



Fiche technique

Vignette autoroutière et arrêté sur le réseau

De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé d'intégrer quelque 400 kilomètres de tronçons d'importance nationale dans le réseau des routes nationales et de réaliser divers projets de contournement. Mais ce transfert est indissociable du relèvement du prix de la vignette : sans ce financement, il n'y aura pas d'extension de réseau. Qui plus est, les compléments de réseau dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichoïse ainsi que de nombreux projets de contournement se verraient alors menacés.

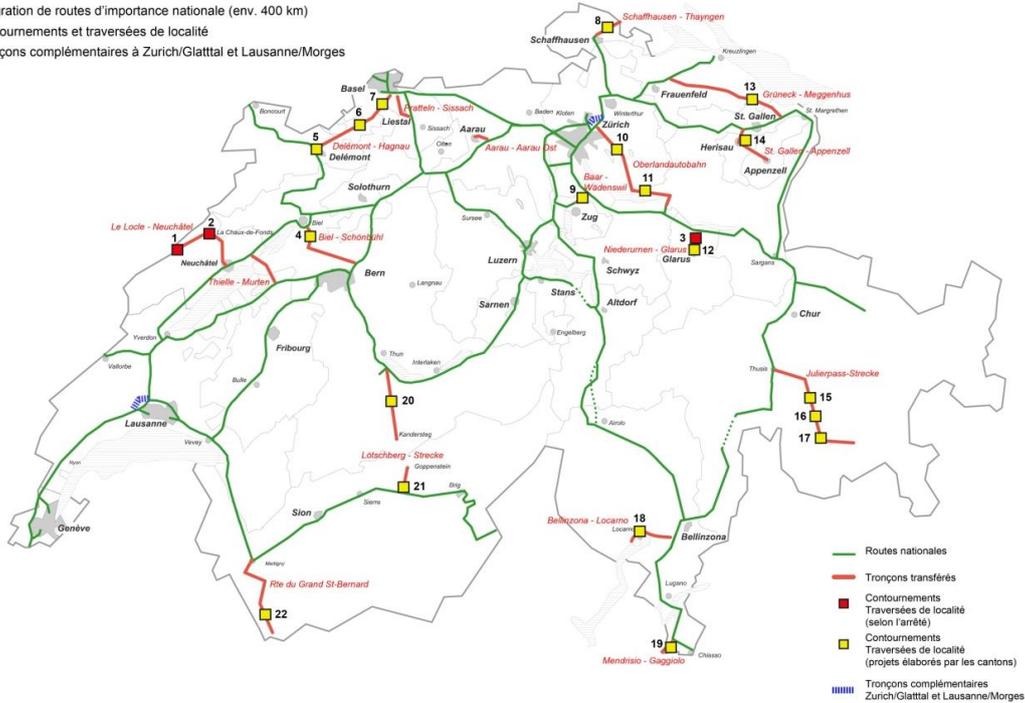
Le réseau suisse des routes nationales couvre actuellement quelque 1 800 kilomètres et assure la liaison entre toutes les régions du pays et les centres. Depuis 1985, les automobilistes qui circulent sur nos autoroutes doivent acheter une vignette dont les recettes sont obligatoirement affectées par la Confédération aux tâches et dépenses liées à la circulation routière. Afin d'améliorer encore le raccordement des villes et agglomération de taille moyenne ainsi que des régions de montagne et des régions périphériques, le Conseil fédéral et le Parlement ont adopté le nouvel arrêté sur le réseau qui intégrera environ 383 km de routes cantonales existantes dans le réseau des routes nationales. Il s'agit notamment des tronçons suivants : Berne-Bienne, Bellinzone-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 et toute une série d'autres tronçons d'importance nationale. L'arrêté sur le réseau permettra en outre la poursuite de la planification des deux compléments de réseau dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichoïse, 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 de Näfels, dont la planification par les cantons est déjà très avancée. La Confédération poursuivra également la planification, entamée par les cantons, d'une vingtaine de contournements supplémentaires. Tous ces projets diminueront la charge du trafic et la pollution sonore qui pèsent sur la population. Quel que soit leur stade de planification au regard du droit cantonal, les projets de construction devront tous franchir l'ensemble des étapes de procédure prévues par la législation sur les routes nationales pour être constructibles et l'expérience montre que cette procédure peut être particulièrement longue. Environ 200 millions de francs par an seront affectés aux aménagements. Le financement d'un volume de projets à hauteur de 4 milliards de francs sera ainsi assuré pour les 20 prochaines années.



Extension du réseau des routes nationales

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



Projets 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 zurichois	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
11	Aménagement Schmerikon-Rüti	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
12	Contournement de Netstal	Niederurnen - Glaris
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 - Silvapiana
16	Contournement de Mulegns	Thusis - Silvapiana
17	Contournement de Bivio	Thusis - Silvapiana
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 - Grand St-Bernard



Au bout du compte, le nouvel arrêté sur le réseau engendre un supplément de coûts 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 du contournement de localités, de mesures de protection contre le bruit, contre les avalanches et autres dangers naturels, ainsi que de l'amélioration de la sécurité des jonctions, des carrefours et des tunnels.

Afin de couvrir ces coûts, le Parlement a décidé de relever le prix de la vignette annuelle de 40 à 100 francs en modifiant la loi sur la vignette autoroutière. Il a également introduit une vignette valable deux mois fixée à 40 francs, destinée aux automobilistes qui souhaitent emprunter les routes soumises à la vignette pendant une courte période seulement. 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 relevé quand les réserves de la caisse routière tomberont sous le seuil du milliard de francs, ce qui évitera la constitution de réserves. La planification financière laisse prévoir une augmentation à l'horizon 2016.

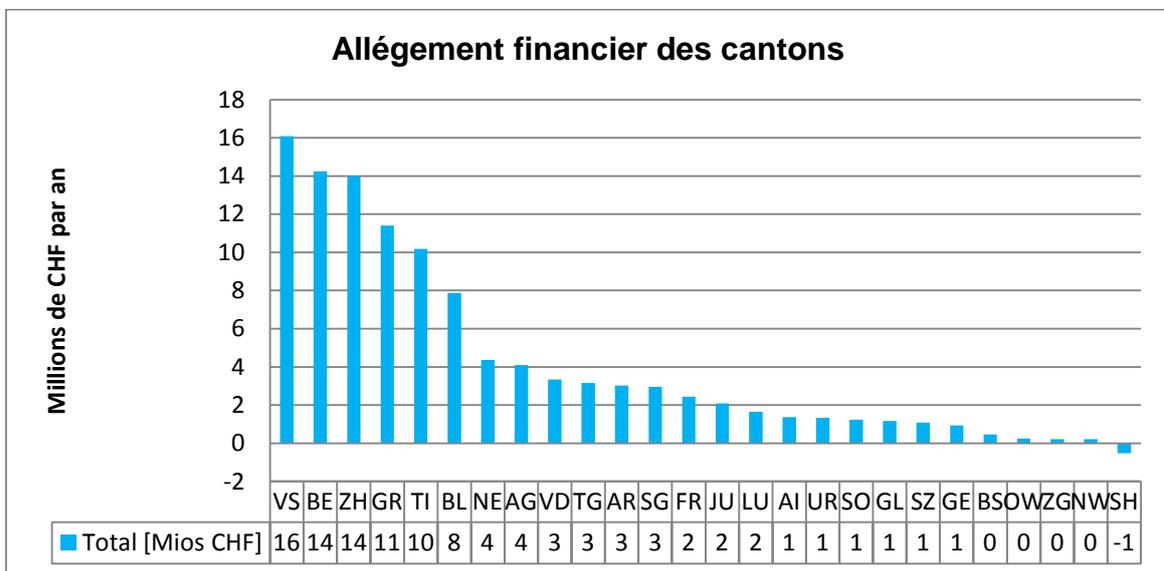
Le référendum a uniquement été lancé contre la vignette, mais il affectera également le nouvel arrêté sur le réseau car les deux projets sont juridiquement liés. Ainsi, le Conseil fédéral ne pourra mettre en vigueur le nouvel arrêté sur le réseau que si le peuple accepte l'augmentation du prix de la vignette. Par conséquent, sans relèvement du prix de la vignette, il n'y aura pas d'extension du réseau car la Confédération ne pourrait ni reprendre les 383 kilomètres de routes cantonales ni réaliser les contournements de plusieurs localités, notamment ceux de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Näfels dont la planification est aboutie. Enfin, le problème des goulets d'étranglement ne serait pas résolu sur les autoroutes de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichois. Le Parlement a décidé de lier les deux projets afin d'empêcher tout transfert de tronçons à la Confédération sans financement.

De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse. Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent donc de voter oui à la vignette afin de permettre la réalisation des améliorations découlant de l'arrêté sur le réseau. La population profitera ainsi de la diminution du trafic et de la pollution sonore ; elle sera plus en sécurité et bénéficiera de la meilleure attractivité des liaisons routières. Dans les localités, le transfert des tronçons visés au réseau des routes nationales et les contournements prévus permettent 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, les tronçons repris par la Confédération seront tous soumis aux standards de sécurité élevés applicables aux routes nationales..



L'intégration des routes cantonales d'importance nationale dans le 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.

Au bout du compte, cette intégration allégera la charge financière des cantons comme suit :



Le cas du canton de Schaffhouse est particulier : il remet à la Confédération une route de 6,2 km, mais il en intègre une de 11,1 km dans son réseau de routes principales, ce qui se traduit par une augmentation de ses dépenses d'exploitation et d'entretien.



Les chiffres-clés de la vignette autoroutière

En 1984, le peuple a voté l'introduction d'une vignette autoroutière pour une durée déterminée. L'année suivante, elle est devenue obligatoire pour l'utilisation des routes nationales. En 1994, le peuple a décidé d'ancrer définitivement la vignette dans la Constitution et d'allouer aux cantons 10 % du produit net issu de sa vente. En parallèle, il a été décidé de relever le prix de la vignette de 30 à 40 francs et d'affecter au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière les recettes de la Confédération issues de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur en 1995.

La vignette est perçue pour l'utilisation des routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe (autoroutes et semi-autoroutes). Les routes à trafic mixte du réseau des routes nationales (sur lesquelles circulent aussi des véhicules agricoles, par exemple) en sont exemptées. C'est notamment le cas de la route du col du Gothard et de plusieurs tronçons nouveaux dans leur état de construction actuel.

L'année dernière, quelque 9 millions de vignettes ont été vendues, dont 3,2 millions, bien comptés, 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. Même si elle passe à 100 francs, la vignette restera d'un prix modéré. 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 (cf. la fiche technique intitulée *Vignette autoroutière : comparaison avec l'étranger*).

Adresse pour l'envoi de questions: Service de presse et d'information du DETEC, +41 31 322 55 11