



H502-1654

Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11)

Rapport sur les résultats de la consultation

Mars 2009

Résumé

L'**objet de la consultation** était l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, principalement en vertu des critères fonctionnels du plan sectoriel des transports. La révision de l'arrêté en fonction de ces critères a presque complètement confirmé le réseau existant des routes nationales. Elle a montré en outre qu'il y a lieu d'ajouter environ 400 kilomètres de liaisons existantes au réseau des routes nationales. Le projet mis en consultation comprenait aussi une proposition de financement de l'exploitation et de l'entretien ainsi que des aménagements éventuels sur ces tronçons. Cette proposition prévoyait le financement intégral des nouvelles charges incombant à la Confédération par la réduction des contributions fédérales sans affectation obligatoire et des contributions globales versées aux cantons au titre des routes principales. Le projet incluait encore l'adaptation de dispositions légales pour le transfert de la propriété et la reprise de projets de construction en cours.

La volonté de définir l'extension du réseau des routes nationales au moyen des **critères fonctionnels** du plan sectoriel des transports fait l'objet d'un large consensus. La majorité considère que les critères sont justes et adéquats. Au-delà de l'application des critères, quelques cantons souhaitent l'ajout de tronçons supplémentaires au réseau des routes nationales. Ils motivent ces souhaits par des situations de trafic particulières dans les régions concernées. Une petite minorité rejette les critères fonctionnels. Cette minorité est généralement opposée à une croissance du réseau des routes nationales. Quelques associations de transports et de protection de l'environnement demandent également l'ajout des tronçons de ferroutage, en particulier s'ils sont destinés au trafic voyageurs, au réseau des routes nationales.

La consultation révèle un rejet presque unanime du **financement** proposé pour les éléments supplémentaires du réseau des routes nationales. L'intention de compenser l'exploitation, l'entretien ainsi que l'aménagement éventuel ou la réfection des tronçons ajoutés en réduisant les contributions globales et les contributions sans affectation obligatoire versées aux cantons est repoussée au nom du nouvel équilibre créé dans le domaine routier par la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Les partis politiques estiment éventuellement possible de compenser les coûts effectifs d'exploitation et d'entretien.

Divers participants à la consultation font des propositions pour financer les adaptations du réseau et visent ainsi l'utilisation de réserves du financement spécial pour la circulation routière. Au sujet du financement, ils exigent que les différentes dépenses propres au financement spécial pour la circulation routière ne soient pas mélangées. Il s'agit ainsi d'éviter de financer par exemple les adaptations du réseau au détriment de l'élimination des goulets d'étranglement, du transport combiné de marchandises ou de la construction des NLFA. Compte tenu du manque de ressources financières pour les routes nationales, il est suggéré de garantir le financement et de l'accroître par de nouvelles sources de financement. Pour la majorité des participants, le budget estimé pour les aménagements est présenté de façon trop peu transparente et compréhensible. Concernant le financement, on regrette l'absence d'une vue d'ensemble des routes nationales (comme pour le futur développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB).

La majorité est favorable aux **adaptations légales**. Les associations de transports et de protection de l'environnement s'opposent en revanche à l'art. 4a de la loi sur les routes nationales. L'objet de ce refus est la compétence donnée au Conseil fédéral de mettre les routes nationales de 3^e classe dans une classe supérieure. On craint que la Confédération veuille ainsi activer l'aménagement des routes (principales) ajoutées sans respecter suffisamment la volonté de la population cantonale et régionale. Les associations de transports et de protection de l'environnement demandent en outre de soumettre au référendum l'arrêté sur le réseau, par exemple faisant de l'arrêté sur le réseau une annexe de la loi sur les routes nationales.

Concernant le **transfert de la propriété**, les villes signalent que le sous-sol des routes recèle des éléments essentiels des infrastructures publiques. Elles suggèrent, en particulier sur le territoire complexe des villes, de ne pas céder les routes, mais uniquement d'établir une servitude en faveur de la Confédération.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
1.1. Situation initiale et mandat	4
1.2. Participants à la consultation	4
1.3. Remarques préliminaires sur la synthèse des réponses	4
2. Synthèse des réponses à la consultation	5
2.1. Attitude générale à l'égard de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales	5
2.2. Réponses à chacune des questions	5
2.2.1. Grandes lignes du projet	6
2.2.2. Application des critères et réseau qui en résulte	7
2.2.3. Couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération pour l'entretien et l'exploitation	9
2.2.4. Couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération pour l'aménagement	10
2.2.5. Réglementation pour les cantons dépourvus de routes nationales	10
2.2.6. Adaptations légales concernant le transfert de la propriété	11
2.2.7. Adaptations légales concernant la reprise des projets en cours	12
2.2.8. Autres remarques	12
3. Liste des destinataires qui ont remis un avis	13
3.1. Cantons	13
3.2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	13
3.3. Associations	14
3.4. Autres	14

1. Introduction

1.1 Situation initiale et mandat

L'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales définit les liaisons routières d'importance nationale. Près de 50 ans après sa mise en vigueur, le temps est venu de le réviser et de le mettre à jour intégralement. Sa révision s'impose, car la planification des routes nationales date principalement de la fin des années 50 et ne correspond plus entièrement aux besoins actuels et futurs. Diverses interventions parlementaires et le nouvel instrument de coordination qu'est le plan sectoriel des transports la demandent également. Cette révision confirme entièrement le réseau existant des routes nationales, à l'exception du tronçon de la N4 entre Schaffhouse et Bâle. Mais elle montre aussi que le réseau ne répond plus suffisamment aux besoins actuels et futurs des agglomérations moyennes et des régions périphériques de Suisse. Pour combler ces lacunes, le Conseil fédéral propose d'ajouter environ 400 kilomètres de liaisons au réseau des routes nationales. Il s'agit exclusivement de liaisons routières *existantes*.

L'exploitation, l'entretien, la réfection et l'aménagement de ces routes occasionne à la Confédération des coûts supplémentaires annuels d'environ 350 millions de francs. La Confédération compensera intégralement les frais d'exploitation et d'entretien des tronçons transférés, qui s'élèvent à 150 millions de francs par an, en réduisant ses contributions sans affectation obligatoire et ses contributions globales au titre des routes principales à l'intention des cantons qui cèdent des routes à la Confédération. Pour les charges financières d'aménagement, la Confédération propose de porter globalement les coûts au débit de ses contributions au titre des routes principales et sans affectation obligatoire et ainsi d'associer tous les cantons au financement.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a organisé, sur l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, une consultation des cantons, des partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale et des associations et organisations nationales concernées. Les documents mis en consultation ont été envoyés le 2 juillet 2008. Le délai de réponse était en principe fixé au 15 octobre 2008¹.

1.2 Participants à la consultation

Au total, 67 avis ont été recueillis jusqu'au 15 octobre 2008 (voir chapitre 3 du rapport). 26 cantons, 2 conférences intercantionales, 5 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, 15 associations nationales et 19 autres institutions ou individus ont participé à la consultation.

1.3 Remarques préliminaires sur la synthèse des réponses

De nombreux participants à la consultation se sont prononcés plusieurs fois sur certaines questions centrales : une première fois dans les considérations générales de leur avis, une deuxième fois en répondant à la question correspondante du questionnaire et souvent encore une dernière fois dans le résumé de leur avis. Ce rapport ne traite qu'une fois ces réponses multiples, en général dans la synthèse des réponses au questionnaire (chapitre 2.2).

Les propositions en partie détaillées de modifications, de précisions et de compléments sont en outre abrégées et seuls les problèmes concrets sont présentés.

¹ La Constitution du Canton de Schaffhouse rend obligatoire un vote populaire concernant la position du Conseil d'Etat sur les modifications de la loi sur les routes nationales. La votation du 30 novembre 2008 a abouti à une nette approbation de l'avis du Conseil d'Etat.

2. Synthèse des réponses à la consultation

2.1 Attitude générale à l'égard de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

- La grande majorité des milieux consultés approuve les critères formulés dans le plan sectoriel des transports pour l'attribution des routes ainsi que les adaptations du réseau qui en résultent.
- La compensation des charges financières supplémentaires de la Confédération pour l'exploitation, l'entretien et en particulier l'aménagement des routes transférées se heurte à un large refus. Si le financement proposé n'est pas modifié, quelques cantons préfèrent le réseau actuel avec les flux financiers actuels.
- Les charges supplémentaires de la Confédération pour l'exploitation et l'entretien des routes transférées sont éventuellement compensables. Les cantons pensent toutefois que la Confédération surestime largement ces charges en les évaluant à 150 millions de francs par an.
- Le fait de compléter le réseau des routes nationales suscite parfois la crainte d'un aménagement accru des routes existantes.
- Pour différents motifs, divers avis jugent irrecevable de déduire des fonds de certains éléments du financement spécial pour la circulation routière afin de financer les tâches du réseau des routes nationales complété. Ils craignent que cette déduction n'entraîne du retard ou l'abandon de tâches dans les domaines suivants : exploitation, entretien, contributions à affectation obligatoire, achèvement du réseau, élimination des goulets d'étranglement, trafic d'agglomération et promotion des transports publics.
- La proposition du nouvel art. 4a de la loi sur les routes nationales concernant la modification par le Conseil fédéral du classement des routes nationales de 3^e classe et le fait que l'arrêté sur le réseau ne soit pas soumis au référendum se heurtent parfois à des critiques.
- Quelques avis souhaitent aussi ajouter au réseau des routes nationales les tronçons de ferroutage et financer ainsi les frais de construction, d'exploitation et d'entretien du ferroutage par le biais du compte des routes nationales.
- Divers participants régionaux et locaux expriment parfois des opinions contradictoires sur les ajouts au réseau qui les concernent directement et sur les plans ou projets de construction correspondants des cantons.

2.2 Réponses à chacune des questions

Les chapitres suivants se réfèrent aux questions posées dans le questionnaire. Chaque question est citée en introduction. La Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) et la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances (CDF) sont également mentionnées sous la rubrique « cantons » étant donné que presque tous les avis cantonaux suivent les avis de ces conférences.

2.2.1 Grandes lignes du projet

« Etes-vous d'accord avec les grandes lignes du projet ? »

La diversité des matières (définition du réseau des routes nationales, financement, aspects juridiques) a estompé les réponses sur les grandes lignes. Il est en partie possible de reconstituer les opinions par le biais des réponses aux ensembles de questions énumérés ci-dessous. Le dépouillement et le résumé des réponses à la question des grandes lignes nécessitent donc une certaine prudence, concrétisée par le classement dans les catégories « plutôt favorables » et « plutôt défavorables ». Sous la question des grandes lignes, de nombreux avis répondent aussi directement aux thèmes des chapitres 2.2.2, 2.2.3 et 2.2.4. Il convient donc de se reporter au dépouillement détaillé de ces questions, aux chapitres suivants ; cette remarque est aussi valable pour les autres avis.

Tableau synoptique	Plutôt favorables	Plutôt défavorables	Sans avis
• Cantons (+ DTAP et CDF)	12	13	3
• Partis	3	2	0
• Associations nationales	10	5	0
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	5	8	6

L'interprétation générale des avis des cantons, de la DTAP et de la CDF brosse le tableau suivant : Ils accueillent favorablement l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales en fonction de la révision systématique. Ils approuvent l'application de critères cohérents pour définir le réseau conformément au plan sectoriel des transports. Concernant la proposition de financement par compensation, les cantons GR, TG, SG et GL souhaitent n'apporter aucun complément au réseau des routes nationales sur leur territoire. Les cantons de TG, GE, FR et BE rejettent le projet. Divers cantons demandent une nouvelle audition ou consultation des cantons après règlement des modalités de financement.

Les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale interprètent et évaluent très différemment les grandes lignes du projet.

- L'Union démocratique du centre (UDC) rejette fondamentalement l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales en raison du modèle de financement proposé (par compensation). Dans le domaine des routes nationales, l'UDC souhaite en outre donner actuellement la priorité à l'achèvement du réseau et à l'élimination des goulets d'étranglement, et seulement ensuite à l'extension du réseau. Elle veut également stopper le détournement [en faveur des TP] des fonds obligatoirement affectés aux routes.
- Le Parti radical-démocratique suisse (PRD) soutient le projet. Le PRD estime que les charges d'exploitation et d'entretien sont éventuellement compensables. Il refuse le financement proposé pour le volet aménagement au nom de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Le PRD demande en outre une vue d'ensemble des routes et souhaite une accélération de la procédure d'autorisation pour les projets de routes nationales.
- Le Parti démocrate-chrétien de la Suisse (PDC) soutient le projet, mais demande plus de transparence et d'informations sur les projets d'aménagement possibles. Le PDC comprend la compensation des charges d'exploitation et d'entretien comme un équilibre entre nouvelles tâches et recettes supplémentaires pour la Confédération. Il juge problématique la compensation des charges supplémentaires de la Confédération pour l'aménagement.
- Le Parti socialiste suisse (PSS) soutient le projet pour autant qu'il se limite à redéfinir la compétence dont relève les tronçons concernés. Le PSS rejette le coup d'envoi éventuel d'un programme supplémentaire d'aménagement routier consécutif à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Il estime que les projets d'aménagement possibles nécessitent plus de transparence et d'informations. Il exige que les cantons continuent de recevoir autant de ressources pour accomplir leurs tâches sur le réseau suisse des routes principales sans qu'il en résulte de charge supplémentaire pour la Confédération. Le PSS vise par principe un changement des habitudes de mobilité en direction d'un usage accru des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que la mise en œuvre des objectifs du développement durable et

de la protection du climat dans les transports routiers. Il souhaite en outre que les ressources nécessaires soient financées par de nouvelles sources de recettes, par exemple le péage routier.

- Le Parti écologiste suisse (Les Verts) rejette le projet, incompatible avec sa stratégie. Les Verts jugent incompréhensibles les critères du plan sectoriel des transports. Ils soutiennent l'impératif de neutralité budgétaire de la mise en œuvre pour la Confédération. Ils rejettent le nouvel article 4a (article autorisant le reclassement par le Conseil fédéral). Ils signalent en outre qu'il ne serait pas admissible d'annuler des décisions antérieures des électeurs cantonaux sur les projets d'aménagement.

2.2.2 Application des critères et réseau qui en résulte

« Etes-vous d'accord avec l'application des critères et avec l'ajout de liaisons routières existantes au réseau des routes nationales ? »

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	23	2	3
• Partis	3	2	0
• Associations nationales	10	4	1
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	6	9	4

Une grande majorité accepte les critères du plan sectoriel des transports pour définir le réseau des routes nationales. Les cantons de TG et FR refusent le réseau qui en résulte. Le Canton de FR invoque le tracé proposé de la H10. Il souhaite que le tracé de la liaison Berne – Neuchâtel soit fixé via Müntschemier (viaduc de Kerzers). Si le viaduc de Kerzers demeure propriété de la Confédération et que d'autres mesures d'accompagnement sont prises, le canton de FR est prêt à accepter que la route "Morat – Ins" soit intégrée dans le réseau des routes nationales. De plus, le Canton de FR demande l'ajout des tronçons Morat – Düdingen et Fribourg – Payerne au réseau des routes nationales. De plus, le Canton de FR demande l'ajout des tronçons Morat – Düdingen et Fribourg – Payerne au réseau des routes nationales. Comme c'était déjà le cas lors de l'audition sur le plan sectoriel des transports, le Canton de TG demande l'ajout au réseau des routes nationales, au lieu de la route du lac de Constance (T13), de la route de la vallée de la Thur (T14) depuis la voie d'accès Bonau à la N7 jusqu'à Romanshorn. Il estime qu'il faut transférer les tronçons Kreuzlingen-Nord – Bottighofen et Romanshorn – Arbon-Ouest de la T13 au réseau des routes nationales. Tout en approuvant les critères, d'autres cantons (ZH, BE, GL, ZG, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD, GE) mentionnent aussi des souhaits d'ajouts supplémentaires au réseau. Ils justifient ces compléments à partir d'une interprétation libre des critères ou de cas particuliers du réseau routier et de la desserte (de leur territoire) par les routes nationales. Détail des adaptations demandées par les cantons :

Can-ton	Tronçon routier	Adaptation souhaitée et motifs
ZH	Autoroute de la vallée de la Glatt (liaison entre la région de Brüttsellen et celle de Zurich-Nord : itinéraire bis par rapport à la N1) • Longueur : env. ou au min. 5 km	Ajout au réseau des routes nationales, élimination d'un goulet d'étranglement avec l'intention de séparer le trafic d'origine ou de destination et le trafic de transit.
BE	Accès de la Haute-Argovie à l'autoroute (Langenthal) • Longueur : env. 8 km	Ajout au réseau des routes nationales, critères du plan sectoriel des transports remplis du point de vue du Canton, redondance avec l'A1 entre Rothrist et Berne
BE	Accès du Bas-Emmental à l'autoroute (Burgdorf) • Longueur : env. 2,5 km, env. 8 km avec traversée de la ville	Ajout au réseau des routes nationales, critères du plan sectoriel des transports remplis du point de vue du Canton, raccordement de l'agglomération de Burgdorf et du Bas-Emmental à l'A1. Permet un contournement à distance de l'agglomération de Berne en direction de l'Oberland.
GL	Extrémité à Glaris • Longueur : env. 2 km	Extrémité établie au sud de Glaris, égalité de traitement avec d'autres chefs-lieux cantonaux du point de vue de GL

ZG	Raccordement du chef-lieu (accès Nord de Zoug) Longueur : env. 2,5 km	Ajout de l'accès Nord au réseau des routes nationales puisque la desserte proposée est trop peu directe
FR	Tracé Seeland H10, viaduc de Kerzers Différence de longueur : env. +2 km	Le tronçon Kerzers – Müntschemier est à privilégier (état avant Expo.02). S'il est acquis que le viaduc de Kerzers reste propriété de la Confédération, le canton est prêt à accepter que la route Morat – Ins soit intégrée au réseau des routes nationales. Des mesures d'accompagnement, notamment l'amélioration de l'accrochage à la N1 à Löwenberg sont à réaliser. Il faudra en outre s'assurer que la route Morat - Ins continue de remplir une fonction de desserte à l'avenir.
FR	Morat – Düdingen Longueur : env. 15 km	Ajout au réseau des routes nationales, critères 3 (relier entre elles les grandes et moyennes agglomérations) et 6 (redondance) du plan sectoriel remplis selon FR
FR et VD	Fribourg – Payerne (– Yverdon-les-Bains) Longueur : env. 20 km	Ajout au réseau des routes nationales, critères 3 (relier entre elles les grandes et moyennes agglomérations) et 6 (redondance) du plan sectoriel remplis selon FR et VD
BL	H2 Pratteln – Liestal Longueur : env. 10 km	Renonciation à l'ajout au réseau des routes nationales si les conditions ne sont pas remplies (p. ex. financement par la Confédération, droit d'intervention conséquent en matière d'aménagements)
BL	H18 Bâle – Delémont Longueur : env. 38 km	Renonciation à l'ajout au réseau des routes nationales si les conditions ne sont pas remplies (p. ex. financement par la Confédération, droit d'intervention conséquent en matière d'aménagements)
BL	Tunnel de Chienberg (Sissach) Longueur : env. 3 km	Ajout au réseau des routes nationales comme élément intégrant de la jonction de Sissach ainsi que de la redondance pour l'A2
BL	H3 Pratteln – Auhafen, Rheinfelderstrasse Longueur : env. 2,5 km	Ajout au réseau des routes nationales pour relier le port rhénan d'Au (commune de Muttentz), installation de transport d'importance nationale
SH	Schaffhouse – Bâle Longueur : env. 15 km	Atténuer les effets financiers de la suppression du réseau des routes nationales (transformation) puisque deux routes cantonales parallèles dans une région peu peuplée sont inadéquates en raison de la suppression de la N4 et trop chères à entretenir, vignette non obligatoire sur J15
SH	Secteur échangeur Mutzentäli Longueur : env. 0,8 km	Correction des jonctions, maintien du tronçon de l'échangeur 3 Mutzentäli à la jonction 2 actuelle Schaffhouse- Schweizersbild, puisqu'il a la même importance que le tronçon actuel de l'échangeur 3 Mutzentäli à la jonction actuelle Schaffhouse-Herblingen
SG	A3b voie d'accès Schmerikon (Rüti ZH – Reichenburg) Longueur : env. 17 km	Il s'agit d'un amendement à l'arrêté sur le réseau et non d'un ajout, puisque cette voie a été construite et exploitée avec des fonds des routes nationales (maintien du statu quo).
AG	Coblence (vallée inférieure de l'Aar) – jonction A1 Neuenhof - Longueur : env. 23 km et – jonction A3 Brugg/Lupfig - Longueur : env. 10 km	Ajout au réseau des routes nationales, tronçons routiers définis comme cas particuliers du réseau de base en raison de leurs fonctions interrégionales, aménagement par le biais d'un financement spécial La douane de Coblence est d'importance nationale (3 ^e rang après BS-Weil et Thayngen).
AG	T5/N32 Hunzenschwil – Aarau Longueur : env. 1 km	Le point de départ ouest doit se situer à la Rohrerstrasse.

TG	T14 Bonau – Romanshorn Longueur : env. 29 km	Route ajoutée au réseau des routes nationales au lieu de la T13 (route du lac de Constance), meilleur effet de desserte, route du lac soulagée du trafic de transit international N13. Tronçons T13 restants pour le réseau des routes nationales : - Kreuzlingen-Nord – Bottighofen ; - Romanshorn – Arbon-Ouest.
TG/SG	Arbon-Ouest – Meggenhus Longueur : env. 8 km	Tronçon à ajouter de toute façon au réseau des routes nationales puisqu'il est construit et exploité avec des fonds des routes nationales (maintien du statu quo)
TI	Mendrisio – Stabio Longueur : env. 3 km	Non pas ajout, mais amendement à l'arrêté sur le réseau. ATF 112 Ib 543 : Mendrisio – Stabio déjà route nationale ; complément jusqu'à Gaggiolo = seulement 3 km.
TI	Bellinzone – Locarno jusqu'à Ascona Longueur : 8 km	Prolongement du tronçon jusqu'à Ascona justifié par divers critères du plan sectoriel des transports
GE	Traversée du Lac (variante encore à définir) Longueur : env. 8 km	Elément ajouté au réseau des routes nationales pour garantir la redondance (plan sectoriel des transports)

A côté des modifications et des compléments souhaités par les cantons, un petit nombre d'avis (ATE, Verts, WWF, Greenpeace) émettent des réserves sur les critères appliqués, pour diverses raisons.

Eléments du réseau sur lesquels se prononcent les avis issus des régions :

- H10 : L'Association des communes du district du Lac demande d'ajouter au réseau des routes nationales la liaison viaduc de Kerzers – Müntschemier – Ins comme liaison vers Neuchâtel au lieu de la H10 via Löwenberg.
- Mendrisio – Stabio – Gaggiolo : A l'exception du Comitato Stabio Est, plusieurs organisations locales portent un jugement très critique sur l'ajout de ce tronçon.
- Liaison Locarno – Bellinzone : L'ATE Tessin et le PS tessinois sont aussi très critiques sur cet ajout au réseau des routes nationales puisqu'ils considèrent que cette route concurrence l'offre des TP.
- Oberlandstrasse (N34) : L'ATE Zurich, l'association LEO et un particulier rejettent l'ajout de l'Oberlandstrasse au réseau des routes nationales. Ils souhaitent que l'aménagement du complément existant entre Oberuster et Betzholz soit soumis au référendum facultatif.
- Tronçons de ferroutage : L'ATE VS et l'ATE GR demandent l'ajout des tronçons de ferroutage du Simplon, du Lötschberg et de la Vereina. Ces sections cantonales aspirent donc à ce que les charges de ces tronçons puissent être financées par des fonds des routes nationales.

2.2.3 Couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération pour l'entretien et l'exploitation

« Que pensez-vous des processus proposés pour couvrir les besoins financiers supplémentaires de la Confédération :

a) pour l'exploitation et l'entretien ? »

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	0	27	1
• Partis	3	1	1
• Associations nationales	5	4	6
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	7	5	7

Les cantons directement concernés ainsi que la DTAP et la CDF refusent catégoriquement la proposition de financement par compensation. La majorité juge que la Confédération surestime les coûts. La compensation est aussi rejetée d'emblée au motif qu'elle ne correspond pas au sens de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Les cantons, la DTAP et la CDF estiment qu'une compensation modifie le nouvel équilibre créé au début 2008 en défaveur des cantons. L'argumentation des partis politiques se réfère aussi à la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons : pour l'UDC, la compensation n'est pas praticable ; le PRD, le PDC et le PSS jugent concevable la compensation de l'exploitation et de l'entretien des nouveaux tronçons de routes nationales. Les partis estiment que seuls les cantons concernés doivent contribuer à la compensation.

Quelques avis proposent comme solution la possibilité d'utiliser, pendant un délai transitoire, les excédents accumulés du financement spécial pour la circulation routière en conservant une réserve de fluctuation d'environ 500 millions de francs. Ce processus transitoire permettrait de résoudre la controverse sur le montant des frais d'entretien et d'exploitation.

Quelques participants renoncent à prendre position en indiquant que seuls les cantons concernés peuvent répondre sérieusement à cette question.

2.2.4 Couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération pour l'aménagement

« *Que pensez-vous des processus proposés pour couvrir les besoins financiers supplémentaires de la Confédération :*

b) pour l'aménagement ? »

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	0	28	0
• Partis	0	4	1
• Associations nationales	1	7	7
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	6	6	7

La majorité des avis rejette les règles proposées au motif de leur non-conformité avec la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Les quelques avis favorables se réfèrent à l'impératif de neutralité budgétaire pour la Confédération. Quelques participants renoncent à prendre position en indiquant que seuls les cantons concernés peuvent répondre sérieusement à cette question.

Quelques avis critiquent la présentation trop peu transparente des projets d'aménagement possibles. Une évaluation définitive de la couverture financière de l'aménagement est donc impossible. C'est pour cette raison que les avis demandent une vue générale du développement du réseau des routes nationales (achèvement du réseau, élimination des goulots d'étranglement, aménagement du réseau, compléments). Quelques avis souhaitent que cette vue générale débouche sur un budget d'investissement obligatoire pour les routes nationales.

Le SAB propose de modifier la clé de répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales entre la caisse générale de la Confédération et le financement spécial pour la circulation routière en faveur de ce dernier, au motif que la caisse générale de la Confédération a déjà réalisé d'importantes recettes de TVA supplémentaires ces dernières années, grâce à la forte hausse des prix des carburants, et continuera probablement d'en réaliser.

2.2.5 Réglementation pour les cantons dépourvus de routes nationales

« *Etes-vous d'accord avec la réglementation proposée aux cantons sans routes nationales ? »*

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	18	1	9
• Partis	3	0	2
• Associations nationales	7	0	8

• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	4	0	15
---	---	---	----

La réglementation proposée est approuvée. Seul le Canton de BL juge cette solution incompréhensible. Il trouve gênant que les cantons dépourvus de routes nationales, lors du transfert de la propriété des routes nationales conformément à la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, n'aient pas dû accepter de cession gratuite de tronçons de routes nationales à la Confédération. Il trouve en outre injuste que ces cantons continuent à n'avoir aucun coût à supporter pour le réseau des routes nationales. Il estime que ces cantons profitent aussi des routes nationales et devraient éventuellement verser des prestations compensatoires.

Quelques-uns des autres avis sont très favorables à la solution proposée. Quelques participants renoncent à prendre position en indiquant que seuls les cantons concernés peuvent répondre sérieusement à cette question.

2.2.6 Adaptations légales concernant le transfert de la propriété

« Que pensez-vous des adaptations légales présentées (transfert de la propriété) ? »

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	22	0	6
• Partis	3	1	1
• Associations nationales	10	1	4
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	5	4	10

Une grande majorité est favorable aux adaptations légales présentées. On revendique un droit d'intervention des cantons au sujet de la délimitation détaillée du réseau (ZH) et une procédure rapide pour éviter une situation floue en matière de compétence. L'Union des villes suisses fait observer que les conduites situées au-dessous des routes doivent rester propriété des villes. Elle estime que la solution à privilégier serait éventuellement d'établir une servitude en faveur de la Confédération et de renoncer au transfert de la propriété.

Le Canton de BL réclame une indemnité pour les terrains acquis par les cantons ainsi que l'instauration d'un délai transitoire, par exemple de 5 ans, pour les projets qui ne sont pas encore exécutoires. Il signale en outre que le transfert de la propriété entraîne des amortissements extraordinaires pour le canton. Il estime que le canton doit disposer d'une solution financièrement supportable pour ce transfert. La Chambre de commerce des deux Bâle et le Comité « Pro route fédérale Bâle-Jura » appuient cette opinion du Canton. Le Canton de VD demande une présentation concrète des effets sur les cantons.

Quelques-uns des autres avis s'opposent à la disposition de l'art. 4a de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN). Ils refusent de donner au Conseil fédéral la compétence de modifier le classement des routes nationales. Ils regrettent que les modifications ne soient de ce fait plus soumises au référendum et craignent que la Confédération ne réalise sur les nouveaux tronçons des projets déjà refusés niveau cantonal.

2.2.7 Adaptations légales concernant la reprise des projets en cours

« Que pensez-vous des adaptations légales présentées (reprise des projets en cours) ? »

Tableau synoptique	Oui	Non	?
• Cantons (+ DTAP et CDF)	20	1	7
• Partis	3	0	2
• Associations nationales	8	0	7
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	4	4	11

Une grande majorité des cantons, des partis et des associations nationales est favorable à cette proposition. Le Canton de BL propose que le canton reste maître d'ouvrage lors de la reprise, mais que la Confédération finance intégralement les projets, afin d'éviter toute interruption des travaux de planification et d'exécution.

2.2.8 Autres remarques

« Y a-t-il d'autres remarques que vous souhaiteriez ajouter au projet de consultation ? »

- L'Union des villes suisses estime que les effets sur les villes et les communes sont encore trop peu analysés. En territoire urbain, les villes étaient en partie responsables des routes nationales avant la mise en œuvre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Vu l'exigüité des territoires urbains, l'Union des villes demande l'autorisation de dimensionnements réduits.
- L'Initiative des Alpes juge trop importante l'augmentation du personnel de l'OFROU. Elle demande qu'elle soit limitée à 30 postes. Elle souhaite d'autre part que l'effectif de l'OFEV augmente non pas d'un, mais de trois postes afin de garantir l'examen des projets de routes nationales.
- Divers avis (Verts, ATE, WWF, autres) refusent l'ajout d'un part importante des routes nationales de 3^e classe (Hirzelstrasse, H10 Seeland, route de l'Oberland zurichois, T13 route du lac de Constance, Locarno – Bellinzone, H18 Laufental, H17 voie d'accès Glaris). Ces avis se fondent sur le fait que l'art. 4a donne au Conseil fédéral la compétence de reclasser les routes de 3^e classe. Le refus d'ajouter ces tronçons au réseau des routes nationales a pour but d'empêcher l'aménagement de ces tronçons en routes plus performantes. Ces avis veulent en outre faire respecter au niveau national la volonté populaire régionale et cantonale opposée à cet aménagement. Dans le même ordre d'idées, ils souhaitent que l'arrêté sur le réseau soit soumis au référendum, par exemple en étant annexé à la loi sur les routes nationales.
- Quelques avis demandent que le réseau des routes principales soit défini en même temps que l'adaptation du réseau des routes nationales. Le transfert d'une part importante des routes principales au réseau des routes nationales réduit le réseau des routes principales. A l'opposé de cette réduction, il y a des ajouts au réseau des routes principales qui découlent également des exigences du plan sectoriel des transports. Les deux cas (suppression et ajout au réseau des routes principales) affectent les cantons, en particulier financièrement. Ces avis énumèrent ensuite quelques tronçons qu'ils souhaitent ajouter au réseau des routes principales.

3. Liste des destinataires qui ont remis un avis

3.1. Cantons

- Conseil d'Etat du Canton de Zurich
- Conseil d'Etat du Canton de Berne
- Conseil d'Etat du Canton de Lucerne
- Président et Conseil d'Etat du Canton d'Uri
- Conseil d'Etat du Canton de Schwyz
- Conseil d'Etat du Canton d'Obwald
- Président et Conseil d'Etat du Canton de Nidwald
- Conseil d'Etat du Canton de Glaris
- Conseil d'Etat du Canton de Zoug
- Conseil d'Etat du Canton de Fribourg
- Conseil d'Etat du Canton de Soleure
- Conseil d'Etat du Canton de Bâle-Ville
- Conseil d'Etat du Canton de Bâle-Campagne
- Conseil d'Etat du Canton de Schaffhouse
- Conseil d'Etat du Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
- Président et Conseil d'Etat du Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
- Gouvernement du Canton de St-Gall
- Gouvernement du Canton des Grisons
- Conseil d'Etat du Canton d'Argovie
- Conseil d'Etat du Canton de Thurgovie
- Conseil d'Etat du Canton du Tessin
- Conseil d'Etat du Canton de Vaud
- Conseil d'Etat du Canton du Valais
- Conseil d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Conseil d'Etat du Canton de Genève
- Conseil d'Etat du Canton du Jura
- Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances CDF
- Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP

3.2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

- PDC : Parti démocrate-chrétien de la Suisse
- PRD : Parti radical-démocratique suisse
- PSS : Parti socialiste suisse
- UDC : Union démocratique du centre
- Verts : Parti écologiste suisse

3.3. Associations

- Association des Communes Suisses ACS, Solothurnstrasse 22, 3322 Schönbühl-Urtenen
- Union des Villes Suisses UVS, Florastrasse 13, 3000 Berne 6
- Groupement suisse pour les régions de montagne SAB, Seilerstrasse 4, 3001 Berne
- Syndicat du personnel des transports SEV, secrétariat central, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6
- economiesuisse, Fédération des entreprises suisses, Hegibachstrasse 47, 8032 Zurich
- Union suisse des arts et métiers USAM, Schwarztörstrasse 26, 3001 Berne
- TCS, siège central, politique et économie, chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier/Genève
- Association Transports et Environnement ATE, Aarberggasse 61, 3001 Berne
- Initiative des Alpes, Herrengasse 2, 6460 Altdorf 1
- WWF Suisse, Hohlstrasse 110, case postale, 8010 Zurich
- Greenpeace Suisse, case postale, 8031 Zurich
- Fédération Infra, Weinbergstrasse 49, 8042 Zurich
- Centre Patronal, route du Lac 2, 1094 Paudex
- routesuisse, Fédération routière suisse FRS, Mittelstrasse 32, case postale 8224, 3001 Berne
- Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA, Mittelstrasse 32, 3001 Berne

3.4. Autres

Communes

- Conseil Administratif Ville de Genève, Palais Eynard, rue de la Croix-Rouge 4, 1211 Genève 3

Organisations régionales

- Comitato a favore del completamento della Superstrada Stabio est – Gaggiolo SPA 394, CP 461, 6902 Paradiso
- Association des communes du district du Lac, route de la Ritta 1, 1789 Lugnorre
- Comité « Pro route fédérale Bâle-Jura », In den Reben 15, 4203 Grellingen
- Comitato contro la superstrada Stabio est – Giaggiolo, Casella Postale 78, 6854 San Pietro
- Parti socialiste, section tessinoise du PSS, Piazza Govemo 4, 6500 Bellinzona
- Association Transports et Environnement ATE, section de la Suisse italienne, Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzone
- Association Transports et Environnement ATE, section Aargau, Asylstrasse 1, 5000 Aarau
- Association Transports et Environnement ATE, section Zurich, Zypressenstrasse 76, case postale 1179, 8040 Zurich
- Association Transports et Environnement ATE, section Valais, Ebnetstrasse 21, 3982 Bitach
- Association Transports et Environnement ATE, section Graubünden, Segantinistrasse 19, 7000 Coire
- Fédération des Entreprises Romandes, 98, rue de Saint-Jean, case postale 5278, 1211 Genève
- Parti écologiste suisse, section du Mendrisiotto
- LEO Lebensraum Oberland, case postale 1036, 8620 Wetzikon
- Chambre de commerce des deux Bâle, association des entreprises industrielles, commerciales et de services de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Aeschenvorstadt 67, case postale, 4010 Bâle
- Parti socialiste, section de Mendrisio, case postale 145, 6850 Mendrisio-Borga

Particuliers

- BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Berne
- Cereghetti Claudio, Via Motta 40, 6826 Riva San Vitale
- Kündig-Albrecht Hansruedi, Hofstrasse 95, 8620 Wetzikon