



Questions et réponses (FAQ)

La vignette autoroutière et l'arrêté sur le réseau

A quoi sert la vignette autoroutière ?

La vignette autoroutière est obligatoire pour circuler sur les routes nationales. Elle a été introduite en 1985 et coûtait alors 30 francs. En 1995, son prix est passé à 40 francs pour compenser le renchérissement. Le produit de la vignette autoroutière est affecté à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales.

L'utilisation des routes est-elle soumise à d'autres taxes ?

Non, car en principe, l'utilisation des routes publiques est gratuite en Suisse. Le Parlement a prévu une exception pour le tunnel du Grand St-Bernard, à la frontière avec l'Italie. L'utilisation de ce tunnel avec une voiture de tourisme coûte 30 francs (aller simple) ou 48 francs (aller-retour). En outre, le chargement des véhicules sur le rail est payant à la Vereina, au Lötschberg et à l'Oberalp. A la Vereina, le transbordement d'une voiture de tourisme coûte 31 francs en été et 42 francs en hiver pour un aller simple, 22 francs ou 27 francs (le week-end) au Lötschberg et 65 francs à l'Oberalp.

Faut-il aussi payer une vignette pour utiliser les autoroutes à l'étranger ?

Oui, c'est le cas dans de nombreux pays. Par exemple, l'Autriche, la Hongrie, la Tchéquie et la Slovaquie appliquent un système de vignette. Ailleurs, comme 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 ponts ou de tunnels.

Combien de vignettes sont vendues en Suisse par an ? Combien rapportent-elles ?

L'année passée, quelque 9 millions de vignettes 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 environ 360 millions de francs, dont 132 millions proviennent d'automobilistes étrangers.

Pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement veulent-ils relever le prix de la vignette annuelle à 100 francs ?

Cette augmentation est liée à ce qu'on appelle l'arrêté sur le réseau et qui prévoit l'extension du réseau des routes nationales (environ 400 kilomètres supplémentaires) pour améliorer la desserte des villes de taille moyenne et des régions périphériques et de montagne, ainsi que la réalisation de contournements de localité urgents. A l'heure actuelle, les tronçons concernés sont encore exploités par les cantons. Au cours de ces dernières années, ils se sont toutefois développés et revêtent



aujourd'hui une importance nationale qui exige leur intégration dans le réseau des routes nationales. L'arrêté sur le réseau permettra également la poursuite de la planification des deux compléments de réseau dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichoïse. La vignette vise à couvrir les coûts supplémentaires liés à l'intégration des tronçons situés sur les routes cantonales. La vignette est juridiquement liée à l'arrêté sur le réseau dont la mise en œuvre est subordonnée à l'acceptation de la vignette. Le relèvement du prix de la vignette est raisonnable. En effet, sa dernière adaptation remonte à près de 20 ans, alors que les coûts d'exploitation et d'entretien des routes nationales ont augmenté. Par ailleurs, le prix reste modéré, y compris comparé 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. De plus, la vignette garantit la contribution des automobilistes étrangers au financement de nos routes nationales, qui représentait plus du tiers du produit de la vignette ces dernières années.

Pourquoi l'arrêté sur le réseau occasionne-t-il des coûts supplémentaires ?

Parce que la Confédération assumera la responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des tronçons nouvellement intégrés dans le réseau des routes nationales. Au total, les coûts supplémentaires s'élèvent à quelque 300 millions de francs, affectés en majeure partie (env. 200 millions de francs) à l'aménagement. 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. La population bénéficiera ainsi de routes bien entretenues, régulièrement assainies et de surcroît conformes aux standards les plus modernes, par exemple en matière de protection contre le bruit.

Toutefois, ceux qui n'habitent pas à proximité des tronçons transférés tireront, eux aussi, parti de l'intégration dans le réseau des routes nationales car ils profiteront de l'amélioration des liaisons avec toutes les régions du pays. Enfin, grâce à l'arrêté sur le réseau, les chefs-lieux de canton seront tous raccordés directement aux routes nationales.

Peut-on vraiment compter sur la construction des contournements de localité ?

Oui. Le Parlement a déjà pris une décision contraignante pour certains contournements, notamment ceux de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Näfels. La Confédération poursuivra la planification entamée par les cantons, qui porte sur une vingtaine de contournements supplémentaires, entre autres : les contournements de Herisau, Liddes et Stabbio, l'assainissement de la traversée de Reichenbach dans l'Oberland bernois, l'achèvement de l'autoroute dans l'Oberland zurichoïse et l'aménagement d'une nouvelle liaison au Hirzel. La Confédération s'appuiera sur les travaux préliminaires des cantons pour poursuivre le traitement de ces projets. Indépendamment de leur stade de planification au regard du droit cantonal, tous les projets de construction devront franchir chaque étape de la procédure prévue par la législation sur les routes nationales pour être constructibles. L'expérience montre qu'une telle procédure prend beaucoup de temps. Des priorités seront définies pour les projets : la Confédération les examinera tous afin de procéder à des investissements judicieux qui profitent véritablement aux habitants et aux usagers de la route. Au total, le budget disponible pour les aménagements est de quelque 200 millions de francs pour les 20 prochaines années. L'acceptation de la vignette permettra donc de réaliser des projets à hauteur d'environ 4 milliards de francs.



Quel est le premier bénéficiaire du transfert des tronçons de routes cantonales à la Confédération ?

Tous profitent de l'intégration d'environ 400 kilomètres de routes cantonales existantes dans le réseau des routes nationales : population, économie et cantons. L'extension du réseau des routes nationales permet d'améliorer l'attractivité et la sécurité des voies de communication. A l'avenir, tous les chefs-lieux de canton seront directement raccordés au réseau des routes nationales et les régions et les centres économiques plus étroitement liés. Qui plus est, le gain d'utilité sera direct sur les tronçons concernés, comme l'atteste l'exemple de la route du col du Simplon qui a été construite conformément aux standards applicables aux routes nationales. Elle contourne les villages et offre une voie de détresse aux poids lourds ; en hiver, elle est protégée contre les avalanches par de nombreuses galeries. Contrairement à d'autres routes de col qui sont souvent fermées en hiver, traversent des villages et sont dangereuses et bruyantes pour les riverains, celle-ci est moderne et ne présente que des avantages pour la population, les villages et les automobilistes. Concrètement, le gain d'utilité peut se résumer comme suit : un entretien régulier conforme aux standards les plus récents, des aménagements adéquats, des contournements de localité ainsi que des mesures antibruit et de protection de l'environnement.

Que se passerait-il en cas de rejet de l'augmentation du prix de la vignette ?

Les cantons resteraient responsables de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des 400 kilomètres de tronçons concernés ainsi que des projets de contournement. Le transfert à la Confédération n'aurait pas lieu. Le problème des goulets d'étranglement sur les autoroutes existantes, dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichois ne serait pas résolu. En effet, leur élimination nécessiterait l'adaptation de l'arrêté sur le réseau que le Conseil fédéral ne pourra mettre en vigueur en cas de rejet du relèvement du prix de la vignette car les deux projets sont juridiquement liés.

Quelle est la base du lien juridique entre ces deux projets ?

Le Conseil fédéral ne pourra mettre en vigueur l'arrêté sur le réseau que si le peuple accepte aussi le relèvement du prix de la vignette. Le Parlement a juridiquement lié l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau) et la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière) de la manière suivante :

- **Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (art. 2)**

² Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté en même temps que la modification du 22 mars 2013 de la loi fédérale sur les routes nationales, si la modification du 22 mars 2013 de la loi sur la vignette autoroutière ne fait pas l'objet d'un référendum ou si elle est approuvée en votation populaire.

- **Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière, LVA) III**

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

³ Il la met en vigueur aux conditions suivantes :

- a. l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales est en vigueur ;



- b. la réserve des ressources à affectation obligatoire du financement spécial de la circulation routière devient inférieure à un milliard de francs.

Le Parlement a décidé de lier les deux projets afin d'empêcher tout transfert de tronçons à la Confédération sans financement.

L'extension du réseau des routes nationales prévue par l'arrêté sur le réseau entraînera-t-elle une augmentation du trafic ?

Non, car les routes existent déjà. L'intégration d'environ 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales servira à améliorer l'équipement des tronçons d'importance nationale, notamment par la construction d'une galerie paravalanche qui les rendra praticables en hiver. De plus, l'arrêté sur le réseau permettra de réaliser des contournements de localité, réduisant ainsi les nuisances du bruit et du trafic qui affectent actuellement la population.

Les usagers ne risquent-ils pas de se rabattre sur les routes cantonales en cas d'augmentation du prix de la vignette ?

Non, ce n'est guère probable. D'une part, le relèvement du prix de la vignette annuelle est modéré puisqu'il équivaut au prix de deux cafés par mois. D'autre part, le réseau routier cantonal ne dispose absolument pas des capacités requises pour offrir, par exemple aux frontaliers, une véritable alternative aux autoroutes. Les automobilistes qui font tous les jours la navette entre leur domicile et leur lieu de travail veulent des liaisons routières directes, fiables et de bonne qualité. Or les routes nationales sont nettement plus susceptibles de leur offrir des trajets rapides qui leur permettront d'arriver à l'heure que les routes cantonales congestionnées où les embouteillages coïncident souvent avec le passage des pendulaires.

Le relèvement du prix de la vignette servira-t-il aussi à financer la construction du second tube du Gothard ?

Non. L'assainissement du tunnel routier est un projet d'entretien. D'une manière ou d'une autre, avec ou sans second tube, le tunnel du Gothard doit être assaini en raison de son âge. Cet assainissement et par conséquent la construction d'un second tube sans extension de capacité fait partie d'un projet d'entretien normal qui sera financé par la caisse routière, indépendamment de l'augmentation du prix de la vignette.

Les Suisses seront-ils désavantagés par rapport aux étrangers ?

Non, c'est totalement hors de question : tous les automobilistes qui empruntent le réseau des routes nationales pendant plus de deux mois doivent acheter une vignette annuelle, la nouvelle vignette de courte durée étant prévue pour une utilisation de deux mois au plus. Cette réglementation n'est pas liée à la nationalité. La création de la vignette de courte durée vise à prévenir les abus et le report indésirable du trafic sur les routes cantonales, ce qui est tout à fait dans l'intérêt de la population suisse. Par ailleurs, la vignette garantit la contribution des automobilistes étrangers au financement de nos routes nationales. L'année dernière, leur contribution a atteint environ 130 millions de francs, soit plus que le tiers du produit total de la vignette.



Quelle est la date prévue pour l'augmentation du prix de la vignette ?

Le prix de la vignette augmentera seulement quand les réserves de la caisse routière tomberont sous le seuil du milliard de francs. Avec cette disposition réglementaire, le Parlement veut s'assurer qu'aucune réserve ne sera constituée avec les fonds issus de la vignette. D'après la planification financière, le relèvement du prix de la vignette devrait survenir début de 2016.

L'argent de la vignette ne sera-t-il pas détourné au profit du rail ?

Non. Les revenus de la Confédération issus de la vignette sont intégralement versés à la caisse routière. Les fonds générés par l'augmentation du prix de la vignette sont affectés au financement des quelque 400 kilomètres de routes cantonales qui seront intégrés dans le réseau des routes nationales. Cette extension du réseau rend les liaisons à la fois plus attractives et plus sûres. Grâce à elle, tous les chefs-lieux de canton seront dorénavant directement raccordés au réseau des routes nationales. Les liaisons entre les régions et les centres économiques seront plus étroites. Enfin, le produit de la vignette permettra de financer le contournement de localités, les mesures de protection contre le bruit et les dangers naturels, ainsi que l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes et celle des jonctions, des carrefours et des tunnels.

Par ailleurs, la vignette garantit la contribution des automobilistes étrangers au financement de nos routes nationales ; ces dernières années, elle était d'environ 130 millions de francs, soit plus que le tiers du produit total de la vignette.

Comment se fait-il que le transport individuel motorisé finance en partie les transports publics ?

Rail et route sont complémentaires, il ne faut donc pas les opposer. Le système suisse allie transports privés et transports publics. Sans le rail, les pendulaires seraient tous en voiture et les autoroutes saturées tous les jours. Le trafic ferroviaire absorbe une partie des flux pendulaires, si bien que les automobilistes ont tous intérêt à ce qu'il fonctionne correctement. Or le prix des billets de train ne suffit pas à financer le rail, raison pour laquelle celui-ci bénéficie de subventions. En 2012, sur les 3,8 milliards de francs versés au financement spécial pour la circulation routière, 741 millions ont été affectés aux transports publics (trafic voyageurs et trafic marchandises) et le solde à la route. Enfin, 711 millions issus de la RPLP ont été directement versés au fonds FTP.

De nombreuses votations montrent que la majorité du peuple soutient cette politique des transports, raison pour laquelle la Confédération veille à financer les deux modes de transport. En effet, par-delà les aménagements, il importe d'assurer une couverture suffisante des coûts d'exploitation et d'entretien. La Confédération recourt à un fonds, tant pour la route que pour le rail, ce qui est essentiel car les infrastructures de transport sont fort coûteuses et requièrent une planification à long terme.



En juin 2013, le Conseil fédéral a décidé de créer un fonds routier. De quoi s'agit-il ?

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) constitue l'élargissement du fonds d'infrastructure. Il vise l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des embouteillages et des goulets d'étranglement et la réalisation de projets dans les agglomérations. Outre les aménagements, il financera l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Le Conseil fédéral a décidé d'ancrer ce fonds dans la Constitution. A l'instar du fonds ferroviaire, les recettes actuelles et futures doivent directement alimenter le fonds routier. En font partie le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles (aujourd'hui versé à la caisse fédérale) ainsi que les recettes de la surtaxe sur les huiles minérales qui bénéficiera d'une augmentation destinée à doter le fonds de ressources suffisantes. A l'heure actuelle, la caisse routière n'a pas suffisamment de moyens. En effet, l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales n'ont pas été adaptés au renchérissement depuis des décennies, sans compter le fait que les véhicules récents consomment moins de carburant que les modèles plus anciens ; par ailleurs, les routes nationales sont de plus en plus sollicitées, ce qui entraîne une augmentation des dépenses. On constate ainsi que les kilomètres parcourus sur les routes nationales ont plus que doublé au cours des 20 dernières années, ce qui met les infrastructures à rude épreuve et fait prendre l'ascenseur aux coûts d'exploitation et d'entretien. La hausse des coûts résulte aussi des rénovations requises sur de nombreux ponts ou tunnels devenus vétustes. Enfin, n'oublions pas que la société est aujourd'hui fort exigeante lorsqu'il s'agit de protection contre le bruit, les incendies et les dangers naturels.