



Argumentaire

Vignette autoroutière : position du Conseil fédéral

Le peuple est appelé à voter le 24 novembre 2013 sur la modification de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière). Le Conseil fédéral recommande d'accepter le relèvement du prix de la vignette annuelle prévu par cette modification qui la fera passer à 100 francs. Cette augmentation permettra le financement de quelque 400 kilomètres de routes cantonales récemment intégrées par le Parlement dans le réseau des routes nationales. De nombreuses régions bénéficieront ainsi d'une meilleure desserte et le trafic y sera décongestionné grâce aux voies de contournement. Voilà pourquoi tous les cantons soutiennent le projet de vignette autoroutière. De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse.

Contenu de l'argumentaire

La situation actuelle	Page	2
L'objet de la votation en détail	Page	2
Pourquoi le Conseil fédéral recommande l'adoption de la vignette autoroutière	Page	4
Conclusion	Page	5

La situation actuelle

Le réseau des routes nationales suisses couvre actuellement quelque 1 800 kilomètres et assure la liaison entre toutes les régions du pays et les centres. Voici plus de 50 ans, le Parlement en définissait les tronçons qu'il ancrerait dans l'arrêté sur le réseau. Depuis lors, les adaptations sont restées minimales : seuls le tunnel routier du Gothard, les contournements nord et ouest de Zurich, la Transjurane et la route du Prättigau sont venus compléter l'arrêté sur le réseau. Or le réseau des routes nationales doit aujourd'hui satisfaire à des exigences qui ont bien changé depuis leur définition initiale car entre-temps, la population est passée de 5,4 à 8 millions d'habitants et le trafic routier a quintuplé.

L'objet de la votation en détail

Pour satisfaire aux nouveaux besoins, le Conseil fédéral et le Parlement ont intégré des tronçons supplémentaires dans le réseau des routes nationales et adapté l'arrêté sur le réseau en conséquence. Les 383 kilomètres de routes cantonales concernés visent à améliorer le raccordement au réseau des routes nationales des villes et agglomérations de taille moyenne ainsi que des régions de montagne et des régions périphériques. Il s'agit notamment des tronçons suivants : Berne-Bienne, Bellinzzone-Locarno, Spiez-Kandersteg et Gampel-Goppenstein (accès aux terminaux de transbordement des automobiles au Lötschberg), la route du col du Julier, la liaison du Hirzel ainsi qu'une série d'autres tronçons d'importance nationale (cf. carte). De plus, le nouvel arrêté sur le réseau permettra de poursuivre la planification de la construction de deux compléments de réseau dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichois, éliminant ainsi des goulets d'étranglement critiques.

Par ailleurs, la Confédération assumera des projets de contournement sur les nouveaux tronçons, entre autres ceux du Locle, de La Chaux-de-Fonds et Näfels, dont la planification par les cantons est déjà très avancée. En adoptant l'arrêté sur le réseau, le Parlement a opté pour la reprise de ces projets par la Confédération. En principe prêts à réaliser, ces projets doivent encore être approuvés au niveau cantonal avant d'être transférés à la Confédération. Cette dernière poursuivra également la planification entamée par les cantons, qui concerne environ vingt contournements supplémentaires. Une fois les dossiers en mains de la Confédération, la procédure ne sera plus soumise au droit cantonal, mais à la législation sur les routes nationales. L'Office fédéral des routes poursuivra le traitement des projets en s'appuyant sur les travaux préliminaires des cantons.

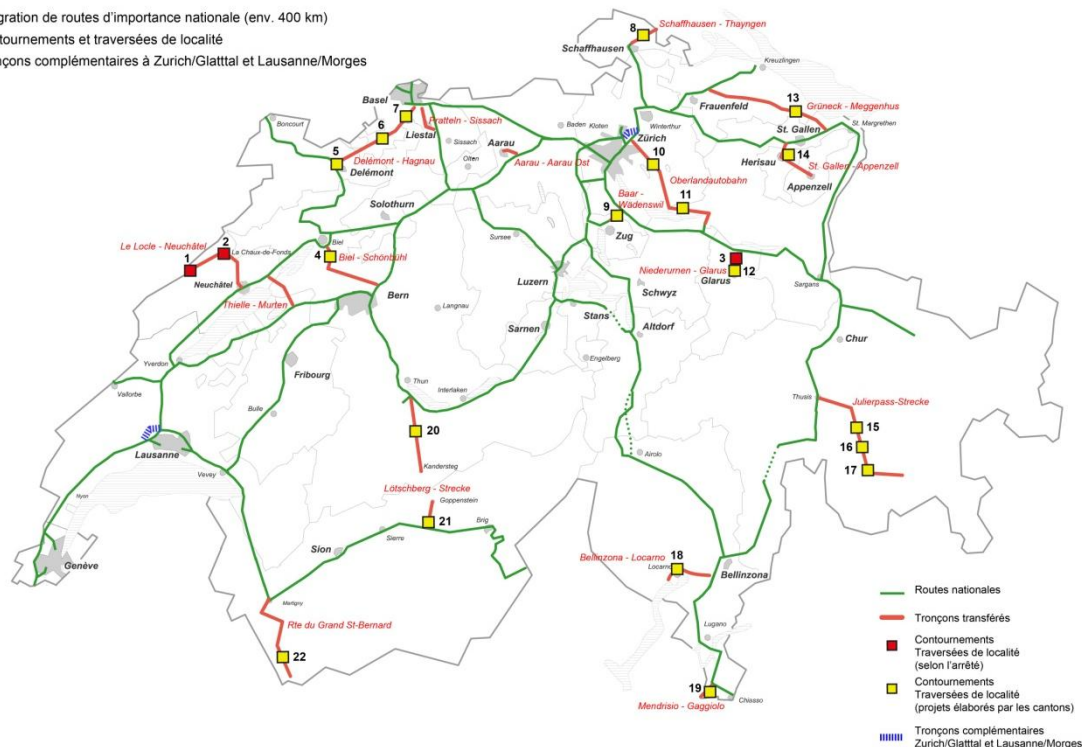
Le nouvel arrêté sur le réseau engendre des coûts supplémentaires annuels d'environ 300 millions de francs. Un tiers de ce montant (100 millions) correspond aux coûts du service hivernal, de l'entretien des espaces verts, des assainissements et d'autres travaux d'exploitation et d'entretien. Les deux tiers restants (environ 200 millions) seront affectés à l'aménagement du réseau. Il s'agit essentiellement de contournements de localités, de mesures de protection contre le bruit, les avalanches et autres dangers naturels, ainsi que de l'amélioration de la sécurité des jonctions, des carrefours et des tunnels. Au total, la Confédération sera ainsi en mesure de réaliser des projets à hauteur d'environ quatre milliards de francs au cours des vingt prochaines années.

Afin de couvrir les coûts engendrés par l'intégration des routes cantonales dans le réseau des routes nationales, le Parlement a relevé le prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Il a également introduit une vignette valable deux mois fixée à 40 francs. Ces modifications sont ancrées dans la loi sur la vignette autoroutière. Le référendum a été lancé en raison de l'augmentation du coût de la vignette annuelle. Même s'il porte uniquement sur la vignette, ce référendum affectera également l'arrêté sur le réseau car les deux projets sont liés juridiquement. Ainsi, le Conseil fédéral ne pourra faire entrer en vigueur le nouvel arrêté sur le réseau que si le peuple vote en faveur de la vignette. Un rejet populaire sonnerait le glas des améliorations prévues car la Confédération ne pourrait ni reprendre les 383 kilomètres de routes cantonales ni réaliser les contournements de plusieurs

localités, notamment à La Chaux-de-Fonds, au Locle et à Nâfels. Enfin, le problème des goulets d'étranglement ne serait pas résolu sur les autoroutes de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichoïse.

Extension du réseau des routes nationales

- Intégration de routes d'importance nationale (env. 400 km)
- Contournements et traversées de localité
- Tronçons complémentaires à Zurich/Glatttal et Lausanne/Morges



Projets planifiés de contournement et de traversée de localité

Projets prêts à réaliser selon l'arrêté sur le réseau

	Projets	Tronçon correspondant (arrêté sur le réseau)
1	Contournement du Locle	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
2	Contournement de La Chaux-de-Fonds	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
3	Contournement de Nâfels	Niederurnen - Glaris

Projets préparés par les cantons

	Projets	Tronçon correspondant (arrêté sur le réseau)
4	Aménagement Lyss Nord - Bienne	Bienne - Schönbühl
5	Contournement de Delémont	Delémont Est - Hagnau
6	Contournement de Laufon et de Zwingen	Delémont Est - Hagnau
7	Jonction de Aesch / tunnel du Muggenberg	Delémont Est - Hagnau
8	Liaison N4-A81	Schaffhouse - Thayngen
9	Liaison du Hirzel	Baar - Wädenswil
10	Achèvement de l'autoroute de l'Oberland zurichoïse	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
11	Aménagement Schmerikon-Rüti	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
12	Contournement de Netstal	Niederurnen - Glarus
13	Lac de Constance-Thurtal-Strasse	Grüneck - Meggenhus
14	Voie de raccordement de l'Appenzellerland / contournement de Herisau	St-Gall (Winkeln) - Appenzell
15	Contournement de Cunter / Savognin	Thusis - Silaplana
16	Contournement de Mulegns	Thusis - Silaplana
17	Contournement de Bivio	Thusis - Silaplana
18	Liaison routière N2-N13 (Magadino)	Bellinzona - Locarno
19	Contournement de Stabio jusqu'au poste-frontière de Gaggiolo	Mendrisio - Gaggiolo
20	Assainissement de la traversée de Reichenbach	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
21	Liaison de la T9, giratoire, raccordement du canal de Galdi, H509	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
22	Contournement de Liddes	Martigny - Gd-St-Bernard

A l'intérieur des localités, le transfert des tronçons dans le réseau des routes nationales et les contournements prévus permettront de désengorger les routes fortement fréquentées. En dehors des localités, la construction d'infrastructures distinctes pour les cyclistes, les piétons et les véhicules agricoles (passages inférieurs ou supérieurs, etc.) améliorera leur sécurité. Enfin, tous les tronçons repris par la Confédération seront soumis aux normes de sécurité plus élevées applicables aux routes nationales.

Le transfert des routes cantonales d'importance nationale au réseau des routes nationales correspond au désenchevêtrement visé par la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) : la Confédération est responsable de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation du réseau des routes nationales.

L'année dernière, quelque 9 millions de vignettes autoroutières ont été vendues, dont environ 3,2 millions à des automobilistes étrangers, soit à la frontière, soit dans des points de vente situés à l'étranger. Les recettes brutes ont atteint près de 361 millions de francs, dont 132 millions proviennent d'automobilistes étrangers. Le produit que la Confédération retire des vignettes est intégralement versé au financement spécial de la circulation routière, également connu sous le nom de caisse routière. Le prix de la vignette sera uniquement relevé lorsque les réserves de la caisse routière tomberont sous le seuil du milliard de francs. La planification financière laisse prévoir une augmentation à l'horizon 2016. Par ces dispositions, le Parlement évite toute constitution de réserves.

La vignette autoroutière est obligatoire en Suisse depuis 1985. D'autres pays, comme l'Autriche, la Slovaquie, la Tchéquie ou la Hongrie, utilisent aussi un système de vignette. En France, en Italie, en Espagne ou au Portugal, les automobilistes doivent s'acquitter de taxes par tronçon. Certains pays perçoivent également des taxes pour le franchissement de tunnels ou de ponts.

Pourquoi le Conseil fédéral recommande l'adoption de la vignette autoroutière

De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse

Les routes nationales assurent la liaison entre l'ensemble des régions et des centres économiques de notre pays. Depuis leur définition initiale en 1960, les besoins ont subi une évolution majeure qui impose une adaptation du réseau. L'intégration de 383 kilomètres de routes existantes dans le réseau des routes nationales améliorera l'accessibilité de nombreuses régions et assurera le raccordement de tous les chefs-lieux canton au réseau des routes nationales. C'est pourquoi les cantons soutiennent la solution proposée. De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse.

La vignette permet non seulement des extensions et des contournements judicieux, mais elle améliore aussi la sécurité

Le nouvel arrêté sur le réseau permet d'étendre le réseau des routes nationales à des tronçons qui ont atteint une importance nationale. Il permet en outre de réaliser des contournements devenus urgents, dans un premier temps à La Chaux-de-Fonds, au Locle et à Näfels. Des goulets d'étranglement critiques pourront être éliminés dans les régions de Morges/Lausanne et du Glattal zurichois. La population profitera de la diminution du trafic et de la pollution sonore. Elle sera plus en sécurité car les standards élevés de sécurité des routes nationales s'appliqueront aux tronçons remis à la Confédération.

Le prix de la vignette reste modéré

Compte tenu du gain en utilité, le Conseil fédéral juge raisonnable de fixer le prix de la vignette annuelle à 100 francs car ce relèvement garantira la qualité du réseau des routes nationales et

l'attractivité des liaisons routières. La dernière adaptation du prix de la vignette remonte à près de vingt ans, alors que les coûts d'exploitation et d'entretien affichent une progression notable. Ce prix reste d'ailleurs modéré, y compris en comparaison à l'étranger. Les taxes autoroutières dues en France, en Italie ou en Espagne, ne serait-ce que pour un seul voyage de vacances, dépassent souvent le montant à payer pour utiliser les routes nationales suisses pendant toute une année.

La contribution des automobilistes étrangers

La vignette garantit la contribution des automobilistes étrangers au financement du réseau des routes nationales. L'année dernière, leur contribution s'élevait ainsi à quelque 130 millions de francs, soit plus que le tiers du produit total de la vignette.

Pas d'extension de réseau sans financement

L'extension du réseau des routes nationales est subordonnée à l'acceptation par le peuple du relèvement du prix de la vignette autoroutière. Comme les deux projets sont juridiquement liés, un rejet populaire de l'augmentation de la vignette empêcherait la reprise par la Confédération des 383 kilomètres de routes cantonales et des projets de contournement. Ce refus empêcherait également la poursuite de la planification des nouveaux tronçons de routes nationales, bloquant ainsi tout projet d'extension du réseau des routes nationales.

Conclusion

Voilà pourquoi le Conseil fédéral recommande d'accepter la modification de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière).

Dire oui au projet de vignette autoroutière, c'est...

- dire oui au raccordement de toutes les régions
- dire oui à un bon réseau de transports et à l'amélioration de la sécurité
- dire oui à un financement qui a fait ses preuves.