriété ou ayant commis un excès de vitesse sanctionné par les nouvelles dispositions contre les chauffards. Le Conseil des Etats devra à son tour s'exprimer sur cette modification dans le cadre de la procédure d'élimination des divergences.

Tourisme

Tourisme international

Les arrivées internationales se sont accrues de 4,4% en 2011 pour atteindre un total de 980 millions (939 millions en 2010) bien que l'année ait été marquée par des turbulences conjoncturelles, des bouleversements sociaux en Afrique du Nord et au Proche-Orient et par une catastrophe au Japon.

Les plus fortes croissances ont été notées en Amérique du Sud (+10%) et en Europe (+6%). Contrairement aux autres années, l'augmentation a été plus considérable dans les zones économiques développées que dans les pays émergents (+3,8%). Cette différence s'explique notamment par la forte progression en Europe et le recul au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

Nonobstant les incertitudes économiques persistantes, l'Europe a enregistré 503 millions d'arrivées. Au niveau mondial, le nombre d'arrivées a progressé de 41 millions dont 28 millions (68%) reviennent à l'Europe. L'Europe centrale et orientale a obtenu les meilleurs résultats (+8%). Les destinations européennes dans les pays méditerranéens ont profité, d'une part, du déplacement du tourisme depuis le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord et, d'autre part, des parts croissantes de la Scandinavie, d'Allemagne et de Russie.

L'Asie et la zone du Pacifique ont connu en 2011 une progression de 11 millions (+6%) pour atteindre un total de 216 millions d'arrivées internationales. L'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est (9% pour les deux) ont bénéficié une fois de plus d'une forte demande interrégionale alors que la croissance a été un moins forte en Asie du Nord-Est (+4%) et en Océanie (+0,3%), en raison notamment du recul temporaire du marché touristique japonais.

Les continents américains ont enregistré une progression de 4% pour atteindre six millions d'arrivées, ce qui correspond à un total de 156 millions de voyageurs. L'Amérique du Sud a connu une fois de plus une croissance de 10% alors que l'Amérique centrale et les Caraïbes (4% pour les deux) ont tenu leurs taux de croissance de l'année précédente. L'Amérique du Nord a crevé le plafond des 100 millions d'arrivées avec une augmentation de 3%.

L'Afrique a stagné au niveau de 50 millions de visiteurs. Le Moyen-Orient (-8%) a perdu 5 millions d'arrivés pour tomber à un total de 55 millions. Néanmoins quelques destinations touristiques de cette zone, soit notamment l'Arabie Saoudite, Oman et les Emirats Arabes Unis, bénéficient d'une croissance constante.

D'après les derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'hôtellerie suisse a enregistré en 2011 quelque 35,5 millions de nuitées, chiffre qui équivalait à une baisse de 2% (-722 000 nuitées) par rapport à 2010. Les hôtes nationaux ont généré 15,8 millions de nuitées et étaient donc en légère régression (-13 000 nuitées). 19,7 millions de nuitées revenaient aux hôtes étrangers qui ont donc reculé de 3,5% (- 709 000). La baisse n'a cependant touché que les hôtes en provenance d'Europe (la Suisse exceptée): elle a atteint 7,3% (-1,1 million de nuitées). A valeur absolue, ce sont les visiteurs en provenance d'Allemagne qui ont le plus fait défection (-609 000 nuitées, -10%), suivis des hôtes du Royaume-Uni (-154 000, -8,3%), des Pays-Bas (-142 000 ; -14%), des Italiens (-67 000; -6,2%) et des Belges (-64 000; -8,6%). Pour les visiteurs français, la baisse est de 55 000 nuitées (-3,8%). A l'inverse, les Russes ont été plus nombreux à venir en Suisse (+46 000 nuitées, +9,8%).

Tous les autres continents étaient en hausse, en particulier l'Asie (+349 000 nuitées; +13%). La Chine (sans Hongkong) a affiché la plus forte augmentation en termes de nuitées (+191 000; +47%), suivie de l'Inde (+68 000 nuitées; +17%) et la République de Corée (+32 000 nuitées; +24%). Les Japonais, en revanche, ont été moins nombreux à venir (-27 000 nuitées, -5,4%). Le continent américain était en progression de 28 000 de nuitées (+1,4%). Parmi les hôtes de ce continent, le Brésiliens ont augmenté (26 000 de nuitées, +15%) alors que les visiteurs en provenance des Etats-Unis ont légèrement reculé (-14 000 de nuitées; -0,9%). La demande générée par le continent océanique s'est accrue de 18 000 nuitées (+7%), celle du continent africain de 13 000 nuitées (+4,7%).

En 2011, sept des treize régions touristiques de Suisse ont obtenu des résultats inférieurs à ceux de 2010. Les reculs les plus forts ont été relevés en montagne. Les Grisons ont enregistré la baisse la plus forte en valeur absolue, soit 442 000 nuitées (-7,6%). Le Valais et l'Oberland bernois étaient également en baisse (dans le même ordre, -187 000 nuitées, -4,4% et -93 000 nuitées, -2,5%). Au Tessin aussi, le nombre de nuitées a diminué (-115 000, -4,6%). Les régions urbaines ont profité des hausses les plus importantes: la région de Zurich avec un plus de 133 000 nuitées (+2,6%) et Genève avec une croissance de 38 000 nuitées (+1,3%). Viennent ensuite la région des trois lacs avec une progression de 32 000 nuitées (+4,5%).

Selon les estimations de l'OFS les touristes étrangers (y compris les séjours de courte durée) ont dépensé en 2010 quelque 15,6 milliards de francs en Suisse, soit 230 millions de plus que l'année précédente (+1,5%). Les dépenses des touristes suisses à l'étranger ont diminué durant le même temps de 222 millions de francs (-1,9%) pour tomber 11,6 milliards. Il en résulte un surplus de la balance touristique de 4,0 milliards de francs (+452 millions par rapport à 2009).

Un peu plus des deux tiers des recettes générées par les touristes étrangers venus en Suisse en 2010 sont à mettre sur le compte de voyages avec nuitées. Après la forte baisse de 2009, les recettes ont diminué une fois de plus en 2010 de 80 millions de francs (-1,1%) pour tomber à 7,6 milliards de francs. Le nombre de nuitées dues aux hôtes étrangers a certes augmenté en 2010, mais la hausse du franc suisse a eu pour effet une diminution moyenne des dépenses par nuitée. Au niveau des recettes générées par les séjours hospitaliers et d'étude, la croissance s'est poursuivie en 2010 grâce à l'augmentation du

nombre d'étudiants étrangers. Ce secteur a réalisé des recettes de 2,7 milliards de francs soit 164 millions de plus qu'en 2009 (+6,6%). Les recettes provenant du trafic journalier et du transit se sont légèrement accrues en 2010 (+0,3%) pour atteindre 3,5 milliards de francs. Les dépenses de consommation des frontaliers et des personnes en séjour de courte durée ont connu une augmentation plus forte (+7,9%) et se sont fixées à 1,9 milliard de francs au total.

Habitudes de voyage de la population suisse

En 2010, les Suissesses et les Suisses ont entrepris 16,6 millions de voyages avec nuitées. 6,6 millions de déplacements visaient une destination suisse et 10 millions ont conduit les voyageurs à l'étranger. Le nombre total de voyages avec nuitées est resté quasiment identique par rapport à l'année précédente, sauf en ce qui concerne les voyages d'un jour qui ont connu une baisse sensible par rapport à 2009 (-10% pour s'établir à 68 millions).

Les voyages occupent une place importante dans la vie de la population résidente suisse. 85,5% ont effectué au moins un voyage privé avec nuitées en 2010. En moyenne, on a compté 2,6 voyages avec nuitées par personne. Un de ces déplacements avait une destination suisse. Comptant trois voyages par an, les personnes âgées de 25 à 44 ans étaient plus souvent en route, alors que dans la catégorie d'âge des 65 ans et plus on compte en moyenne 1,7 voyage par an. La population alémanique a voyagé nettement plus souvent (2,7 voyages par an) que celle de Suisse romande ou de Suisse italienne (2,3 et 2,1 voyages par an).

Environ un voyage sur deux a été entrepris avec un moyen de transport motorisé individuel. Cette proportion vaut pour les déplacements en Suisse et à l'étranger. Un quart de tous les voyages s'est fait en avion, ce moyen de transport servant cependant exclusivement aux déplacements à l'étranger. Les moyens de transport publics ont servi à un cinquième des voyages, surtout à l'intérieur du pays. Si en l'an 2009 les transports terrestres publics ont été utilisés aussi souvent que les transports aériens, les premiers ont perdu de leur importance, surtout pour les voyages à l'étranger.

Finances

Politique budgétaire

Finances fédérales

Le compte de la Confédération s'est soldé en 2011 par un excédent financier ordinaire de 1,9 milliard de francs alors qu'un déficit de 600 millions de francs avait été budgétisé. Cette amélioration est due, d'une part, à une augmentation des recettes de 1,8 milliard de francs grâce notamment à l'impôt anticipé; d'autre part, d'importants crédits résiduels – disponibles malgré les mesures importantes prises pour atténuer les effets du franc fort – ont réduit les dépenses de l'ordre de 700 millions de francs. Parallèlement, cependant, des charges extraordinaires de quelque deux milliards de francs ont pesé sur le résultat. Il s'agit d'une contribution à l'assainissement de la caisse de pension des CFF (1,1 milliard de francs) et d'un nouveau versement dans le fonds d'infrastructure (850 millions de fr.). L'excédent de financement était d'environ 200 millions de francs. La dette brute est demeurée quasiment inchangée à 110,5 milliards de francs. En raison de la croissance du PIB, la quote-part d'endettement est tombée à 19,6%.

Le budget 2012 proposé par le Conseil fédéral et arrêté par le Parlement prévoit des dépenses et recettes d'environ 64,1 milliards de francs à chaque fois. Au résultat financier ordinaire de moins 14 millions de francs, il faut ajouter des recettes extraordinaires de 634 millions provenant de la mise aux enchères de concession de téléphonie mobile.

Financement des infrastructures routières

La route et le rail font face à des défis financiers considérables. D'après 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% (cf. à ce propos le chapitre Mise à disposition par la Confédération d'une infrastructure ferroviaire adaptée à la demande, ci-dessus). La situation est plus inquiétante encore en ce qui concerne le rail, puisque les besoins financiers jusqu'en 2030 sont estimés à quelque 60 milliards de francs, et ne sont eux aussi couverts que partiellement.

Au vu de la situation il est plus nécessaire que jamais de réaliser une analyse réaliste du financement de ces deux modes de transport, sur la base de laquelle il sera ensuite possible d'agir de façon responsable. Des infrastructures de transport viables nécessitent un financement durable. Compte tenu des investissements considérables qui devront être consentis, la question se pose de savoir qui de la génération actuelle ou des générations à venir doit porter le gros du fardeau financier imputable à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de ces infrastructures de transport. Pour poser la question différemment: quel est le montant de dettes que nous voulons laisser aux générations suivantes? Pour pouvoir répondre à cette question il est primordial d'agir aujourd'hui de manière stratégique, plutôt que de se chamailler sur les détails du financement.

Au début de l'exercice écoulé, le Conseil fédéral a présenté ses idées concernant le futur financement des infrastructures de transport. A côté d'une augmentation des charges, il prévoit une baisse des recettes destinées à l'entretien et à l'aménagement des infrastructures des transports terrestres. Pour pallier ces découverts, le gouvernement propose d'augmenter de deux fois et demie le prix de la vignette autoroutière, puis d'augmenter la surtaxe sur les carburants d'un montant pouvant aller jusqu'à 10 centimes.

Pour le rail, le Conseil fédéral entend créer un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée illimitée qui alimenterait l'entretien et l'aménagement. L'actuel fonds FTP et tous ses instruments financiers seraient fondus dans le nouveau FIF. D'autres recettes proviendront de la hausse des prix des billets de train, des contributions des cantons et d'une réduction de la déduction fiscale accordée aux pendulaires.

Le 31 mars, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation sur son projet de futur financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce contreprojet direct à l'initiative ATE «pour les transports publics» s'articule en plusieurs éléments: le futur modèle de financement, une perspective ferroviaire à long terme et un programme de développement stratégique comportant des mesures concrètes pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Selon le Conseil fédéral, l'infrastructure ferroviaire sera à l'avenir aménagée par étapes selon les perspectives à long terme du rail et le programme de développement stratégique (PDS) de l'infrastructure ferroviaire qui se base sur la planification de Rail 2030. Le projet Rail 2030 sera remplacé par le projet PDS qui comprend des investissements pour un montant de 42,6 milliards de francs répartis selon deux degrés d'urgence: le premier degré d'urgence, soit environ 20 milliards de francs, couvre une période allant jusqu'en 2040. Pour réaliser le projet PDS, le Conseil fédéral a l'intention de présenter au Parlement tous les quatre à huit ans une nouvelle étape portant à chaque fois sur un montant de 5 milliards de francs environ. Ce procédé permet de réagir de manière souple au développement des transports publics et à la progression du projet. PDS est donc conçu comme une planification continue.

Un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée illimitée garantirait le financement des projets. Ce fonds serait alimenté par les ressources actuelles du fonds FTP (parts de la RPLP, impôt sur les huiles minérales et TVA). Viendraient s'y ajouter des contributions des cantons et usagers des chemins de fer ainsi qu'une part de l'impôt fédéral direct récupéré par la limitation de la déduction fiscale accordée aux pendulaires.

En réponse aux propositions du Conseil fédéral concernant le futur financement des infrastructures ferroviaires, **routesuisse** formulé une série de principes sur le financement des infrastructures de transport:

- Le principe de causalité doit être respecté. Ce qui signifie que chaque mode de transport doit en principe supporter ses propres coûts. Il convient d'éviter au maximum les financements croisés entre modes de transport. La position face aux propositions FIF est donc la suivante : non au transfert du quart des NLFA issu des taxes sur les huiles minérales et des recettes de la RPLP dans le nouveau fonds FIF non à la limitation de la déduction pour les frais de transport dans le domaine du TMI.

- Il ne doit pas y avoir de taxe sans but précis. 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 anticipés. Les impôts et les taxes doivent être calculés en fonction des moyens financiers nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. D'autre part le financement spécial pour la circulation routière doit être ramené au niveau de la réserve de couverture des risques de fluctuation (maximum 500 millions de francs).

Les subventions transversales du transport privé au transport public sont actuellement très importants (2 milliards de francs par an). Dans le cadre de la procédure de consultation sur le projet FAIF, **routesuisse** a demandé que la répartition des tâches entre les deux modes de transport, décidée de manière démocratique et légitime, ne soit pas remise en question. Quant à la réglementation provisoire qui prévoit que le fonds FTP finance les grands projets tels que les NLFA, Rail 2000, les mesures de lutte contre le bruit et le raccordement aux LGV, ces projets ne devraient en principe pas être reconduits après leur expiration.

Après analyse des réponses à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a apporté début novembre quelques modifications au projet FAIF. Le gouvernement affirme que ses propositions auraient fort bien été acceptées en majorité. Il maintient donc son projet de transférer le fonds FTP temporaire dans un FIF de durée illimitée: la RPLP et le pour-mille de TVA seraient définitivement acquis au financement des infrastructures ferroviaires alors que la part de l'impôt sur les huiles minérales arriverait à échéance en 2030. En outre, la possibilité d'un fonds routiers sera étudiée dans le but d'offrir un traitement égal au rail et à la route. Le Conseil fédéral envisage par ailleurs d'augmenter les contributions fédérales de 100 millions pour les porter à 2,3 milliards et de les adapter régulièrement à la croissance économique. Dès 2025, la Confédération versera donc environ 300 millions de francs de plus dans le FIF. Concernant la déduction des frais de déplacement des pendulaires dans l'impôt fédéral direct, le Conseil fédéral propose une limite supérieure de 3000 francs au lieu du forfait de 800 francs. Il argumente que cette déduction équivaut au prix d'un abonnement général CFF de 2e classe ou à un déplacement de 20 km au total que fait un pendulaire en voiture pour se rendre à son travail.

routesuisse a dû constater que le Conseil fédéral n'a que très faiblement tenu compte des réserves émises concernant le projet FAIF. En particulier, le Conseil fédéral maintient le financement transversal massif du rail par la route, ce qui n'est pas acceptable, a relevé l'association.

Affectation des taxes sur le trafic motorisé

L'Association transports et environnement (ATE) a déposé en 2010 son initiative populaire «pour les transports publics». Selon les auteurs de ce projet, les recettes de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales doivent dorénavant être affectées pour moitié à l'extension du réseau ferroviaire.

La réalité est très différente: en cas d'acceptation de l'initiative ce ne sont pas moins de 61% des recettes de la route qui serviraient à financer de nouvelles infrastructures ferroviaires, ce qui laisserait 39% des fonds pour couvrir les besoins de la route.

De l'avis de routesuisse, l'initiative de l'ATE est nuisible; elle mène à une augmentation massive des impôts et des taxes sur les carburants, à la dégradation de nos routes, à la baisse de la sécurité routière et à plus d'embouteillages et de chaos sur les routes. L'initiative de l'ATE doit, de l'avis de routesuisse, être rapidement soumise au peuple, et cela sans contre-projet. Car les problèmes de financement à venir de la route et du rail représentent un défi, qui doit être relevé aujourd'hui avec tout le sérieux et la responsabilité que cela suppose. La pression émanant d'une initiative de l'aile gauche ne fait qu'accroître le problème. En effet l'initiative de l'ATE durcit les fronts politiques et empêche, par sa vision unilatérale du problème, de trouver une solution pragmatique aux problèmes de financement de la route et rail. Ce projet est unilatéralement axé sur les TP et enlève au trafic routier toute base de développement.

Durant la session de mars, les deux chambres ont approuvé à l'unanimité la révision partielle de la loi fédérale sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales. Désormais le produit de cet impôt de consommation grevant le kérosène serait réservé aux transports aériens.

Redevances d'utilisation des routes

Redevance d'utilisation des routes nationales: le Conseil fédéral a mis en vigueur le 1^{er} décembre 2011 la loi sur la vignette autoroutière (LVA), que le Parlement avait approuvée au printemps 2010, ainsi que l'ordonnance d'application y relative. Le prix de la vignette reste fixé à 40 francs, mais un automobiliste circulant sans vignette sur l'autoroute s'expose désormais à une amende de 200 francs au lieu de 100 comme jusqu'ici. En outre, le contrôle de la vignette pourra être délégué à des organisations privées.

S'il en va selon la volonté du Conseil fédéral, le prix de la vignette autoroutière devrait prochainement passer à 100 francs. Parallèlement, une vignette de courte durée (deux mois) au prix de 40 francs sera introduite à l'intention notamment des touristes. Cette hausse interviendra lorsque les réserves provenant des recettes affectées, ladite caisse de la route, seront tombées en dessous d'un milliard de francs. La Confédération entend ainsi payer les 275 millions de francs supplémentaires que lui coûte le transfert de quelque 400 km de routes cantonales dans le réseau des routes nationales conformément à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Dans le cadre de la procédure de consultation ouverte en avril sur la modification de loi réglant la redevance d'utilisation des routes nationales et sa perception, le Conseil fédéral a une fois de plus mis en discussion le remplacement de la vignette autocollante par une vignette électronique qui permettrait une conception plus différenciée des tarifs. A une date ultérieure, le Conseil fédéral proposera d'augmenter la surtaxe sur les carburants de sept à dix centimes par litre pour couvrir les besoins supplémentaires de financement. Il faudra à ce moment-là également examiner les possibilités de financer les autres nouvelles tâches dans le domaine des transports. L'issue de la votation sur l'initiative «pour les transports publics» aura une influence déterminante sur ces débats, estime le Conseil fédéral.

Les associations routières se sont prononcées à l'unanimité contre le renchérissement de la vignette autoroutière et, pour le moment en tous cas, contre toute augmentation des taxes et redevances routières. Selon les principes de

financement de routesuisse il ne doit pas y avoir de prélèvement fiscal anticipé. Les taxes doivent être calculées en fonction des moyens nécessaires à la construction et à l'exploitation des infrastructures routières. Cela doit se faire sur la base d'une planification financière réaliste des investissements nécessaires, sur la base de programmes de construction déjà approuvés. Tant que le financement spécial pour la circulation routière disposera de plus de 500 millions de francs (c'est-à-dire plus que la réserve de couverture des risques de fluctuation. Début 2011, ces provisions se montaient encore à 2,8 milliards de francs, si bien qu'une augmentation des impôts ne s'impose pas.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP):

les recettes de la RPLP se montent pour 2011 à 1554 millions de francs net (c'est-à-dire après déduction des frais de perception et des remboursements) (2010: 1489 millions de fr., +4,4%). Un tiers de ce montant va aux cantons, deux tiers à la Confédération pour le financement des grands projets de transports publics (FTP).

La RPLP concerne 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 la dernière hausse intervenue en l'année 2008, la RPLP se monte à 3,07 centimes par kilomètre et par tonne pour les véhicules répondant aux normes «Euro 0 et 1», à 3,07 centimes pour la norme «Euro 2», à 2,66 centimes (depuis 2009) pour la norme «Euro 3» et à 2,26 ct. pour les normes Euro 4 et 5. Un trajet de Bâle à Chiasso coûte donc pour un 40 tonnes en moyenne 325 francs.

Le Conseil fédéral a saisi la première fois la possibilité d'adapter la RPLP au renchérissement au 1er janvier 2012. Les tarifs augmentent ainsi de 0,97%. Les véhicules «Euro 0/1/2» paient désormais 3,10 ct. par tonne-kilomètre (tkm) contre 2,69 ct./tkm pour les véhicules «Euro 3» et 2,28 ct./tkm pour les modèles «Euro 4/5/6». Un rabais de 10% est accordé aux utilitaires de la catégorie d'émission 2 et 3 qui ont été équipés après coup d'un filtre à particules qui réduit leurs émissions de poussières fines.

Utilisation des recettes de la RPLP en 2011

(en millions de fr.)

Produit brut		1675
Frais de perception de la taxe (5% des recettes brutes)	84	
Restitutions (trafic combiné 19, transports de bois 5, divers 2)	26	
Restitution de la part revenant à la Principauté du Liechtenstein	11	121
Produit net		1554
Indemnisation des frais des cantons		8
Contrôles de police		24
Amortissements débiteurs		6
Produit net		1516
Part des cantons (1/3)		505
Part de la Confédération (2/3); financement de grands projets ferroviaires	805	
coûts non couverts du trafic lourd		206

Sur mandat de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), la société ProgTrans SA a réalisé une étude scientifique confirmant que le calcul du coût des bouchons effectué par l'administration fédérale était affecté de grossières erreurs et de déficiences méthodologiques. Le coût des bouchons provoqués par les transports routiers aurait été exagéré du facteur de dix. Or, ces chiffres ont servi d'argument à la Confédération pour augmenter massivement la RPLP début 2008 et 2009. Un calcul correct révèle que le coût des embouteillages générés par les camions ne se monte qu'à 18 millions de francs et non pas à 166 millions que l'avait affirmé l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Compte routier

Compte d'infrastructure du trafic routier

Selon le compte routier publié par l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour 2009, les transports routiers privés couvrent entièrement les coûts directs qu'ils occasionnent pour la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau routier: dans le compte de capital à 113% et dans le compte des dépenses à 118%. Les transports routiers de personnes et de marchandises font état d'un résultat positif tous les ans depuis 1995. Cette situation s'explique aussi par le fait que les collectivités publiques font preuve d'une grande retenue dans les investissements routiers.

Le compte de capital 2009 s'est soldé par 8392 millions de francs de recettes contre 7766 millions de dépenses imputables. L'excédent est donc de 990 millions de francs (2008: 1245 millions de fr.). Les coûts de la circulation routière privée sont ainsi couverts par les usagers à 113% (degré d'équilibre financier en 2008: 117%). Dans le compte de capital les investissements routiers 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 2009 les dépenses imputables sont de 7116 millions de francs, y compris les intérêts comptables sur les déficits cumulés des années précédentes. Si l'on compare les dépenses courantes aux recettes imputables on obtient un taux de couverture de 118% (2008: 120%), respectivement une couverture excédentaire de 1276 millions de francs (2008: 1431 millions de fr.). Dans le compte des dépenses, les dépenses courantes d'une année sont comparées aux recettes des transports routiers privés. Les dépenses routières, qui ne sont pas couvertes par ces recettes sont additionnées chaque année et rémunérées de façon comptable. Le capital investi dans l'infrastructure routière est ainsi entièrement facturé au trafic motorisé.

Ventilé en fonction des catégories de véhicules (calcul des catégories sur la base du compte de capital), le degré d'équilibre financier du trafic lourd (transport de personnes et de marchandises) et du trafic léger s'est légèrement détérioré. Le transport de personnes a réalisé globalement un excédent de couverture de 374 millions de francs (106%; 2008: 110%), alors que le transport de marchandises boucle l'exercice sur un excédent de 616 millions de francs (144%; 2008:147%). Les transports lourds (poids lourds et tracteurs à sellette remorques incluses, cars privés) réalisent un excédent de 523 millions de francs (159%; 2008: 160%).

Le degré d'équilibre financier des voitures de tourisme s'élève à 109%, celui des deux-roues motorisés à 93%. Les cars de voyages privés couvrent leurs coûts à 109%, les cars et les bus des transports publics en revanche n'affichent que le taux modeste de 11%.

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 l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les coûts externes de la circulation motorisée se montaient en 2007, la dernière dont on dispose des résultats, à 9,1 milliards de francs, dont près de 95% ou 8,6 milliards provenaient des transports routiers. Les coûts imputables aux bouchons ne sont pas inclus dans ce calcul; ils sont pourtant estimés à 1,2 milliard de francs. Les avantages externes des transports routiers sont quant à eux totalement exclus de ces analyses de l'ARE.

Prestations fiscales

Les prestations fiscales du trafic routier se sont montées durant l'exercice écoulé à 11 982.1 millions de francs. 9456,5 millions sont allés à la Confédération (= 14,7% de la totalité des recettes fédérales), soit 2955 millions au titre des impôts sur les huiles minérales (-65 millions) et 1978 millions (-43 millions) à celui de la surtaxe sur les carburants; 2086,7 millions proviennent de la TVA,

445,8 millions des impôts sur les véhicules et droits de douane sur les véhicules et les accessoires (+42,4 millions) ainsi que 76 millions de francs de redevances de différentes sortes. En outre, la Confédération a encaissé 359,8 millions de francs (+12,3 millions) au titre de la vignette autoroutière. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a rapporté 1555 millions (+65,3 millions). Au total, les redevances routières ont donc produit 1915 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, 3815,2 millions (40,3%) de ces 9456.5 millions (environ 1 700 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. 4086,3 millions, dont 1477,4 millions en provenance des impôts sur les huiles minérales, reviennent sans condition à la caisse fédérale (= 6,3 % des recettes globales de la Confédération). Le trafic motorisé individuel apporte donc une contribution notable aux finances de la Confédération.

Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP): 53% des recettes RPLP – 805 millions de francs – sont allés au 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 8143 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 280 millions de francs. Cumulées depuis 1998, ces contributions se montent actuellement à 3841 millions de francs.

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

Période	Surtaxe douanière/ surtaxe sur les impôts sur les huiles minérales		Droits de base/Impôts sur les huiles minérales (carburants)		
			Total	utilisés pour:	
			les routes	la caisse fédérale	NLFA ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2011	67 306	81 606	38 634 (47%) ¹	39 132 (48%)	3 841 (5%)
1925–2011	67 306	83 951	39 520 (47%)	40 591 (48%)	3 841 (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 2012:

	Essence sans plomb ct./litre	Diesel ct./litre
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les huiles minérales	30,00	30,00
Total impôt sur les huiles minérales	73,12	75,87
Taxes à l'importation (not, contr. pour les stocks oblig.)	0,33	1,43
TVA	12,67	14,22
Charge fiscale par litre	86,12	91,52
centime climatique	1,50	1,50
Charge fiscale par litre	87,62	93,02
Poids spécifique	0,744	0,835
Charge fiscale par kilogramme	117,77	111,40

Les carburants ménageant l'environnement sont avantagés au niveau fiscal depuis 2008. En contrepartie, la charge fiscale sur l'essence a été à l'époque augmentée de 1,35 ct.

Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter l'impôt sur les huiles minérales pour compenser la lacune qui se dessine dans le financement du trafic routier. Cette hausse constituera la deuxième étape après le renchérissement de la vignette autoroutière. L'accroissement de la surtaxe sur les huiles minérales est censée garantir le financement des besoins 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. Une proposition dans ce sens sera sans doute faite au Parlement dans le courant de l'année 2015. La surtaxe sur les huiles minérales a été adaptée la dernière fois en 1974. Le renchérissement intervenu depuis l'a dévalué de moitié environ, selon le Conseil fédéral.

Impôts sur les véhicules à moteur

Une votation curieuse concernant les impôts sur les véhicules à moteur a eu lieu ans le canton de Berne. Le 13 février les citoyens bernois ont accepté de justesse une initiative populaire demandant une réduction générale d'un tiers des impôts sur les véhicules à moteur. Le résultat était cependant si serré que l'exécutif et le Tribunal administratif du canton de Berne ont décidé de faire recompter les voix. Or, ce recomptage n'a pas pu avoir lieu, car 18 000 bulletins de vote manquaient dans 30 communes (ces bulletins avaient détruits trop rapidement). La baisse des impôts n'a pas eu lieu en 2012.

Construction et financement des routes

Routes nationales

Tronçons projetés et en construction

La Confédération investit en 2012 environ 2,1 milliards de francs dans le réseau des routes nationales. Le Parlement fédéral a ouvert les crédits nécessaires à cet effet durant la session d'hiver 2011.

Au total, 740 millions de francs provenant du fonds d'infrastructure sont à disposition en 2012 pour de **nouvelles constructions** dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales. Même après l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), l'achèvement du réseau est une tâche commune de la Confédération et des cantons.

Les travaux d'achèvement du réseau des routes nationales se concentrent sur la poursuite des projets suivants:

- A2 Bâle-Ville: tronçon gare CFF – Gellertdreieck
- A4 Zurich: Knonau, contournement Ottenbach / Obfelden
- A4 Schwyz et Uri: nouvelle Axenstrasse
- A5 Neuchâtel: contournement Serrières; ouverture: 2013
- A5 Berne: contournement Bienne (branche est)
- A8 Obwald: route du Brünig, tunnel Lungern et section Giswil – Ewil; ouverture 2012
- A9 Valais: contournement Viège, Bois de Finges, Riedberg
- A16 Berne et Jura: Transjurane; mise en service Loveresse – Tavannes 2012, Moutier Sud – Court 2013, Bure – Porrentruy Ouest 2014
- A28 Grisons: route du Prättigau, du contournement de Küblis

L'OFROU disposait en 2011 d'une somme globale de 1,28 milliard de francs pour la **conservation** (aménagement et entretien) des routes nationales ouvertes à la circulation. Le Parlement fédéral a mis à disposition un montant de 1,27 milliard de francs à cet effet pour 2012. Cet argent provient des provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier. Au total 600 projets seront financés; 460 sont en phase de planification et 140 en phase de réalisation.

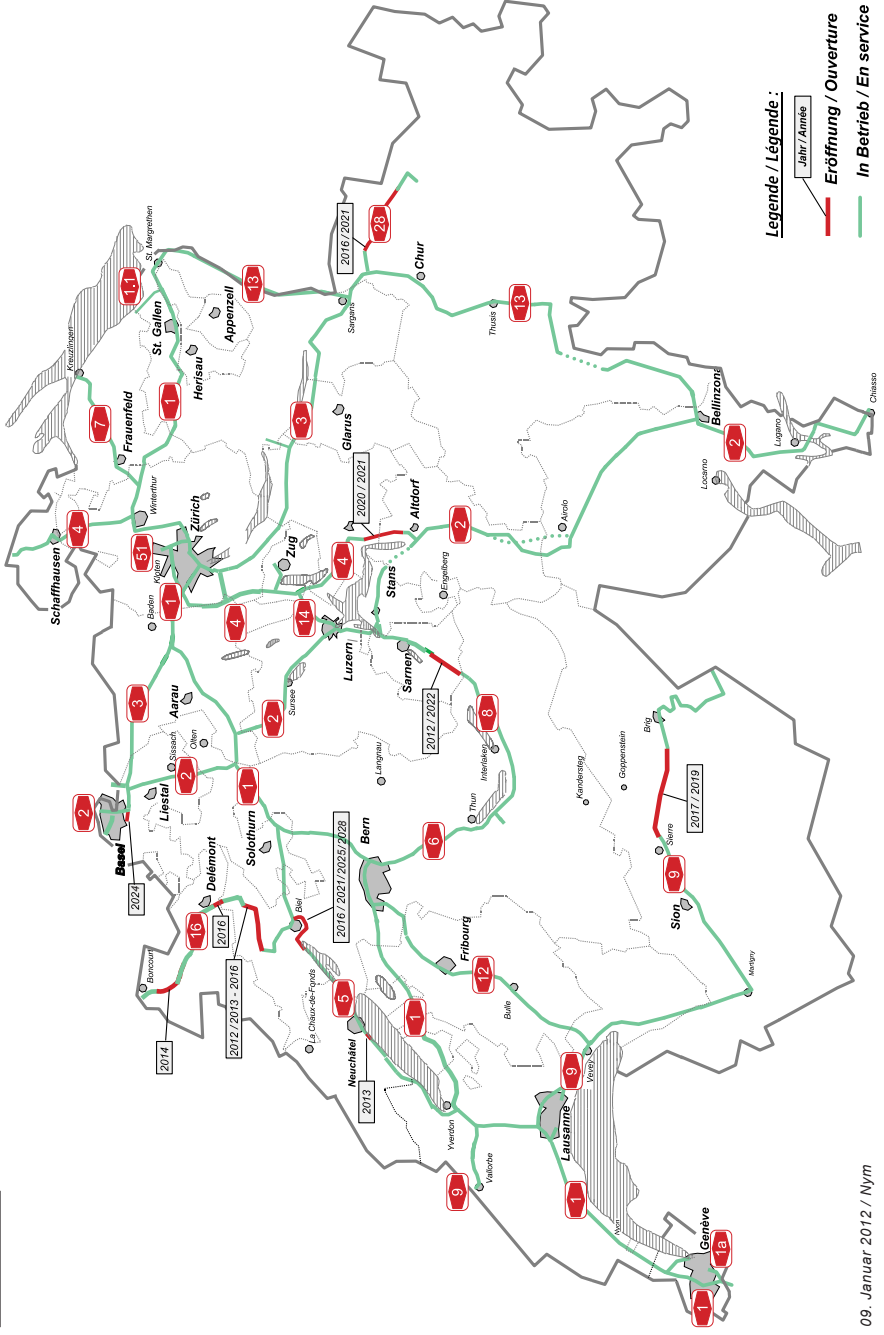
Les travaux principaux commencent pour quatre projets de conservation en 2012:

- A1 Zurich: Est – Effretikon
- A5 Neuchâtel: Colombier – Cornaux
- A9 Vaud: Montreux – Roche
- A13 Grisons: remplacement de la couche de couverture Thusis Sud – Isla Bella

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables

8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen / 8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales

Variante 2011.104



La **suppression des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales est financée par le fonds d'infrastructure. Les moyens mis à disposition, soit 79 millions de francs (après une réduction du crédit au profit du FSTR), n'ont une fois de plus pas pu être complètement investis durant l'exercice écoulé. La raison en est le retard des travaux sur le chantier de l'aménagement à six voies de l'A1/A2 Härkingen-Wiggertal à la suite d'une plainte des communes voisines.

Les Chambres fédérales ont ouvert un crédit de 90 millions de francs au total pour financer les projets d'élimination des goulets d'étranglement en 2012. Cet argent sera surtout utilisé pour terminer l'aménagement à six voies commencé en 2010 de l'A4 dans le canton de Zoug (Blegi – Rütihof) et pour aménager la section Härkingen – Wiggertal (A1/A2; construction de six voies).

Tunnel routier du St-Gothard

Le Conseil fédéral a approuvé le 17 décembre 2010 un rapport de fond sur l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard. On y lit notamment que l'assainissement complet prévu pour 2020 à 2025 de cette galerie peut être réalisé sans l'aménagement d'un deuxième tunnel. Durant la fermeture complète de deux ans et demi ou la fermeture partielle de trois ans et demi de nombreux véhicules de transport de personnes et de marchandises devraient cependant être acheminés par le rail.

Depuis la publication de ce rapport, les discussions concernant la méthode à choisir pour l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard (TRG) ont pris de l'ampleur. Le 15 mai les citoyens du canton d'Uri ont rejeté une initiative populaire des Jeunes UDC ainsi que le contreprojet du gouvernement et du parlement qui visait à empêcher une fermeture du tunnel durant plusieurs années pendant les travaux de réfection de la galerie.

Un nouveau comité pour l'aménagement du tunnel du St-Gothard a présenté en novembre une étude concernant les effets économiques et sociaux d'une longue fermeture de ce tunnel durant les travaux d'assainissement. Selon cette étude, il est indispensable d'envisager également la construction d'une deuxième galerie dans le cadre des travaux de réfection. Cette solution tiendrait compte de tous les intérêts en cause, et notamment l'exigence constitutionnelle de ne pas augmenter la capacité de transport à travers les Alpes. De plus, la variante avec le deuxième tunnel peut être qualifiée de durable et avantageuse, aussi bien en ce qui concerne les coûts directs en indirects que du point de vue de la fiabilité de cette liaison et de la sécurité routière.

Conformément au mandat de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des Etats, l'Office fédéral des routes (OFROU) a présenté en décembre un rapport sur les effets économiques régionaux des différentes variantes d'assainissement du tunnel routier du St-Gothard. Les trois variantes examinées – fermeture complète sans ouverture estivale (2020-2025 environ), fermeture complète avec ouverture estivale (2019-2025 environ) et construction d'une deuxième galerie (env. 2035) suivie de l'assainissement du tunnel actuel – affectent temporairement la desserte des cantons du Tessin et d'Uri. Les effets des événements prévisibles sur les économies de ces cantons seraient relativement faibles. Le potentiel résultant de l'assainissement compenserait les effets négatifs sur le tourisme et la branche des transports.

routesuisse a maintenu durant l'exercice écoulé son avis selon lequel une fermeture complète ou partielle du tunnel routier du St-Gothard pendant une période aussi longue n'est pas tolérable pour la population suisse et son économie. L'acheminement par le rail est de surcroît compliqué et insuffisant. Il convient donc, pour des raisons de sécurité routière notamment, de lancer aussi rapidement que possible la planification et, finalement, la réalisation d'une deuxième galerie routière au St-Gothard.

Tronçons achevés

Le réseau des routes nationales s'est allongé de 11,2 kilomètres en 2011.

Le tunnel de contournement de la commune de Saas dans le Prättigau (GR) a été ouvert le 21 octobre. Cet ouvrage libère ce village d'un trafic de transit pouvant atteindre 14 000 véhicules par jour. Le coût total du contournement long de 3,7 km de Saas atteindra sans doute quelque 250 millions de francs dont 90% sont assumés par la Confédération, car la route du Prättigau a été classée route nationale (A28) il y a une dizaine d'années.

En outre, les nouveaux tronçons de l'A16 Transjurane Moutier Est–Court (tunnel de Moutier) et Porrentruy Ouest–frontière ont été mis en service. Il s'agit d'une autoroute à quatre pistes longue de 5,6 km. Sur l'A1 Hardturm–Letten l'autoroute à six postes a été prolongée de 2,8 kilomètres.

Dans le canton de Lucerne, le nouveau raccordement autoroutier Buchrain et la route d'accès Rontal ont été ouverts au trafic. Ainsi, la région résidentielle et économique de Rontal, qui dispose d'un grand potentiel de développement, est désormais reliée à l'autoroute et les routes cantonales parallèles sont déchargées du trafic de transit qui affectait ces zones d'habitation.

Toujours dans la région de Lucerne, mais quatre mois et demi plus tard, soit le 5 novembre, le nouveau raccordement autoroutier de Rothenburg a été officiellement inauguré. Il s'agit là d'un élément du programme d'agglomération de Lucerne qui joue un rôle important dans la stratégie globale des transports de ce canton. Ce raccordement conçu pour un trafic d'environ 54 000 véhicules par jour absorbe les flux de circulation venant du Rottal et de Hildisrieden/Rain. Il relie aussi directement la zone industrielle de Rothenburg au réseau des routes nationales. Enfin, cet ouvrage décharge le raccordement Emmen Nord et y accroît la sécurité routière.

Fin 2011, 1801,3 km de routes nationales, soit environ 95,2% 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:	1330,1 km
semi-autoroutes à 3 voies:	1,9 km
semi-autoroutes à 2 voies:	273,1 km
routes à trafic mixte:	111,5 km

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 a décidé de libérer une certaine partie des fonds du FSTR en approuvant le budget de la Confédération. D'autre part, la Confédération peut engager le fonds d'infrastructure routier qui a été créé en 2008 pour des projets d'infrastructure particuliers (voir explication ci-dessous). Ce fonds a été alimenté par un premier versement extraordinaire de 2,6 milliards de francs provenant du FSTR. Désormais le FSTR lui vire chaque année un montant fixé par le Parlement.

L'écart entre les recettes et les dépenses augmentera en raison de la hausse des coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement du réseau des routes nationales. Pour éviter une lacune dans le financement spécial du trafic routier, le Conseil fédéral propose un procédé en deux étapes: la première consiste à augmenter le prix de la vignette autoroutière, la seconde à accroître la surtaxe sur les huiles minérales. Le message proposant une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement a été transmis aux Chambres fédérales le 18 janvier 2012.

Fonds d'infrastructure routier

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. Cet argent provient du financement spécial du trafic routier (FSTR). Les engagements financiers se répartissent comme suit:

- 14 milliards pour le réseau des routes nationales (8,5 milliards pour l'achèvement du réseau et 5,5 milliards pour l'aménagement des autoroutes et l'élimination des goulets d'étranglement) – Durant la session d'automne 2010, les Chambres fédérales ont approuvé l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et la mise à disposition de moyens financiers à cet effet (un crédit total de 5,5 milliards de francs). 1235 millions de francs ont été libérés pour l'élimination des goulets d'étranglement sur la N1 (Crissier/VD phase 1: 120 millions de fr.) et la N1c (ZH/6voies sur le contournement nord de

Zurich: 940 millions de fr.) ainsi que pour la planification d'autres projets (175 millions de fr.). Le crédit restant bloqué dans le fonds d'infrastructure se monte encore à 3965 millions de francs.

- 6 milliards de francs pour des projets routiers et ferroviaires dans les agglomérations – 2,56 milliards de francs sont libérés pour des projets urgents dans la mesure où ceux-ci ont pu débiter avant 2008. Le 1er octobre 2010, les Chambres fédérales ont approuvé l'arrêté fédéral sur la libération des moyens financiers à partir de 2011 en faveur du programme Trafic d'agglomération (un crédit total de 1,5 milliard de fr.). Ils ont aussi accepté d'augmenter les provisions FSTR pour un montant de 850 millions de francs. Cette rallonge permettra d'éviter un manque de liquidités prévisible pour 2014 pour la réalisation de projets urgents dans le domaine du trafic d'agglomération. Une réserve de 1930 millions de francs reste bloquée pour le programme Trafic d'agglomération.
- 800 millions de francs pour l'entretien des routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Pour l'année 2012, les Chambres fédérales ont approuvé les crédits d'engagement suivants à charge du fonds d'infrastructure:

- 730 millions de francs pour achever le réseau des routes nationales
- 90 millions pour l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales
- 496 millions de francs pour améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations
- 44,4 millions de francs au titre des 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),

Conclusion

L'auteur de ce rapport sur les activités de routesuisse en 2011 tient à remercier toutes les associations membres, le Comité central et le Comité de direction du soutien efficace qu'ils ont apporté durant l'exercice écoulé au secrétariat général et à son personnel ainsi que de la confiance dont ils ont fait preuve. Ces remerciements s'adressent également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat général de routesuisse qui ont assuré par leur fidélité et leur sens des responsabilités un déroulement irréprochable des nombreuses affaires traitées par notre association faitière. Il lui tient également à cœur de remercier les politiciens et politiciennes et les représentant(e)s des autorités ainsi que les médias de leur confiance et de leur bienveillance face aux besoins de routesuisse.

Berne, mi-mars 2012

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>
Meist verkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres							
	Schiene Rail	%	Strasse / Route Miv TMI	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	Miv TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	9 339	16.3	48 002	83.7	45 882	80.0	2 120	3.7
1980	256	4.4	4 699	81.1	9 964	12.5	69 697	87.5	67 041	84.2	2 656	3.3
1990	324	4.7	5 461	79.0	12 678	13.6	80 801	86.4	77 759	83.2	3 042	3.3
2000	304	4.0	6 247	81.5	12 620	11.9	93 082	88.1	83 152	78.7	3 428	3.2
2001	301	4.0	6 144	81.2	13 301	12.4	93 561	87.6	83 328	78.0	3 605	3.4
2002	319	4.2	6 079	80.7	14 147	13.0	94 766	87.0	84 006	77.1	3 980	3.7
2003	327	4.4	6 006	80.3	14 509	13.2	95 342	86.8	84 641	77.1	3 771	3.4
2004	336	4.5	5 931	79.8	14 914	13.4	96 187	86.6	85 335	76.8	3 781	3.4
2005	364	4.9	5 855	79.2	16 144	14.3	97 094	85.7	86 023	76.0	3 860	3.4
2006	380	5.1	5 914	78.9	16 578	14.5	97 963	85.5	86 816	75.8	3 889	3.4
2007	403	5.3	5 956	78.3	17 434	15.0	98 761	85.0	87 492	75.3	3 964	3.4
2008	425	5.5	6 042	77.6	18 028	15.3	99 724	84.7	88 525	75.2	3 814	3.2
2009	431	5.4	6 144	77.4	18 585	15.5	101 317	84.5	89 930	75.0	3 901	3.3
2010	446	5.6	6 196	77.2	19 177	15.8	102 238	84.2	90 666	74.7	4 006	3.3

(Quelle: BFS T 11.3.2.2 / Source: ofs T 11.3.2.2)

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		9.1
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869		34.0
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755		-5.6
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096		7.2
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209		5.5
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	57.8	23 555		11.1
2001	62.9	16.5	318.6	83.5	381.5	0.8		10 091	41.5	14 219	58.5	24 310		3.2
2002	60.9	16.3	312.6	83.7	373.5	-2.1		9 639	39.9	14 511	60.1	24 150		-0.7
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0		9 534	38.8	15 012	61.2	24 546		1.6
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	60.0	25 624		4.4
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 754	60.8	25 903		1.1
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0		10 880	40.0	16 330	60.0	27 210		5.0
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4		10 631	38.5	16 993	61.5	27 624		1.5
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4		10 980	38.9	17 262	61.1	28 242		2.2
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8		9 398	35.7	16 924	64.3	26 322		-6.8
2010	64.0	15.4	350.5	84.6	414.5	0.9		9 803	36.4	17 142	63.6	26 945		2.4

* = 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)

(Quelle: BFS T8 / source: ofs 8)

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

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2001	20.8	65.8	10.8	34.2	31.6	7.1		16.3	75.5	5.3	24.5	21.6	-0.9
2002	19.3	64.3	10.7	35.7	30.0	-5.1		15.8	75.6	5.1	24.4	20.9	-3.2
2003	20.5	64.3	11.4	35.7	31.9	6.3		16.9	71.6	6.7	28.4	23.6	12.9
2004	23.0	64.8	12.5	35.2	35.5	11.3		19.5	72.2	7.5	27.8	27.0	14.4
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	0.0
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	27.3	30.8	5.5
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-14.9
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		21.3	70.3	9.0	29.7	30.3	15.6
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7							

(Quelle: Verlagerungsbericht 2011; bfs T 11.5.4.4 / Source: rapport sur le tranfert 2011; ofs T 11.5.4.4)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2011)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2011)**

	2010	2011
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 075 825	4 163 003
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	33 939	36 328
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 263	6 440
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 839	8 671
Übrige / <i>Autres</i>	3 710	3 983
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	283 458	295 804
Lastwagen / <i>Camions</i>	40 819	41 506
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 817	11 140
Übrige / <i>Autres</i>	106	103
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	186 485	187 130
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	58 492	60 324
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	4 708 753	4 814 432
Motorräder / <i>Motocycles</i>	580 657	597 933
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	52 102	47 936
Übrige / <i>Autres</i>	18 443	20 001
Total Motorräder / Total des Motocycles	651 202	665 870
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 359 955	5 480 302
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*160 000	*160 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 460	6 889
Sachtransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	221 858	230 946
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 500	34 794
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 828	22 698
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	54 743	54 631
Sattelsachtransportanhänger		
<i>Semi-remorqueques transport de choses</i>	15 513	16 020
Übrige / <i>Autres</i>	13 594	15 117
Anhänger total / Remorques total	369 496	381 095

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2011 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2011

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 Autocars, autobus	Liefer- wagen 2 Voitures de livraison	Last- wagen Camions					Sattel- schlepper Tracteurs à sellette	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3 Tracteurs industriels et agricoles
Anzahl / Nombre												
1950	146 998	-	2 028	36	472		965	2 049	188 512	75 975	264 487	-
1960	509 279	-	3 127	55	150	1	102	5 122	573 780	291 326	865 106	-
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272	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 (5)	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	238 770
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	103 980	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	132 155	106 750	4 499 404	608 660	5 108 064	*170 000
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	132 158	107 053	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894	134 522	109 504	4 608 605	636 540	5 245 145	*170 000
2009	4 009 602	8 878	6 172	276 236	40 811	10 657	134 081	108 354	4 630 520	642 777	5 273 297	*165 000
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	*160 000
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	*150 000

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 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

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

* Schätzungen / Estimation

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

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	269 748	283 972	287 971	266 478	296 597	327 955
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 469	1 568	1 687	1 571	1 936	2 587
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	521	405	472	509	469	363
Autocars	689	664	1 065	763	718	1 000
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ⁽¹⁾	21 410	23 605	24 491	21 415	24 154	28 644
Lastwagen / <i>Camions</i> ⁽²⁾	3 307	3 186	3 598	3 325	2 690	3 273
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 535	1 264	1 617	1 113	883	1 202
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 662	2 595	2 745	2 686	2 804	3 238
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 249	1 214	1 393	1 463	1 505	1 679
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 404	2 576	2 783	2 589	2 530	2 803
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	304 994	321 049	327 822	301 912	334 286	372 744
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 666	43 141	43 779	40 403	38 236	42 933
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 014	2 738	3 127	2 863	3 099	2 308
Andere / <i>Autres</i>	1 985	2 059	1 868	1 651	1 696	2 890
Total Motorräder / Total des motocycles	45 665	47 938	48 774	44 917	43 031	48 131
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	350 659	368 987	376 596	346 829	377 317	420 875

6A

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

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

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

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

Marke / Marque	2011	2010	in % / en %
VW	40 594	33 839	20.0
AUDI	18 502	16 910	9.4
FORD	18 400	15 967	15.2
RENAULT	18 323	17 046	7.5
BMW	17 532	16 061	9.2
SKODA	17 470	14 388	21.4
OPEL	15 978	16 305	-2.0
PEUGEOT	15 186	15 019	1.1
MERCEDES	14 037	12 198	15.1
TOYOTA	13 335	13 735	-2.9
CITROEN	12 984	13 232	-1.9
HYUNDAI	9 976	6 249	59.6
FIAT	9 849	11 108	-11.3
NISSAN	9 486	7 902	20.0
VOLVO	8 478	6 973	21.6
SEAT	8 314	7 788	6.8
SUZUKI	8 240	7 391	11.5
MAZDA	7 387	7 882	-6.3
SUBARU	7 283	8 376	-13.0
HONDA	5 851	7 068	-17.2
DACIA	5 823	4 966	17.3
MITSUBISHI	5 580	4 660	19.7
MINI	4 581	3 791	20.8
ALFA ROMEO	4 106	3 901	5.3
KIA	3 876	3 322	16.7
CHEVROLET	3 435	2 957	16.2
PORSCHE	2 178	1 843	18.2
SMART	2 148	2 264	-5.1
LAND-ROVER	1 803	1 488	21.2
JEEP	1 518	975	55.7
DAIHATSU	1 328	2 031	-34.6
LEXUS	1 005	898	11.9
LANCIA	834	836	-0.2
JAGUAR/DAIMLER	461	612	-24.7
DODGE	412	900	-54.2
SAAB	299	628	-52.4
ASTON MARTIN	244	211	15.6
CHRYSLER	198	572	-65.4
MASERATI	183	204	-10.3
BMW ALPINA	32	18	77.8
Übrige / autres	1 709	1 725	-0.9

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2011
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2011

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants</i> :		
Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	2 994 964 715	
Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 005 555 614	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)</i>		5 000 520 329
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>	2 621 153
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	679 873
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 229 451
8512		2 137
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	18 858
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 367 403
8703.2100-9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	3 892 420
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	38 379
8705.1010-4000	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	4 305
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	36 783
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	15 578 103
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	2 086 416
8711.1000-9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	
8714.1100-1990	Teile zu 8711.1000-9000 / <i>Pièces pour 8711.1000-9000</i>	403 259
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	408 081
9029.1010-9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	17 852
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	37 384 473
	Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	408 371 618
Total		5 446 276 420

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

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

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).

Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE)

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

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954.8	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 954.8
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	9.8	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-
Mineralölsteuermzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263.3	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 978.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA des 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	902.0
Abgaben auf Fahrzeuge und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollertäge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	445.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.8	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA des 1995*	334.8	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 184.7
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	359.8
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 555.0
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040.5	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	9 186.9	9 456.5
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	*2 071.0	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	*332.0	*350.0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	54.1
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3.5	4.0	4.9	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.1	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.5
Total	3 906.8	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 665.9	11 982.1

* 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)

	1958-2008	2009	2010	2011
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	59 095.4	1 117	1 214	1 171
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)				
Policei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	3 192.8	302	315	313
	841.1	-	-	-
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements (ab 2008 / dès 2008)	2 600.0	-	-	850
Jährliche Einlage / Versement annuel	837.0	990	1 029	853
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 159.0	165	168	166
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 375.8	5	7	4
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	6 993.4	565	561	525
Bahnhofanlagen / Places de parc près des gares	101.3	-	-	-
ditto, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 673.3	91	104	111
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	798.8	52	42	48
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	8 405.2	381	375	369
ditto, 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	586.8	8	8	8
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-	-	-
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	515.1	134	149	158
Total Ausgaben / Dépenses totales	99 294.7	3 810	3 972	4 576
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette	102 675.9	3 936	3 908	3 821
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18.8	-	-	-
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»		(+)	(-)	(-)
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		126	65	755
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		2 848	2 783	2 028

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	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	5 478 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 022 883	1 699.5	*2 936 706	2 357.5	5 424 898	3 422.6
2007	2 141 915	1 911.5	*2 397 562	1 975.5	4 595 181	2 974.6
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	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	1 723 363	1 616.9	*2 559 240	2 247.0	4 293 986	3 209.9

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2011
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2011*

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

	Benzin Essence		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		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892	
1995	3,590		1,143		4,733		1,273		6,006		4,914		10,920	
2000	3,983		1,309		5,292		1,576		6,868		4,445		11,313	
Ø 91-00	0,8	1,7			1,0	3,6			1,5	-2,6			-0,4	
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,137	7,2
2009	3,283	-2,7	2,221	1,5	5,504	-1,1	1,360	-3,8	6,864	-1,6	4,524	8,8	11,388	2,3
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	3,565	-21,2	10,465	-8,1
Ø 01-10	-2,3	5,9			0,4	-0,8			0,1	-1,1			-0,6	
2011	3,044	-3,9	2,371	2,7	5,415	-1,1	1,518	6,3	6,933	0,4	3,201	-10,2	10,134	-3,2

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus			In 1000 / En milliers			Indexzahlen (1981 = 100) / Indices (1981 = 100)			Wohnbevölkerung Population résidente
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbevölkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbevölkerung Population résidente	
	Verletzt Blessés			Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	99	94	102	100	101
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	100	100	104	100	101
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	96	94	106	98	102
1990	79 436	29 243	954	3 777	79 199	91	75	107	98	103
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	90	68	109	99	103
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	92	71	110	96	105
2001*	23 896	30 160	544	4 707	84 301	87	66	111	-	106
2002	23 647	29 774	513	4 809	84 000	86	64	112	-	107
2003	23 840	30 098	546	4 888	84 200	82	60	114	-	108
2004	22 891	28 746	510	4 969	83 000	79	59	116	-	
2005	21 706	26 754	409	5 040	83 000	91	89	107	98	103
2006	21 491	26 718	371	5 108	83 472	90	89	109	99	103
2007	21 911	27 132	384	5 186	81 322	92	90	110	96	105
2008	20 736	25 556	357	5 245	7 702	87	85	111	-	106
2009	20 506	25 130	349	5 273	7 786	86	83	112	-	107
2010	19 609	24 237	327	5 360	7 870	82	80	114	-	108
2011	18 990	23 332	320	5 480	79	77	59			

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	2009	2010	2011
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	51 930	53 550	51 555
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 208	10 158	9 399
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 133	3 644	3 477
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 699	1 682	1 517
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	12 356	15 140	16 139
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	38	47	49
Total	48 104	57 719	79 364	84 221	82 136

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2011
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	32 231
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 217
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	8 934
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 091
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 752
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 755
Anderer Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 073
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 534
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 454
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 248
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 409
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	18 817

