



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral des finances DFF
Administration fédérale des douanes AFD

**Modification de
la loi sur la vignette autoroutière
dans le cadre de l'adaptation de
l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales**

Rapport explicatif pour la
procédure de consultation supplémentaire

Berne, mars 2011

Délai: 8 juillet 2011

Condensé

La Suisse possède un système de transport bien aménagé. Pour notre pays, un tel système constitue un important facteur d'attractivité; il contribue de façon décisive à la poursuite du développement économique et est indispensable pour assurer la mobilité des forces de travail et des biens. Mais il occasionne également des coûts. L'objectif du Conseil fédéral est de maintenir une mobilité respectueuse de l'environnement, sûre et financée de façon durable sur des réseaux routier et ferroviaire performants.

*A l'échelon de la Confédération, les besoins futurs du rail et de la route sont coordonnés à l'aide de divers instruments (plan sectoriel des transports, programme en faveur du trafic d'agglomération et programme d'élimination des goulets d'étranglement); cependant, le financement de ces besoins futurs n'est plus suffisant. Le 19 janvier 2011, le Conseil fédéral a par conséquent décidé de la marche à suivre afin de garantir des moyens suffisants pour le rail et la route. Pour le rail, il est prévu de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire et d'y consacrer de nouveaux moyens en plus de ceux qui sont déjà disponibles de façon provisoire. Pour la route, c'est une procédure à deux phases qui est prévue: lors de la première phase, en relation avec **l'extension planifiée du réseau des routes nationales (nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales)**, la charge supplémentaire incombant à la **Confédération** doit être financée par une augmentation du prix de la vignette autoroutière; lors de la seconde phase, c'est la surtaxe sur les huiles minérales que l'on prévoit d'augmenter.*

Le Conseil fédéral a l'intention de souligner le caractère coordonné des procédures prévues pour le rail et la route en présentant simultanément les messages correspondants au Parlement.

L'infrastructure de nos routes nationales est confrontée à des exigences croissantes tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif: l'augmentation de la demande exige de plus fortes capacités. Le réseau augmente donc d'année en année, et les nouveaux tronçons devant être mis en service présentent une complexité accrue (plus de tunnels, degré d'équipement plus poussé, etc.). De plus, l'âge moyen des routes nationales existantes ne cesse d'augmenter. Afin que sa fonctionnalité, sa disponibilité, sa sécurité et sa compatibilité soient garanties, le réseau des routes nationales doit être aménagé ou transformé en de nombreux endroits.

L'utilisation intensive des infrastructures entraîne une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien. En ce qui concerne le financement de la route et du rail, il y a nécessité d'agir. Dans un proche avenir, les moyens disponibles ne seront plus suffisants. L'élimination des goulets d'étranglement prévue tant sur la route que sur le rail ainsi que d'autres nouvelles tâches nécessitent des moyens financiers supplémentaires.

Les tâches présentant un lien avec les routes sont entièrement financées par les recettes affectées, à savoir le financement spécial «Circulation routière» (FSCR). La moitié des revenus de l'impôt sur les huiles minérales, la totalité des revenus de la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants ainsi que les revenus nets de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière) sont attribués au FSCR. En 2009, les recettes affectées attribuées à ce financement spécial ont atteint quelque 3,93 milliards de francs. Depuis 1982, le FSCR a toujours présenté un solde positif; il faut cependant s'attendre à ce que cette situation change prochainement; des recettes supplémentaires seront alors le seul moyen d'éviter un découvert.

Les voies de communication d'importance nationale sont énumérées dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales¹. Dans le cadre de l'élaboration du plan sectoriel des transports, le Conseil fédéral a procédé à une révision intégrale de cet arrêté. Cette révision a montré que le réseau des routes nationales ne satisfait plus suffisamment aux besoins actuels et futurs des agglomérations moyennes et des régions périphériques du pays. Des liaisons routières d'une longueur de quelque 400 kilomètres doivent par conséquent être ajoutées au réseau des routes nationales. L'adjonction de ces routes entraînera pour la Confédération des coûts supplémentaires d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de quelque 305 millions de francs par année. Cependant, le Conseil fédéral a stipulé que cette extension du réseau des routes nationales doit être réalisée sans aucune incidence sur le budget de la Confédération (donc sur le FSCR), cette neutralité budgétaire devant être atteinte soit par un report des coûts sur les cantons (compensation), soit par une augmentation correspondante des recettes.

La procédure de consultation concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales a eu lieu du 2 juillet au 15 octobre 2008. Dans leur majorité, les milieux consultés se sont prononcés en faveur de l'adaptation proposée pour cet arrêté fédéral. Par contre, la plupart des cantons ont résolument rejeté la solution compensatoire proposée. Des discussions ont alors eu lieu entre la Confédération et les cantons. Les interlocuteurs sont ainsi arrivés à un accord de principe sur un modèle de compensation partielle. La compensation a été fixée à environ 30 millions de francs, ce qui correspond au montant que la Confédération verse actuellement pour les routes principales que les cantons vont lui céder. Cependant, cet accord de principe ne règle pas la question du financement des coûts supplémentaires que la Confédération devra assumer en raison de l'adjonction des nouveaux tronçons de routes nationales, soit quelque 275 millions de francs. Il est en principe possible de se procurer les recettes supplémentaires nécessaires par une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales ou du prix de la vignette autoroutière. Lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, une partie de ces tronçons deviendront des routes nationales de première ou de deuxième classe soumises à la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Le Conseil fédéral a par conséquent décidé que les coûts supplémentaires incombant à la Confédération doivent être financés par une augmentation du prix de la vignette autoroutière, lequel atteindra 100 francs, et par l'introduction d'un fractionnement temporel (vignette de courte durée d'un prix de 40 francs valable deux mois).

Afin d'éviter des charges supplémentaires pour les finances fédérales, l'entrée en vigueur de l'augmentation devra avoir lieu à une date aussi proche que possible de celle de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Concrètement, au vu de la situation actuelle et de l'évolution probable du financement spécial «Circulation routière» au cours des prochaines années, le Conseil fédéral propose que l'adaptation du prix de la vignette ne soit mise en vigueur que lorsque le solde de ce financement spécial passera en dessous d'un seuil critique d'un milliard de francs. D'après les estimations actuelles, cela pourrait être le cas aux environs de 2015.

¹ Arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11)

Table des matières

1	Contexte et grandes lignes du projet	5
1.1	Utilité des systèmes de transport pour la population et l'économie; nécessité d'agir en ce qui concerne leur financement	5
1.2	Les routes nationales suisses	5
1.3	Vue d'ensemble du financement actuel des systèmes de transport	6
1.4	Financement spécial «Circulation routière»	8
1.5	Redevance pour l'utilisation des routes nationales	9
1.6	Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales	10
2	Le système actuel de forfait annuel sous forme de vignette autocollante	12
3	Augmentation de la redevance annuelle – répercussions	13
3.1	Comparaison avec d'autres systèmes de redevance appliqués en Europe	14
3.2	Acceptation de la vignette	14
3.3	Contrôles	15
4	Systèmes de perception de la redevance envisageables pour la Suisse	18
4.1	Systèmes de perception de la redevance existant en Europe	18
4.2	Tendance observée en Europe	18
4.3	Etude de faisabilité pour la Suisse	18
5	Solutions proposées	19
6	Adaptation de la loi	19
7	Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme de vignette autocollante	20
7.1	Faits	20
7.2	Forces du système	25
7.3	Faiblesses du système	25
7.4	Commentaire des articles	25
8	Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme d'e-vignette	27
8.1	Faits	27
8.2	Forces du système	32
8.3	Faiblesses du système	33
9	Rapports avec le droit européen	33
10	Variante privilégiée par le Conseil fédéral	33
11	Bases juridiques	34
12	Annexe 1	35
12.1	Feuilles d'information relatives aux systèmes de vignette	35
13	Annexe 2	41
13.1	Questionnaire	41

1 Contexte et grandes lignes du projet

1.1 Utilité des systèmes de transport pour la population et l'économie; nécessité d'agir en ce qui concerne leur financement

Le système de transport bien aménagé dont dispose la Suisse est un important facteur d'attractivité pour notre pays et contribue de façon décisive à sa prospérité économique. Il satisfait aux besoins de mobilité de la population et de l'économie et joue un rôle de premier plan dans la capacité concurrentielle internationale de la Suisse. Il contribue à la sauvegarde et à la création d'emplois tout en permettant la poursuite d'une évolution économique positive.

De bons réseaux de transport facilitent l'accès aux différentes parties du pays et augmentent la cohésion nationale. Ils sont indispensables pour que tous les cantons et toutes les parties du pays restent attractifs pour l'implantation de logements et d'entreprises. Ainsi, toutes les parties du pays peuvent prendre part à son développement économique. Avec de bons systèmes de transport, le marché du travail dispose d'un bassin de recrutement plus important, et l'économie peut compter sur un choix plus étendu de collaborateurs qualifiés. Quant aux employés, ils gagnent en mobilité et peuvent prendre en considération un plus grand nombre d'offres d'emploi.

Mais un système de transport bien aménagé occasionne aussi des coûts. L'objectif du Conseil fédéral est de maintenir une mobilité respectueuse de l'environnement, sûre et financée de façon durable sur des réseaux routier et ferroviaire performants.

En ce qui concerne le financement de la route et du rail, il y a nécessité d'agir. Les moyens à disposition ne suffiront bientôt plus au financement des dépenses causées par la croissance et le vieillissement des réseaux d'infrastructure. Le rapport du Conseil fédéral sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux le montre clairement. Cette augmentation des dépenses est due à différents facteurs. L'exploitation intensive des infrastructures entraîne une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien, cela tant dans le trafic routier que dans le trafic ferroviaire. De plus, les nouvelles constructions et les aménagements comportent souvent une part importante d'ouvrages d'art et de tunnels extrêmement coûteux ainsi que d'équipements d'exploitation et de sécurité, ce qui ne manquera pas de provoquer une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien. Dans le domaine des transports, la forte demande nécessite une augmentation des capacités. L'élimination des goulets d'étranglement prévue tant sur la route que sur le rail ainsi que d'autres nouvelles tâches nécessitent des moyens financiers supplémentaires.

1.2 Les routes nationales suisses

Sont réputées routes nationales les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général. D'après le plan sectoriel des transports du 26 avril 2006, leurs fonctions principales sont les suivantes: assurer le passage du trafic international de transit, relier la Suisse à l'étranger (grandes agglomérations), relier entre elles les grandes agglomérations de Suisse, desservir et relier entre elles les moyennes agglomérations de Suisse, desservir les installations de transport d'importance nationale, desservir les chefs-lieux cantonaux, garantir la disponibilité du réseau sur les axes principaux et desservir les grandes régions touristiques alpines.

L'infrastructure des routes nationales est indispensable pour assurer la mobilité des forces de travail et des biens. Quelque 85 % des voyageurs-kilomètres sont effectués sur la route. Les kilomètres parcourus sur les routes nationales représentent le 40 % de tout le trafic automobile, cela bien que les routes nationales ne représentent qu'environ 2 % de l'ensemble du réseau routier suisse. Les routes en général et

les routes nationales en particulier sont donc l'épine dorsale de la mobilité suisse. En 2009, les kilomètres parcourus² sur les routes nationales ont représenté plus de 24,5 milliards de voyageurs-kilomètres, alors que le débit total était de 89,9 milliards de voyageurs-kilomètres et de 16,7 milliards de tonnes-kilomètres.

Les routes nationales sont confrontées à des exigences croissantes tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif: le réseau augmente d'année en année, et les nouveaux tronçons devant être mis en service présentent une complexité accrue (plus de tunnels, degré d'équipement plus poussé, etc.); l'âge moyen des routes nationales augmente, et la charge de trafic continue de croître de façon disproportionnée. Afin que leur fonctionnalité, leur disponibilité, leur sécurité et leur compatibilité soient garanties (adaptation aux nouvelles directives et normes légales), les routes nationales doivent être aménagées ou transformées en de nombreux endroits. Elles comportent une quantité croissante de composants électromécaniques complexes. Bon nombre de ces composants doivent être remplacés à intervalles beaucoup plus rapprochés que la construction proprement dite. L'augmentation des exigences provoque une augmentation des charges ordinaires nécessaires à l'exploitation (y compris la gestion du trafic), à l'entretien et à l'aménagement des routes nationales.

1.3 Vue d'ensemble du financement actuel des systèmes de transport

La Suisse dispose d'un système historique de financement des transports. Les grands investissements en cours dans le domaine des infrastructures de transport et la situation financière tendue provoquent de plus en plus de discussions sur le financement des transports, cela tant à l'échelon fédéral que dans les cantons et les communes. A l'échelon fédéral, on citera par exemple la procédure de consultation du 2 juin 2008 relative à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le message du 11 novembre 2009 relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et à l'allocation des moyens financiers nécessaires³ ou encore la procédure de consultation actuellement en cours au sujet d'un projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF; contre-projet à l'initiative populaire «Pour les transports publics»).

² Kilomètres parcourus en 2009 = nombre de véhicules-kilomètres parcourus en 2009 sur les routes nationales dans le trafic des voyageurs et le trafic des poids lourds. Source: Office fédéral des routes, «Trafic et disponibilité des routes nationales – Rapport annuel 2009».

³ FF 2009 7591 ss (7633)

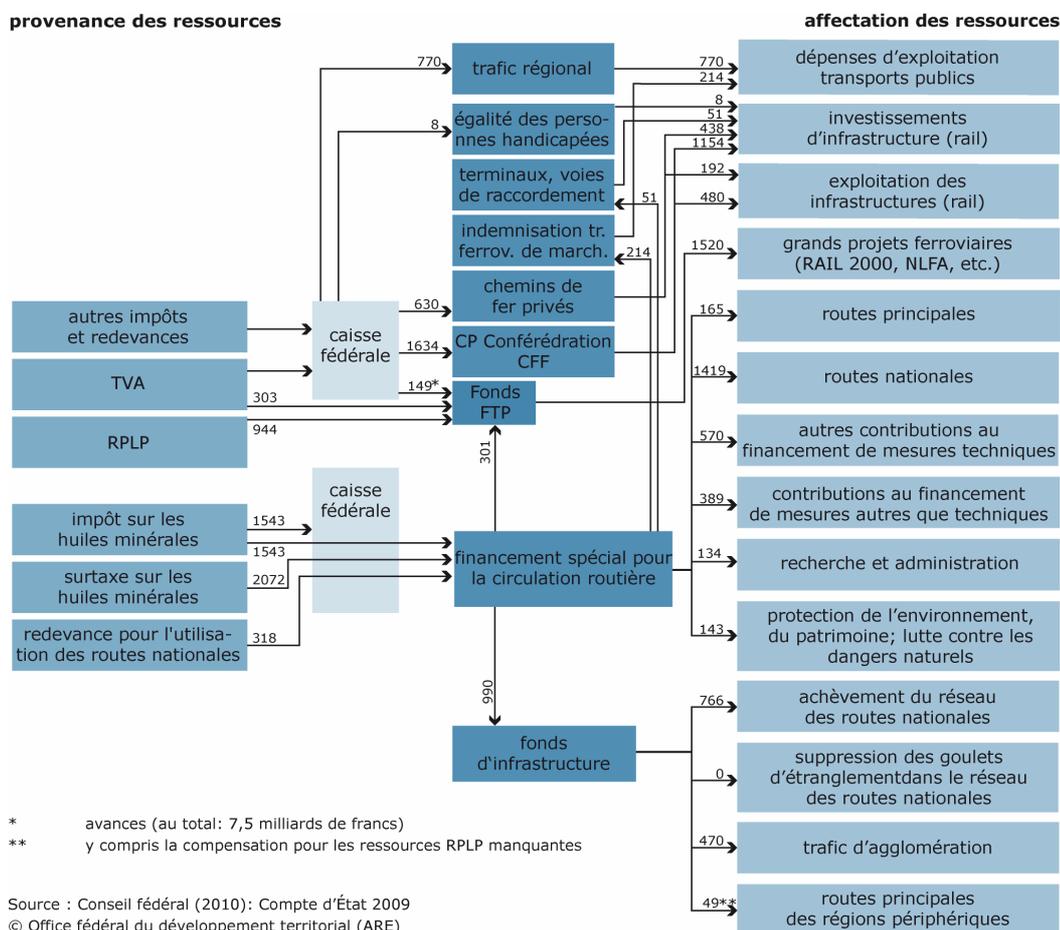


Illustration 1: vue d'ensemble du financement des systèmes de transport à l'échelon de la Confédération (flux de fonds 2009)

Les tâches présentant un lien avec les routes sont entièrement financées par les recettes affectées au financement spécial «Circulation routière» (FSCR). Les moyens financiers destinés au trafic ferroviaire proviennent tant du FSCR (par exemple fonds pour les grands projets ferroviaires ou indemnisation du trafic marchandises ferroviaire) que des moyens généraux de la Confédération.

1.4 Financement spécial «Circulation routière»

Les ressources affectées du FSCR servent au financement de tâches et de dépenses liées à la circulation routière (art. 86 Cst.⁴).

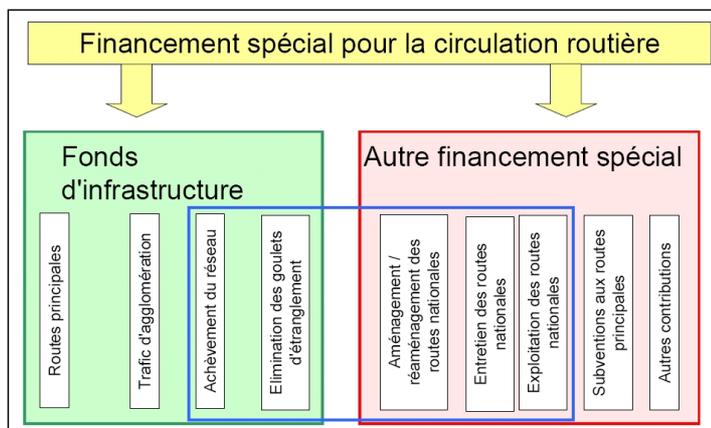


Illustration 2: FSCR (les tâches en relation avec les routes nationales sont encadrées en bleu)

La moitié des revenus de l'impôt sur les huiles minérales, la totalité des revenus de la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants ainsi que les revenus nets de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière) sont attribués au FSCR. En 2009, les recettes affectées attribuées à ce financement spécial ont atteint quelque 3,93 milliards de francs. A la fin de 2009, l'impôt sur les huiles minérales se montait à quelque 45 centimes par litre de carburant (dernière adaptation en 1993), tandis que la surtaxe sur les huiles minérales se montait à quelque 30 centimes par litre de carburant (dernière adaptation en 1974). Quant à la vignette autoroutière, elle coûte 40 francs par an depuis 1995. Depuis 1982, le FSCR a toujours présenté une provision positive. Il faut s'attendre à ce que cette situation change prochainement; sans recettes supplémentaires, un découvert menace le FSCR.

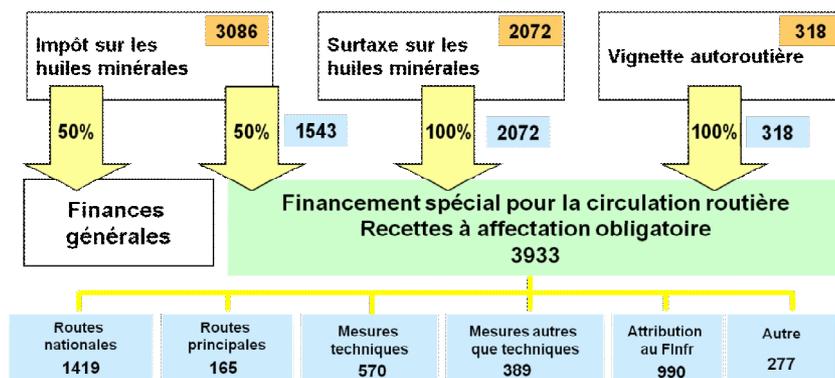


Illustration 3: flux financiers 2009 concernant les routes, à l'échelon de la Confédération, en millions de francs

Du point de vue technique, le FSCR constitue un fonds affecté dans les fonds propres de la Confédération; il met en regard les recettes affectées provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière avec les dépenses que

⁴ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101)

ces recettes servent à financer en application de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire⁵.

Le FSCR est un instrument purement comptable. Les recettes et dépenses qui y figurent font partie du compte d'Etat; à ce titre, elles sont aussi soumises au frein à l'endettement. La différence annuelle entre les recettes et les dépenses augmente ou diminue le solde des excédents de recettes cumulés des ressources affectées du FSCR. Ce solde indique quels sont les excédents réservés aux futures dépenses affectées.

Le fonds d'infrastructure (FInfr) est alimenté par des apports provenant du FSCR. A la différence des autres tâches financées à partir du FSCR, le FInfr dispose d'un compte séparé (bilan et compte de résultats). Dans le compte d'Etat, les apports versés au FInfr sont comptabilisés en tant que dépenses et sont débités sur le FSCR. Ils chargent donc le budget de la Confédération au même titre que n'importe quelle autre dépense fédérale. Il en résulte que toute attribution de ressources du FSCR au FInfr a une incidence sur le frein à l'endettement au moment où elle est comptabilisée et aussi que toute augmentation des apports au FInfr grève le FSCR et peut donc être en concurrence avec les autres tâches financées à l'aide du FSCR. Cette situation de concurrence est réglée par l'art. 2, al. 3, de la loi sur le fonds d'infrastructure⁶.

1.5 Redevance pour l'utilisation des routes nationales

Depuis son introduction en 1985, la redevance pour l'utilisation des routes nationales (RURN) est perçue par l'Administration fédérale des douanes (AFD). La perception de la redevance repose sur l'art. 86, al. 2, de la Constitution fédérale, à titre temporaire sur les dispositions finales de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la Constitution fédérale⁷, qui prévoient que l'art. 36^{quinquies} de l'ancienne Constitution fédérale reste valable jusqu'à ce que sa teneur soit transférée dans une loi fédérale, ainsi que sur l'ordonnance sur la vignette autoroutière actuelle⁸.

Le 19 mars 2010, le Parlement a adopté la nouvelle loi sur la vignette autoroutière⁹, que le Conseil fédéral a l'intention de mettre en vigueur le 1^{er} décembre 2011 en même temps que l'OURN révisée.

Cependant, les charges liées aux routes nationales augmentent aussi continuellement en raison du renchérissement. Cela fait un certain temps que le renchérissement enregistré dans le domaine des dépenses n'est plus compensé dans le domaine des recettes. La vignette autoroutière a été introduite en 1985. Elle coûtait alors 30 francs. Son prix est passé à 40 francs en 1995. Pour compenser le renchérissement cumulé depuis 1995, la vignette devrait actuellement coûter quelque 45 francs.

⁵ Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin; RS 725.116.2)

⁶ Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr; RS 725.13)

⁷ RO 1999 2556

⁸ Ordonnance du 26 octobre 1994 sur la vignette routière (OURN, RS 741.72)

⁹ Loi fédérale du 19 mars 2010 concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière, LVA; FF 2010 1907)

1.6 Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

En 1960, les Chambres fédérales ont défini les liaisons routières d'importance nationale dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales¹⁰. Les planifications effectuées à l'époque ne correspondent plus entièrement aux besoins actuels et futurs. C'est pourquoi le Conseil fédéral a procédé à une révision intégrale de cet arrêté dans le cadre de l'élaboration du plan sectoriel des transports.

Dans le plan sectoriel des transports, le Conseil fédéral a défini des critères que tout élément du réseau d'importance nationale doit remplir (cf. chapitre 1.2). L'application de ces critères garantit une définition uniforme et cohérente du réseau des routes nationales.

La révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales a confirmé dans une très large mesure l'adéquation de ce dernier. Le tronçon de la N4 compris entre Schaffhouse et Bâle constitue la seule exception à cet égard. Celui-ci doit être éliminé du réseau des routes nationales. Cependant, la révision a aussi montré que le réseau des routes nationales ne satisfait plus suffisamment aux besoins actuels et futurs des agglomérations moyennes et des régions périphériques du pays. Des liaisons routières d'une longueur de quelque 400 kilomètres doivent par conséquent être ajoutées au réseau des routes nationales. Il s'agit dans une très large mesure de liaisons routières qui existent déjà.

Schweizerisches Nationalstrassennetz:
Anpassung Netzbeschluss

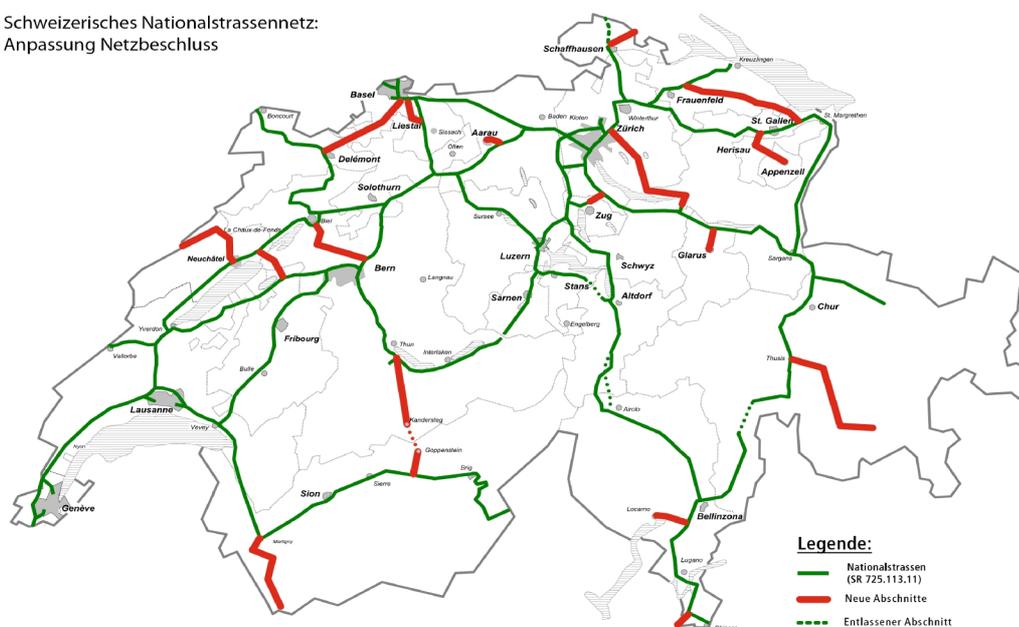


Illustration 4: tronçons devant être cédés à la Confédération par les cantons en 2014:

H21	Martigny – Grand-Saint-Bernard
H15	Schaffhouse – Thayngen
H6	Berne/Schönbühl – Biemme
H20	Neuchâtel – Le Locle – Col des Roches
H223	Spiez – Kandersteg
H509	Goppenstein – Gampel
H338	(Hirzel) Baar – Wädenswil
H394	Mendrisio – Stabio/Gaggiolo
H406, H13	Bellinzona – Locarno
H14	Grüneck – Meggenhus
Semi-autoroute cantonale A53	Brütisellen – Wetzikon – Rüti
Semi-autoroute cantonale A53	Rüti ZH – Reichenburg
H8	Saint-Gall – Winkeln – Appenzell

¹⁰ Arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11)

H18
H17
H2
H5
H417, H3
H10

Delémont-Est – Hagnau
Niederurnen – Glaris
Pratteln – Liestal – Sissach
Aarau – Aarau-Est
Thuisis – Silvaplana
Thielle – Morat

L'adjonction de ces routes entraînera pour la Confédération des coûts supplémentaires d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de quelque 305 millions de francs par année. Cependant, compte tenu de l'évolution du FSCR exposée ci-dessus et des impasses qui menacent le financement des infrastructures routières, le Conseil fédéral a stipulé dès le début que cette extension du réseau des routes nationales doit être réalisée sans aucune incidence sur le budget de la Confédération (donc sur le FSCR), cette neutralité budgétaire devant être atteinte soit par un report des coûts sur les cantons, soit par une augmentation correspondante des recettes.

La procédure de consultation concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales a eu lieu du 2 juillet au 15 octobre 2008. Ce projet prévoyait la compensation intégrale des charges d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des tronçons changeant de statut par les cantons qui les cèdent à la Confédération. Dans leur majorité, les milieux consultés se sont prononcés en faveur de l'adaptation proposée pour l'arrêté fédéral. Par contre, la plupart des cantons ont résolument rejeté la solution compensatoire proposée.

Des discussions ont alors eu lieu entre les chefs du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et du Département fédéral des finances (DFF) et les présidents de la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), de la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances (CDF) et de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP). Les interlocuteurs sont ainsi arrivés à un accord de principe sur un modèle de compensation partielle, qui a ensuite été mis en œuvre dans le cadre d'un groupe de travail et soumis aux cantons en été 2010 en procédure d'audition.

A la suite de cette procédure d'audition, le Conseil fédéral a de nouveau fait examiner la question de la compensation dans le cadre de l'accord conclu entre la Confédération et les cantons sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), du programme de consolidation 2012/2013 et de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Ce réexamen est maintenant terminé, et la compensation a été fixée à environ 30 millions de francs, ce qui correspond au montant que la Confédération verse actuellement pour les routes principales que les cantons vont lui céder. Cependant, cet accord de principe ne règle pas la question du financement des coûts supplémentaires que la Confédération devra assumer en raison de l'adjonction des nouveaux tronçons de routes nationales, soit quelque 275 millions de francs. Le Conseil fédéral ayant stipulé que l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales ne devait avoir aucune incidence sur le budget de la Confédération, il est indispensable de se procurer les ressources manquantes par une augmentation des recettes. Cette dernière peut en principe prendre la forme d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales ou de recettes supplémentaires dans le domaine de la vignette autoroutière.

La vignette autoroutière donne le droit d'utiliser les routes nationales de première et deuxième classe. L'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales aura pour effet d'allonger ce réseau de quelque 400 kilomètres; certains de ces tronçons auront le statut de routes nationales de première ou deuxième classe dès l'entrée en vigueur de cet arrêté. Compte tenu des aménagements déjà planifiés par les cantons, la part des tronçons ayant ce statut dès l'entrée en vigueur de l'arrêté

va encore augmenter. Le 19 janvier 2011, le Conseil fédéral a par conséquent décidé que les coûts supplémentaires incombant à la Confédération doivent être financés par une augmentation de la vignette autoroutière. Une vignette de courte durée doit être introduite au moment de l'augmentation du prix de la vignette. Cependant, le Conseil fédéral n'entend pas encaisser des ressources supplémentaires à titre de réserve; il veut au contraire attendre que celles-ci soient indispensables au vu de l'évolution du FSCR. Il propose par conséquent une réglementation selon laquelle l'augmentation du prix de la vignette n'entrera en vigueur que lorsque la provision de ressources affectées du FSCR passera en dessous d'un montant d'un milliard de francs. D'après les estimations actuelles, cela pourrait être le cas aux environs de 2015.

Etant donné que la question d'une augmentation du prix de la vignette autoroutière n'était pas abordée dans le cadre de la procédure de consultation menée du 2 juillet au 15 octobre 2008 au sujet de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral mène pour cette partie du message, par le biais du présent rapport explicatif, une procédure de consultation supplémentaire conforme aux dispositions de la loi sur la consultation¹¹.

2 Le système actuel de forfait annuel sous forme de vignette autocollante

La vignette a par principe une fonction unique. Elle permet aux conducteurs d'apporter la preuve qu'ils ont payé la redevance pour leur véhicule. En Europe, dans le domaine de la fiscalité routière, on utilise actuellement quatre variantes de preuve:

- Formulaire (analogue au formulaire utilisé pour les véhicules étrangers soumis à la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds): un formulaire muni de la preuve du paiement (timbre/signature) doit être emporté dans le véhicule.
- Quittance apposée de façon visible (vignette autocollante): un autocollant apposé de façon bien visible sur le pare-brise sert de quittance pour le paiement de la redevance.
- Saisie dans une banque de données (vignette électronique): le paiement de la redevance est enregistré dans une banque de données, l'identification étant assurée par la plaque de contrôle.
- Appareil installé dans le véhicule (comme pour la RPLP): le véhicule est équipé soit d'un petit dispositif électronique («tag»), soit d'un appareil de saisie des données («OBU»). Le tag est muni d'un crédit dont un certain montant est déduit lors de chaque utilisation d'une autoroute. L'OBU permet d'enregistrer automatiquement les kilomètres parcourus par le véhicule. La redevance est payée après l'utilisation de la route. Les données de ces deux types d'appareil peuvent être lues électroniquement de l'extérieur.

En 1985, la Suisse a adopté la vignette autocollante en tant que preuve du paiement de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Le système actuel de vignette se fonde sur le principe du forfait annuel et se caractérise par un prix bas en comparaison avec les péages autoroutiers étrangers. Le droit de circuler sur les routes nationales soumises à la redevance (autoroutes et semi-autoroutes) s'acquiert sous la forme d'un autocollant. Celui-ci est facile à manier et est bien accepté par les conducteurs (cf. chapitre 3.2). Le système manque cependant de souplesse en cas d'augmentation du prix, d'adoption de nouvelles structures tarifaires, de pas-

¹¹ Loi fédérale du 18 mars 2005 sur la procédure de consultation (loi sur la consultation, LCo; RS 172.061)

sage à des formes modernes de diffusion (Internet, téléphonie mobile, etc.) ou d'automatisation des contrôles.

En 2009, quelque 8,76 millions de vignettes ont été vendues. En Suisse, le réseau de diffusion couvre l'ensemble du pays et est exploité par les cantons (5,32 millions de vignettes; les points de vente les plus connus sont les garages, les stations-service et les offices postaux). A l'étranger, par contre, le réseau de diffusion pourrait encore être développé (1,57 million de vignettes, principalement vendues par des clubs automobiles ou des organisations touristiques). A la frontière, l'administration des douanes a vendu un total de 1,87 million de vignettes, ce qui a malheureusement parfois fortement entravé la circulation. En 2009, les recettes brutes se sont montées à quelque 359 millions de francs, les coûts d'exploitation annuels atteignant pour leur part quelque 41 millions de francs. Ces coûts comprennent les coûts administratifs, y compris les coûts d'impression (10,6 millions de francs), ainsi que l'indemnisation versée aux distributeurs suisses (23,7 millions de francs) et étrangers (6,7 millions de francs).

Les contrôles visant à vérifier si les conducteurs se conforment à l'obligation de payer la redevance ne peuvent être effectués que sur des véhicules en stationnement à proximité immédiate des routes soumises à la redevance, ainsi qu'auprès des bureaux de douane autoroutiers, sur les aires de repos et le long des voies d'accès. Le risque d'être soumis à un contrôle de ce genre est réduit, d'autant plus que l'administration des douanes et la police n'effectuent que rarement des contrôles portant spécifiquement sur la vignette. C'est souvent à la faveur d'un contrôle douanier normal ou d'un contrôle de circulation routière que l'on constate qu'un conducteur a utilisé une autoroute ou une semi-autoroute sans vignette. En 2009, pour l'ensemble du pays, ce sont ainsi quelque 19 000 amendes qui ont été prononcées pour utilisation d'une route nationale sans vignette. Le taux d'abus est de l'ordre de 7 %. Cela correspond à un manque à gagner d'environ 24 millions de francs.

En raison des caractéristiques du système, il est relativement facile de transférer abusivement la vignette d'un véhicule à un autre véhicule, ce qui n'est guère détectable lors des contrôles. Certains conducteurs étrangers considèrent la redevance annuelle comme injuste, surtout lorsqu'ils n'utilisent l'autoroute ou la semi-autoroute que sur un court tronçon ou pendant une courte période. Ils ne voient pas en vertu de quoi une vignette qui a été achetée pour un trajet à travers la Suisse ne pourrait pas être réutilisée avec un autre véhicule. C'est la raison pour laquelle les vignettes usagées sont fréquemment échangées entre amis ou vendues grâce aux petites annonces ou à Internet.

3 Augmentation de la redevance annuelle – répercussions

Avec la vignette autoroutière, seule une augmentation du prix permet de se procurer les recettes supplémentaires annuelles nettes de 305 millions de francs dont la nécessité est exposée au chapitre 1.6. Cette augmentation peut prendre deux formes: soit l'on s'en tient au système actuel de forfait annuel en augmentant le prix à 90 francs, soit l'on augmente le prix du forfait annuel à 100 francs tout en introduisant une vignette de courte durée d'un prix de 40 francs. Chacune de ces deux variantes générerait les recettes supplémentaires nécessaires et peut être mise en œuvre. Pour que la variante choisie soit couronnée de succès, il faut que les conducteurs l'acceptent et qu'ils paient de façon disciplinée. Si la variante choisie est moins bien acceptée et si la discipline de paiement est en baisse, il faut s'attendre à une augmentation des abus et à un manque à gagner. L'augmentation du prix de la vignette autoroutière devrait donc être accompagnée par la création de sources de recettes supplémentaires.

Le système actuel, qui consiste en un forfait annuel de 40 francs sous forme de vignette autocollante, est bien accepté par les conducteurs suisses et plutôt bien accepté par les conducteurs étrangers, à l'exception de ceux qui n'utilisent que brièvement les routes soumises à la redevance (cf. chapitre 3.2). Cela tient en particulier au fait que le prix de 40 francs est très bas. Le montant de la redevance est adéquat même pour les touristes étrangers qui traversent la Suisse afin de se rendre en vacances et n'utilisent les autoroutes et semi-autoroutes suisses que pour un aller et un retour.

3.1 Comparaison avec d'autres systèmes de redevance appliqués en Europe

En Europe, 22 pays perçoivent des péages ou d'autres redevances sur le trafic routier. Même si les systèmes utilisés sont très hétérogènes, on peut relever que la structure tarifaire est plus différenciée et que les prix sont dans la plupart des cas nettement plus élevés qu'en Suisse.

A l'étranger, des redevances supplémentaires permettant l'utilisation de certains passages alpins ou de certains tunnels s'ajoutent souvent à la redevance perçue sous la forme d'une vignette. Pour une voiture de tourisme, le simple fait de traverser l'Autriche (Allemagne – Italie et retour, les deux trajets étant séparés par deux semaines de vacances) coûte au minimum 31.80 euros de péages routiers. Ce montant découle de l'achat de deux vignettes valables 10 jours, coûtant chacune 7.90 euros, et du paiement du péage spécial du Brenner, soit deux fois 8 euros. Même si le cours de l'euro est actuellement très bas, le transit à travers l'Autriche (100 km) est donc plus cher que la redevance annuelle suisse. Celle-ci est comparativement avantageuse; en Suisse, le trajet de transit est en effet de 300 km.

Pour leur part, les Etats d'Europe du Sud perçoivent le plus souvent des péages autoroutiers liés à la distance parcourue, qui se montent en moyenne à plus de 10 francs par 100 km.

	Suisse	Autriche	Slovénie	Hongrie	Rép. tchèque	Slovaquie
Réseau routier à péage	1758 km	2175 km	606 km	555 km	1165 km	300 km
Vignette annuelle	40 CHF	76.50 €	95 €	136 €	47 €	51 €
Vignette 2 mois		23 €				
Vignette 1 mois			30 €	17 €	14 €	13.80 €
Vignette 10 jours		7.90 €		9 €	10 €	
Vignette 7 jours			15 €			6.80 €
Vignette 4 jours				4 € (1.10-30.4) 5.50 € (1.5-30.9)		

Illustration 5: comparaison des systèmes européens liés à la durée de validité

3.2 Acceptation de la vignette

En 2005, l'administration des douanes a procédé auprès de la population suisse et des conducteurs étrangers à une enquête concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales; cette enquête portait notamment sur le prix et la durée de validité de la vignette.

3.2.1 *Montant de la redevance*

La grande majorité des conducteurs suisses (58 %) considéraient le montant comme adéquat; 32 % des conducteurs considèrent même que le prix est plutôt voire très avantageux.

Plus de la moitié des conducteurs étrangers estimaient que la redevance (le prix de la vignette) est adéquat. Certaines différences tenant aux pays de provenance des conducteurs ont cependant pu être constatées. Les personnes interrogées venant de France, d'Italie et d'Autriche faisaient preuve de compréhension envers le montant de la redevance. Comme il fallait s'y attendre, les réactions les plus critiques étaient le fait de personnes interrogées venant d'Allemagne ou de pays non limitrophes sans péages autoroutiers.

3.2.2 *Fractionnement temporel*

La durée de validité actuelle était considérée comme adaptée aux besoins par quelque 80 % des conducteurs suisses interrogés. La variante la plus invoquée a été une durée de validité de deux ans. Très rares ont été les personnes souhaitant l'instauration de périodes de validité plus courtes.

La grande majorité des conducteurs étrangers interrogés (75 %) étaient en principe satisfaits de la durée de validité d'une année actuellement en vigueur. Cependant, cette attitude est manifestement liée au prix de la vignette, qui est très bas comparativement aux autres pays. Ce sont surtout des conducteurs venant d'Allemagne, d'Italie et de pays non limitrophes qui se sont exprimés en faveur d'un fractionnement temporel et d'une durée de validité comprise entre un et trois mois. Un prix plus élevé augmente fortement l'intérêt pour une période de validité plus courte.

3.2.3 *Résumé concernant l'acceptation*

Les comparaisons avec les systèmes de vignette d'autres pays européens et les résultats de l'enquête montrent qu'un fractionnement temporel doit en principe être introduit en cas de forte hausse du forfait annuel. Une redevance annuelle élevée sans possibilité de fractionnement temporel serait particulièrement mal acceptée par les conducteurs étrangers qui n'utilisent que brièvement les autoroutes et semi-autoroutes. De même, les conducteurs suisses qui ne circulent que rarement sur les routes soumises à la redevance ou qui possèdent des véhicules qu'ils n'utilisent que rarement ou de façon saisonnière (par exemple voitures de collection, caravanes, motocyclettes, etc.) considéreraient une redevance annuelle élevée sans possibilité de fractionnement temporel comme choquante. La redevance serait beaucoup moins bien acceptée qu'actuellement, ce qui conduirait inévitablement à une augmentation des abus et à un manque à gagner.

Au vu des considérations qui précèdent, la variante «augmentation de la redevance annuelle à 90 francs sans introduction d'un fractionnement temporel» est abandonnée.

3.3 **Contrôles**

3.3.1 *Densité actuelle des contrôles*

Les recettes de toute forme de redevance dépendent étroitement de la discipline de paiement des personnes concernées. Cette discipline dépend pour sa part fortement de la densité des contrôles. En ce qui concerne la vignette autoroutière, malgré un taux de contrôle extrêmement bas (cf. chapitre 2), la discipline de paiement atteint environ 94 % chez les conducteurs suisses et 92 % chez les conducteurs

étrangers. Si cette discipline est relativement élevée malgré l'absence presque complète de contrôles spécifiques de la vignette en Suisse, c'est parce que le montant de la redevance annuelle est faible.

A titre de comparaison, il faut relever que, en raison du prix plus élevé de la vignette et de la possibilité de fractionnement temporel, le nombre de contrôles est nettement plus élevé en Autriche. Ces contrôles plus nombreux permettent d'atteindre une discipline de paiement de 98 à 99 % en moyenne. Malgré cela, près de 100 000 amendes doivent être prononcées annuellement en Autriche.

Avec l'augmentation du prix de la vignette annuelle et l'introduction d'une vignette de courte durée, il faut s'attendre à une forte détérioration de la discipline de paiement si le taux de contrôle reste inchangé. Dans le nouveau régime envisagé pour la vignette, une baisse de 1 % de la discipline de paiement est susceptible de se traduire par un manque à gagner pouvant atteindre 7 millions de francs.

3.3.2 *Genres de contrôle*

En cas d'augmentation du prix de la vignette et d'introduction d'une vignette de courte durée, il faut tenir compte du fait qu'il sera nécessaire de procéder à un plus grand nombre de contrôles spécifiques de la vignette, ce qui peut provoquer un surcroît de travail en fonction du système de perception choisi. On peut imaginer différentes variantes de contrôles:

3.3.2.1 *Maintien du personnel de contrôle déjà en activité*

A l'heure actuelle, à l'intérieur du pays, c'est la police qui contrôle si les conducteurs se conforment à l'obligation de payer la redevance; à la frontière, ces contrôles incombent à l'administration des douanes. En fonction des ressources humaines à la disposition des polices et de l'administration des douanes, le nombre de contrôles spécifiques de la vignette pourrait être augmenté dans une mesure qui n'a cependant pas été déterminée de façon plus précise. Cependant, ces contrôles ne font toujours pas partie des tâches prioritaires de la police et de l'administration des douanes.

3.3.2.2 *Equipes mobiles de contrôle de la vignette*

A l'intérieur du pays, les cantons, s'inspirant de l'exemple fourni par les exploitants de certaines autoroutes étrangères soumises à une redevance sous forme de vignette autocollante (par exemple en Autriche ou en Slovénie), pourraient recourir à des équipes mobiles disposant de leurs propres véhicules et contrôlant exclusivement si les conducteurs utilisant les autoroutes et semi-autoroutes se conforment à l'obligation de payer la redevance. L'Autriche est comparable à la Suisse en ce qui concerne le réseau autoroutier et le nombre d'habitants. Environ 100 contrôleurs de vignette équipés de 40 véhicules sont en service dans ce pays. Les équipes de contrôle autrichiennes prononcent environ 70 % des 100 000 amendes infligées annuellement chez nos voisins.

3.3.2.3 *Contrôles automatiques de la vignette au moyen de caméras*

Ainsi que cela a été expliqué au chapitre 2, la preuve du paiement de la redevance peut être apportée sous la forme d'une vignette autocollante ou de manière électronique, par l'enregistrement du numéro de plaque de contrôle. La technique actuelle permet de contrôler tant les numéros de plaque de contrôle que les vignettes autocollantes en les filmant avec des caméras spéciales qui sont installées sur des portiques et dont les images sont analysées automatiquement. De telles installations de

contrôle pourraient être installées à demeure sur des tronçons autoroutiers bien situés (par exemple près du tunnel du Belchen, sur l'itinéraire du Gothard, à Egerkingen, dans la région de Zurich, à Berne, à Lucerne, dans les Grisons, dans la région lémanique). A côté de cela, des installations de contrôle mobiles seraient montées pour un certain temps (une à deux semaines) sur d'autres tronçons autoroutiers, augmentant ainsi la densité des contrôles. Les véhicules sans vignette valable seraient automatiquement enregistrés par le système de contrôle. Une amende serait automatiquement prononcée pour les véhicules immatriculés en Suisse; les numéros des véhicules étrangers seraient enregistrés, et une amende serait infligée à leurs conducteurs à la frontière, lors de l'entrée ou de la sortie. Ce genre de contrôle mobiliserait beaucoup moins de personnel que le système des équipes mobiles de contrôle (cf. chapitre 3.3.2.2).

3.3.3 *Résumé concernant les contrôles*

Avec l'augmentation du prix de la vignette annuelle et l'introduction d'un fractionnement temporel, la densité des contrôles devra dans tous les cas être augmentée. Dans le cas contraire, il faut s'attendre à une nette augmentation du taux d'abus (de l'ordre de 10 %) et à un manque à gagner que l'on peut estimer à 70 millions de francs.

L'exemple de l'Autriche montre quelles sont les répercussions d'une intensification des contrôles et donc d'une présence accrue des équipes de contrôle. Le taux d'abus y était naguère de 4 %, ce qui est déjà bas; il est maintenant de 1 à 2 %. L'accroissement de la présence des organes de contrôle est perçu par les conducteurs et a donc un effet préventif.

Si la redevance continue d'être perçue à l'aide d'une vignette autocollante, les trois genres de contrôle peuvent en principe être mis en œuvre. Pour les cantons, les variantes «maintien du personnel de contrôle déjà en activité» et «équipes mobiles de contrôle de la vignette» sont relativement faciles à réaliser. Elles requièrent cependant beaucoup de personnel. Compte tenu du montant d'amende prévu dans la LVA, soit 200 francs, le recours à des équipes mobiles spécialisées dans le contrôle de la vignette pourrait notamment être intéressant pour les cantons. Suivant la taille du canton ou du concordat de police et de son réseau de routes nationales soumis à la redevance, une seule équipe pourrait déjà suffire. Quant à la variante «contrôles automatiques de la vignette au moyen de caméras», elle serait également possible avec le système de perception fondé sur une vignette autocollante. Cependant, à la différence des variantes évoquées plus haut, ce régime de contrôle impliquerait l'utilisation dans l'ensemble du pays d'un système électronique central. Les investissements nécessaires à cet effet seraient de l'ordre de 4 à 5 millions de francs. Le Conseil fédéral estime cependant que, s'il faut que les contrôles soient effectués automatiquement, c'est l'ensemble du système de perception (diffusion et contrôle) qui doit fonctionner électroniquement. C'est pour cette raison que le projet de modification de la loi ne prévoit pas cette possibilité de contrôle. Cependant, si l'application de contrôles automatiques de la vignette à l'échelle suisse est réclamée, le Conseil fédéral est prêt à élaborer les bases légales nécessaires en cas de maintien de la vignette autocollante.

En revanche, si le système de perception devait à l'avenir fonctionner électroniquement, il faudrait en toute logique recourir en priorité à des contrôles automatiques pour vérifier si les conducteurs se conforment à l'obligation de payer la redevance. Le choix d'une variante électronique n'exclut du reste pas que l'activité des systèmes de caméras soit complétée par celle d'équipes mobiles de contrôle.

4 Systèmes de perception de la redevance envisageables pour la Suisse

4.1 Systèmes de perception de la redevance existant en Europe

En Europe, les trois genres de système suivants sont notamment utilisés pour la perception des péages autoroutiers:

- Points de paiement, redevance liée à la distance parcourue: par exemple en Italie, en France et en Espagne. Les entrées et sorties d'autoroutes et de semi-autoroutes sont munies de barrières. S'il entend circuler sur l'autoroute, le conducteur doit prendre un ticket. Au moment où il quitte l'autoroute, le montant à payer est calculé sur la base du ticket. Le conducteur ne peut poursuivre sa route qu'après s'être acquitté du péage. Le ticket peut être remplacé par une boîte électronique.
- Vignette autoroutière, redevance fondée sur la durée de validité: par exemple en Suisse et en Autriche. Avant de circuler sur les autoroutes et semi-autoroutes, les conducteurs doivent s'acquitter de la redevance en achetant une vignette autocollante. Celle-ci doit être apposée de façon bien visible sur le véhicule.
- Vignette électronique, redevance fondée sur la durée de validité: par exemple en Hongrie. Avant l'utilisation de l'autoroute, le numéro de plaque de contrôle est enregistré dans un système.

4.2 Tendances observées en Europe

En Europe, la tendance est indéniablement aux systèmes électroniques de perception de la redevance, plus précisément à l'e-vignette. L'e-vignette est ainsi déjà en service en Hongrie, en Autriche (péage vidéo utilisé par exemple au Brenner et sur l'autoroute du Tauern), en Suède, au Danemark, en Belgique, en Hollande et au Luxembourg avec l'Eurovignette destinée aux véhicules automobiles lourds, ainsi qu'à Londres. La Belgique prévoit d'introduire ce système de perception pour les véhicules automobiles légers en 2013.

4.3 Etude de faisabilité pour la Suisse

En 2001, dans le cadre de l'élaboration de la LVA, un groupe de travail a été chargé d'examiner des systèmes susceptibles de remplacer la vignette actuelle. L'objectif était de mettre au point un système simple reprenant les avantages du système actuel tout en éliminant ses défauts. Il fallait en plus examiner des systèmes disposant de fonctions supplémentaires telles que par exemple le fractionnement temporel. Onze variantes envisageables ont alors fait l'objet d'une analyse préliminaire; une étude de faisabilité a finalement disséqué les avantages et les inconvénients de trois d'entre elles. Le résultat de cette étude montre que seuls les systèmes fondés sur une vignette autocollante ou sur une vignette électronique pourraient en principe être mis en œuvre en Suisse.

En adoptant la nouvelle loi sur la vignette autoroutière, le Parlement s'est prononcé en faveur du maintien du système de vignette autocollante.

5 Solutions proposées

Le Conseil fédéral est conscient que la population suisse et les conducteurs étrangers acceptent bien le principe de la vignette autocollante et que le Parlement, lors des débats qui ont eu lieu en 2009 et 2010 au sujet de la nouvelle loi sur la vignette autoroutière, s'est prononcé en faveur du maintien de la vignette autocollante mais a rejeté tant une augmentation du prix que l'introduction d'une vignette de courte durée. C'est pourquoi le Conseil fédéral se limite dans le présent document à un projet de modification de loi fondé sur la vignette autocollante. Ce projet prévoit une hausse du prix de la vignette, dorénavant de 100 francs, avec introduction simultanée d'une vignette de deux mois au prix de 40 francs (détails cf. chapitre 7).

Depuis l'élaboration de la LVA et les débats parlementaires, le contexte a changé. La création de la LVA a simplement permis de satisfaire au principe constitutionnel selon lequel toutes les dispositions importantes fixant des règles de droit nécessitent la promulgation de lois fédérales. Jusqu'alors, les dispositions applicables à la vignette autoroutière, abstraction faite de celles figurant dans la Constitution fédérale, n'étaient réglées que par voie d'ordonnance. Cependant, les adaptations de la LVA qui sont présentées ici sont rendues nécessaires par le fait que la Confédération doit prendre en charge 400 kilomètres supplémentaires de routes nationales et sera donc également responsable de leur exploitation et de leur entretien. De plus, la hausse du prix de la vignette a également été réclamée dans le cadre d'une intervention parlementaire (motion 09.3529 Hany «Augmentation du montant de la vignette autoroutière»). Au vu de cette nouvelle situation, et compte tenu du fait qu'en Europe la tendance est clairement à la perception des redevances routières par voie électronique, le Conseil fédéral tient à présenter un nouveau système électronique de perception (sans projet de loi) dans le cadre de la présente consultation. Dans le système de l'e-vignette (détails cf. chapitre 8), le numéro de plaque de contrôle est enregistré dans une banque de données. La vignette n'est alors plus matérielle mais virtuelle. Les contrôles sont essentiellement fondés sur des systèmes de caméras.

Un catalogue de questions (voir chapitre 13.1) permet aux participants à la consultation de s'exprimer concrètement sur les différents systèmes de perception.

Les chapitres qui suivent présentent plus en détails les systèmes de perception entrant en ligne de compte pour la Suisse et mettent en parallèle leurs forces et leurs faiblesses:

- «Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme de vignette autocollante» (cf. chapitre 7)
- «Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme d'e-vignette» (cf. chapitre 8)

6 Adaptation de la loi

Tous les systèmes de perception présentés nécessitent des adaptations plus ou moins importantes de la LVA, qui n'a pas encore été mise en vigueur.

Si l'on conserve le système de la vignette autocollante (cf. chapitre 7), il faut dans tous les cas adapter le montant de la redevance et régler la durée de validité et le prix de la vignette de courte durée.

L'introduction de l'e-vignette (cf. chapitre 8) nécessiterait une adaptation un peu plus poussée de la LVA. Au vu de la complexité du système, et compte tenu du fait que l'on ne sait pas si la population accepterait un système de perception électronique, on renonce pour l'instant à l'élaboration d'un projet de modification concret.

7 Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme de vignette autocollante

7.1 Faits

7.1.1 Forme de la redevance

La redevance est perçue sous la forme d'une vignette annuelle et d'une vignette de deux mois. La preuve du paiement est apportée par une vignette autocollante apposée de façon bien visible sur le véhicule concerné. La vignette annuelle, comme dans le système actuel, est valable du 1^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante; son prix est de 100 francs. Avec la vignette de deux mois, les conducteurs peuvent utiliser les routes soumises à la redevance pendant deux mois entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 31 janvier de l'année suivante; son prix est de 40 francs. Sa durée de validité commence le jour poinçonné sur la vignette. Le jour d'achat de la vignette ne correspond pas nécessairement au premier jour d'utilisation; le jour poinçonné peut très bien correspondre à une date ultérieure. Les deux mois de validité se terminent à l'expiration du jour ayant le même quantième que le jour poinçonné (par exemple, jour poinçonné = 15 mars, expiration de la validité = 15 mai). S'il n'y a pas de jour du même quantième dans le dernier mois, la validité se termine le dernier jour du mois en question (par exemple, jour poinçonné = 31 juillet, expiration de la validité = 30 septembre).

Comme c'était le cas jusqu'à présent, la vignette est destinée à un seul véhicule; son transfert d'un véhicule à un autre reste interdit. L'abandon de ce principe entraînerait un manque à gagner considérable, notamment parce que les voyageurs étrangers ayant acquis la vignette pour les vacances s'empresseraient de la revendre par Internet ou dans leur entourage.

7.1.2 Vente

Les vignettes sont émises par l'administration des douanes. En Suisse, elles peuvent être achetées dans les points de vente déjà connus à l'heure actuelle (offices postaux, boutiques de stations-service, commerces de la branche automobile, etc.). L'administration des douanes reste responsable de la vente à la frontière et à l'étranger. Des partenaires sélectionnés par l'administration des douanes (clubs automobiles, bureaux touristiques, etc.) assurent la vente sur place.

L'introduction du fractionnement temporel devrait pousser un nombre important de conducteurs étrangers à choisir cette formule et à acquérir la vignette non plus à l'étranger mais directement à la frontière. Bien que la vignette de deux mois puisse être poinçonnée pour une date ultérieure, les conducteurs étrangers utiliseront probablement moins cette solution que les conducteurs suisses. En fonction du motif du voyage, de l'endroit où celui-ci débute, du volume de trafic ou de l'éloignement par rapport à la frontière suisse, les touristes étrangers peuvent avoir de la difficulté à déterminer à l'avance la date exacte à laquelle ils vont commencer à utiliser les routes soumises à la redevance. Dans le système actuel, qui ne connaît que la durée de validité annuelle, le voyageur ne se préoccupe guère d'entrer en Suisse deux jours avant ou après la date planifiée. Les conducteurs étrangers préféreront acheter la vignette «juste à temps», à la frontière. Des zones spéciales de vente devront donc être créées, surtout auprès des passages frontières autoroutiers. Ces zones pourront continuer d'être utilisées en cas de passage à l'e-vignette. A ces passages frontières, en raison de la distance existant entre la zone de vente et le bureau de douane proprement dit, la vente devra principalement être assurée par des tiers. Etant donné que l'acheteur devra choisir entre deux genres de vignette et que la vignette de deux mois devra être perforée, la discussion précédant la vente et le processus de vente seront inévitablement plus longs.

7.1.3 Contrôles

Une faiblesse de la vignette autocollante réside dans les possibilités de contrôle. En raison des caractéristiques du système, les seuls contrôles possibles sont ceux que la police effectue sur les routes soumises à la redevance (aires de repos, entrées et sorties) et ceux que l'administration des douanes effectue aux passages frontières autoroutiers; un contrôle dans le trafic en mouvement n'est pas possible. Les organes de contrôle ne peuvent procéder qu'à un examen visuel, raison pour laquelle il faut que les véhicules munis d'une vignette annuelle ralentissent fortement et que ceux qui sont munis d'une vignette de deux mois s'arrêtent complètement. Il y a un risque de formation de bouchons.

Le déroulement du contrôle peut être défini de la manière suivante:

1. Il faut faire fortement ralentir le véhicule.

2. Les organes de contrôle vérifient visuellement si le véhicule roulant au ralenti est muni d'une vignette annuelle ou d'une vignette de deux mois de l'année en cours.

3. Si le véhicule est muni d'une vignette annuelle valable, les organes de contrôle laissent immédiatement le conducteur poursuivre sa route.

4. Si le véhicule n'est muni ni d'une vignette annuelle ni d'une vignette de deux mois, il faut le faire s'arrêter complètement afin d'infliger une amende à son conducteur.

5. Si le véhicule est muni d'une vignette de deux mois de l'année en cours, il faut également le faire s'arrêter complètement. Les organes de contrôle vérifient alors si la vignette de deux mois est valable au moment du contrôle.

6. Si la vignette de deux mois n'est pas encore valable ou ne l'est plus, une amende est infligée au conducteur.

7. Si la vignette de deux mois est valable ou si l'amende a été payée, le conducteur peut poursuivre sa route.

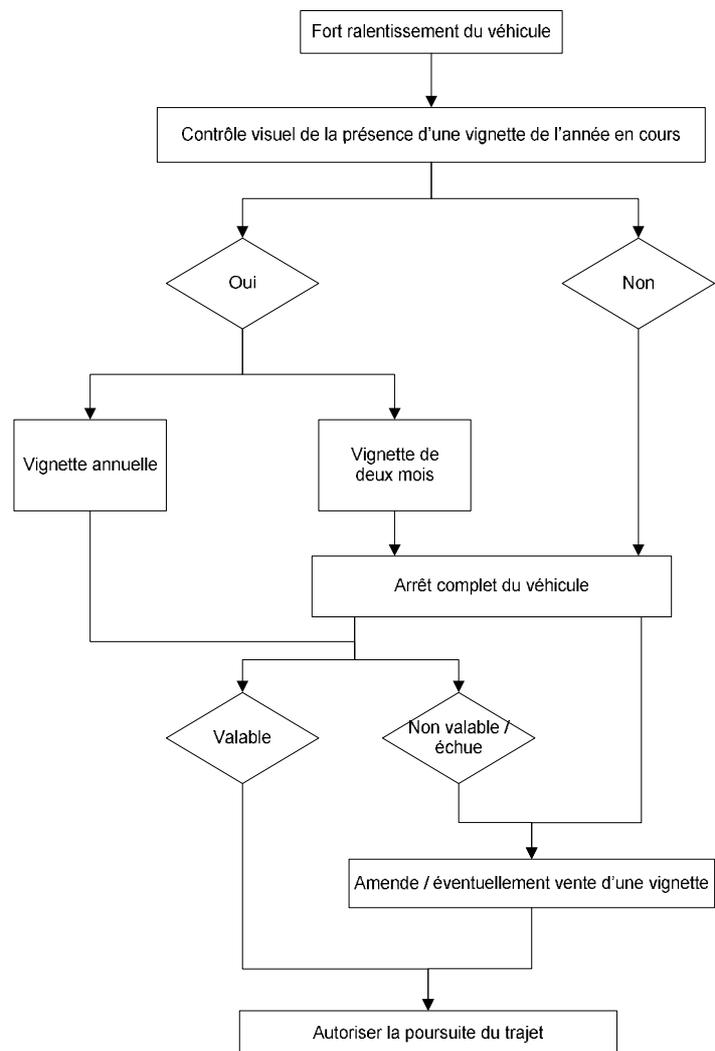


Illustration 6: déroulement du contrôle pour une vignette annuelle et pour une vignette de deux mois

7.1.4 Estimation des recettes

Recettes brutes	675	millions de francs
Coûts d'exploitation	- 55	millions de francs
Recettes nettes	620	millions de francs
Moins les recettes nettes déjà générées à l'heure actuelle par la redevance pour l'utilisation des routes nationales (chiffres de 2009)	- 318	millions de francs
Recettes supplémentaires nettes	302	millions de francs
Moins 10 % versés aux cantons en application de l'art. 4, al. 5, LUMin ¹²	- 30	millions de francs
Ressources financières supplémentaires à la disposition de la Confédération pour la prise en charge des 400 km de routes nationales	272	millions de francs

7.1.5 Abus prévisibles

Compte tenu du fractionnement temporel et du prix de 40 francs qui en découle pour la vignette de deux mois, on estime que le seul moyen de maintenir le taux d'abus à son niveau actuel ou même de l'abaisser quelque peu est d'intensifier fortement les contrôles à la frontière et surtout à l'intérieur du pays de façon que les conducteurs perçoivent la présence plus importante des organes de contrôle. Deux points ne sauraient être négligés. La plupart des touristes étrangers continueront de payer comme aujourd'hui 40 francs pour l'utilisation des routes soumises à la redevance (vignette de deux mois). Ils accepteront par conséquent le montant de la redevance. Cependant, à la différence de la situation actuelle, ils ne pourront plus utiliser les routes nationales pendant une année, mais pendant deux mois seulement. Dans les faits, cela représentera pour les conducteurs étrangers une forte augmentation du prix, ce qui pourrait les inciter à des tentatives d'abus. D'un autre côté, les contrôles portant sur les vignettes de deux mois seront plus sévères (cf. chapitre 7.1.3). Des conducteurs tant suisses qu'étrangers pourraient tenter de circuler sur les autoroutes et semi-autoroutes soumises à la redevance avec une vignette échue dans l'espoir que les organes de contrôle se contentent de vérifier le millésime de la vignette mais pas le poinçonnement proprement dit. Sans intensification des contrôles, il faut s'attendre à une augmentation des abus, qui pourraient avoisiner les 10 %, et à une baisse des recettes.

7.1.6 Trafic de contournement prévisible dans les régions proches de la frontière

Dans les régions proches de la frontière, en particulier aux environs de Bâle, Genève et Chiasso, compte tenu du fractionnement temporel et du prix raisonnable qui en découle, il n'y aura probablement que peu de conducteurs qui éviteront les routes soumises à la redevance et préféreront entrer dans le pays par les routes principales.

¹² Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin; RS 725.116.2)

7.1.7 Conséquences

7.1.7.1 Conséquences financières

Conséquences pour la Confédération

Les principales mesures qui devront être exécutées préalablement à l'introduction de la vignette de deux mois concerneront les constructions à la frontière (vente). Cependant, ces zones de vente pourront continuer d'être utilisées en cas de passage à l'e-vignette. Ces investissements uniques sont estimés à 10 millions de francs.

L'augmentation à 100 francs du prix de la vignette annuelle ainsi que l'introduction d'une vignette de deux mois coûtant 40 francs généreront des recettes supplémentaires annuelles nettes de l'ordre de 302 millions de francs. Les recettes brutes totales s'élèvent à quelque 675 millions de francs. Conformément à l'art. 86, al. 3, Cst. et aux dispositions de la LUMin, ces recettes sont utilisées pour financer des tâches et des dépenses liées à la circulation routière. La Confédération disposera de quelque 272 millions de francs supplémentaires pour gérer les 400 kilomètres de routes nationales qu'elle prendra en charge.

On estime que les coûts d'exploitation annuels augmenteront de quelque 14 millions pour atteindre 55 millions de francs; en effet, il faudra produire deux genres de vignette, l'indemnisation des points de vente est indexée sur le nombre de vignettes vendues, et les contrôles seront intensifiés. Cependant, en fonction du nombre de vignettes vendues et de l'intensité des contrôles, ces coûts d'exploitation peuvent varier.

Du fait de l'intensification de l'activité de contrôle à la frontière, on peut s'attendre à une augmentation des recettes provenant des amendes. Les dépenses provoquées par ces contrôles devraient être compensées par les recettes supplémentaires obtenues pendant la même période.

Conséquences pour les cantons

En raison de l'introduction de la vignette de deux mois, on vendra globalement un plus grand nombre de vignettes que dans le système limité à la vignette annuelle. Les cantons ainsi que leurs partenaires de vente sont indemnisés pour chaque vignette vendue par leurs soins. Le taux de l'indemnisation par vignette vendue, qui est exprimé en francs, correspondra à peu de choses près au taux actuel. On peut donc admettre que les cantons et leurs partenaires de vente pourront compter sur des recettes de vente aussi élevées ou même légèrement plus élevées qu'actuellement (à condition que les conducteurs suisses soient également nombreux à acheter des vignettes de courte durée).

Si les cantons intensifient leurs activités de contrôle des vignettes à l'intérieur du pays, ils peuvent compter sur une importante augmentation des recettes provenant des amendes. Les surcoûts générés annuellement par les contrôles supplémentaires devraient être compensés par les recettes supplémentaires encaissées pendant la même période.

10 % des recettes supplémentaires nettes résultant de l'augmentation de la vignette reviennent aux cantons à titre de contribution au financement de mesures autres que techniques (art. 4, al. 5, LUMin). Au final, le montant ainsi versé aux cantons correspond à peu près à celui que les cantons doivent verser à la Confédération à titre de compensation pour les coûts supplémentaires que celle-ci doit assumer en raison du reclassement de quelque 400 kilomètres de routes cantonales en routes nationales. Cependant, des distorsions peuvent tout à fait se produire si l'on examine la situation de chaque canton séparément; en effet, les compensations fournies en vertu du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales doivent

être versées en fonction des routes principales effectivement cédées à la Confédération, tandis que les recettes supplémentaires sont réparties entre tous les cantons en fonction d'une autre clé de distribution (art. 26 à 31 OUMin¹³).

Conséquences économiques

Pour les opérateurs économiques, l'augmentation de la redevance annuelle et le fractionnement temporel provoquent une certaine hausse de la charge financière. La quote-part des impôts et des contributions s'en trouve légèrement augmentée. Cependant, les recettes supplémentaires sont encaissées en faveur de la circulation routière, donc en faveur des opérateurs économiques directement concernés. En effet, conformément à l'art. 86, al. 3, Cst. et aux dispositions de la LUMin, les recettes de la redevance pour l'utilisation des routes nationales sont affectées à des tâches et des dépenses liées à la circulation routière.

7.1.7.2 Effets sur l'état du personnel

Conséquences pour la Confédération / les cantons

Du fait de l'introduction du fractionnement temporel, il est indispensable d'intensifier les contrôles effectués par l'administration des douanes à la frontière et par les cantons à l'intérieur du pays. En fonction du système de contrôle retenu (cf. chapitre 3.3.2), le besoin en personnel supplémentaire sera faible ou même nul.

7.1.7.3 Une vignette d'un mois constitue-t-elle une variante envisageable?

Il serait en principe possible d'introduire une vignette d'un mois en lieu et place de la vignette de deux mois. La Slovénie, la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie connaissent une telle catégorie.

En comparaison avec les recettes attendues en relation avec l'introduction de la vignette de deux mois (cf. chapitre 7.1.4), l'introduction d'une vignette d'un mois ne permettrait d'espérer que de faibles recettes supplémentaires. Une forte majorité des conducteurs qui choisiront la vignette de courte durée ne viennent en Suisse qu'une fois par année. En divisant la durée de validité de ces vignettes par deux, on n'augmenterait donc que très faiblement le nombre de vignettes vendues.

Les inconvénients d'une vignette d'un mois sont prépondérants. Pour que la Suisse ne devienne pas un pays de transit bon marché et que les recettes supplémentaires nécessaires puissent être encaissées, la vignette de courte durée doit coûter au minimum 40 francs. Les touristes ne comprendraient pas que l'on encaisse un montant aussi élevé pour une vignette n'ayant qu'un mois de validité. Avec un rapport de prix de 40 % entre la vignette annuelle à 100 francs et une vignette mensuelle à 40 francs, la Suisse serait clairement en tête du peloton européen (dans les autres pays, le rapport est compris entre 12 et 31 %, cf. chapitre 3.1). De plus, les autres pays proposent encore pour les touristes des vignettes valables une semaine ou 10 jours.

La vignette serait probablement moins bien acceptée par les conducteurs, ce qui se traduirait par une augmentation du taux d'abus, par un manque à gagner et par un accroissement du trafic de contournement dans les régions frontalières. Pour ces raisons, le Conseil fédéral rejette l'introduction d'une vignette dont la durée de validité serait limitée à un mois.

¹³ Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin; RS 725.116.21)

7.2 Forces du système

- Le fractionnement temporel est accepté par les conducteurs étrangers ainsi que par les personnes qui possèdent plusieurs véhicules qu'ils ne conduisent que rarement sur les routes soumises à la redevance.
- Le fractionnement temporel est déjà connu des conducteurs étrangers (par exemple en Autriche).
- Cette forme de vignette étant bien acceptée, il faut s'attendre à un moins grand nombre d'abus, notamment de la part des conducteurs étrangers.

7.3 Faiblesses du système

- Les contrôles mobilisent beaucoup de personnel et sont difficiles à effectuer.
- Il faut que les véhicules ralentissent fortement ou même s'arrêtent pour les besoins du contrôle, raison pour laquelle des bouchons peuvent se former tant lors du franchissement de la frontière que sur les autoroutes et semi-autoroutes.
- La vente de la vignette devient plus compliquée. L'acheteur doit par exemple choisir entre deux genres de vignette; la discussion précédant l'achat est donc inévitablement plus longue; finalement, la vignette de deux mois doit être poinçonnée.
- Même si les nouvelles zones de vente sont implantées un peu en aval, la situation en matière de circulation s'aggrave à la frontière.
- Les nouvelles zones de vente donnent lieu à des transformations ou à des constructions.

7.4 Commentaire des articles

Seuls les articles et alinéas nouveaux ou modifiés sont mentionnés. La totalité de la loi sur la vignette autoroutière peut être consultée sous FF 2010 1907 (<http://www.admin.ch/ch/f/ff/2010/1907.pdf>).

7.4.1 Art. 6 *Montant de la redevance et remboursement*

Al. 1

Le conducteur peut dorénavant choisir entre une vignette annuelle et une vignette de deux mois.

La vignette annuelle coûte 100 francs. Depuis l'introduction de la vignette en 1985, il ne s'agit que de sa deuxième augmentation. En 1995, le prix de la vignette a été adapté au renchérissement et est passé de 30 à 40 francs.

La nouvelle vignette de deux mois coûte 40 francs.

Al. 2

Comme c'est déjà le cas à l'heure actuelle, la vignette n'est pas remboursée.

7.4.2 Art. 7, al. 1, phrase introductive de l'al. 4 (ne concerne que les textes allemand et italien) et al. 5 (nouveau)

Al. 1

Adaptation rédactionnelle due à l'introduction du fractionnement temporel.

Al. 4

Adaptation rédactionnelle des textes allemand et italien.

Al. 5

La vignette de deux mois n'est pas valable et ne peut par conséquent pas être utilisée pour circuler sur des autoroutes / semi-autoroutes si elle n'est pas poinçonnée ou si elle a été poinçonnée par une personne non habilitée à cet effet (cf. art. 8a, al. 2).

7.4.3 Art. 8 *Durée de validité*

Al. 1

La vignette annuelle continue de donner droit à l'utilisation des routes nationales soumises à la redevance pendant 14 mois. Elle conserve sa validité du 1^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante. Ces périodes de validité qui se chevauchent donnent aux utilisateurs un généreux délai de deux mois pour procéder au remplacement de la vignette annuelle.

Al. 2

La période pendant laquelle la vignette de deux mois donne droit à l'utilisation des routes nationales soumises à la redevance est de deux mois; elle est comprise entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 31 janvier de l'année suivante.

Al. 3

Pour une année donnée, la vignette annuelle et la vignette de deux mois ne peuvent être acquises que pendant la période comprise entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 30 novembre de l'année civile.

7.4.4 Art. 8a *Vignette de deux mois*

Al. 1

La vignette de deux mois est valable à partir du jour poinçonné sur la vignette par une personne habilitée (al. 2). Le jour d'achat de la vignette ne correspond pas nécessairement au premier jour d'utilisation d'une route nationale soumise à la redevance. Sur demande du conducteur, le jour poinçonné peut très bien être postérieur à la date d'achat. Les routes nationales soumises à la redevance ne peuvent cependant être utilisées qu'à partir du jour poinçonné.

La validité de la vignette de deux mois se termine à l'expiration du jour ayant le même quantième que le jour poinçonné (par exemple, jour poinçonné = 15 mars, expiration de la validité = 15 mai). S'il n'y a pas de jour du même quantième dans le dernier mois, la validité se termine le dernier jour du mois en question (par exemple, jour poinçonné = 31 juillet, expiration de la validité = 30 septembre).

La vignette de deux mois ne peut cependant être utilisée que du 1^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante, même si deux mois complets ne se sont pas écoulés le 31 janvier de l'année suivante (art. 8, al. 2). Par exemple, si une vignette de deux mois est achetée le 15 novembre et que l'acheteur demande que ce soit la date du 10 décembre qui soit poinçonnée, la vignette ne pourra être utilisée que jusqu'au 31 janvier de l'année suivante.

Al. 2

Le poinçonnement de la vignette de deux mois doit avoir lieu au point de vente, lors de l'achat. Seul le personnel de l'administration des douanes, des cantons et des tiers que ces autorités ont chargés de la perception de la redevance est habilité à

poinçonner les vignettes. Une vignette poinçonnée par une personne non habilitée n'est pas valable et ne peut pas être utilisée pour circuler sur les routes nationales soumises à la redevance (cf. art. 7, al. 5).

7.4.5 *Art. 9, al. 1, première phrase*

La vignette annuelle et la vignette de deux mois sont toutes deux émises par l'administration des douanes.

7.4.6 *Art. 14, al. 1*

Adaptations rédactionnelles, notamment en raison de la mention de la vignette de deux mois à l'art. 8a.

7.4.7 *Moment de la mise en vigueur*

Le Conseil fédéral ne mettra en vigueur les modifications de la loi qu'au moment où la provision de ressources affectées du FSCR descendra en dessous d'un milliard de francs.

8 Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme d'e-vignette

8.1 Faits

8.1.1 Forme de la redevance

Dans le système de l'e-vignette, le numéro de plaque de contrôle est enregistré dans une banque de données. Cet enregistrement correspond à l'acquisition d'une vignette virtuelle. L'e-vignette est fondée sur un système central dans lequel la preuve du droit à l'utilisation des routes soumises à la redevance est sauvegardée électroniquement. Chaque enregistrement comporte notamment le numéro d'immatriculation et la période de validité pendant laquelle le véhicule portant ce numéro est autorisé à circuler sur les routes soumises à la redevance. Les enregistrements sont produits de façon dynamique en temps réel. Si un enregistrement est effectué sur un ordinateur relié au système électronique central, les données sont libérées dès que l'enregistrement est terminé, et les routes soumises à la redevance peuvent être utilisées avec le véhicule portant le numéro d'immatriculation en question.

A la différence du système actuellement en vigueur, la vignette annuelle est valable du 1^{er} janvier au 31 décembre. Un délai transitoire de deux mois (du 1^{er} décembre au 31 janvier) n'est plus nécessaire, car la vignette annuelle de l'année suivante peut déjà être acquise un certain temps à l'avance. Seule la vignette de deux mois sera valable à cheval sur deux années (par exemple du 15 décembre au 15 février). Pour une année, la redevance se monte à 100 francs. Une vignette de deux mois à 40 francs est proposée en plus de la vignette annuelle. Son délai de validité commence le jour qui a été saisi dans le système électronique central et se termine après deux mois le jour ayant le même quantième que le premier jour du délai (par exemple début du délai = 15 mars, expiration de la durée de validité = 15 mai). Cependant, s'il n'y a pas de jour du même quantième dans le dernier mois, le délai se termine le dernier jour du mois en question (par exemple début du délai = 31 juillet, expiration de la durée de validité = 30 septembre).

8.1.2 *Vente*

La vente peut être effectuée de différentes manières, par exemple par Internet, par des appareils automatiques, par des points de vente desservis (garages, offices postaux, etc.) ou sur la base de bulletins de versement. La vignette virtuelle met donc fin à la diffusion matérielle, ce qui facilite notamment la vente à l'étranger. Il n'est en outre plus nécessaire de coller et d'enlever la vignette.

Adapté à la technologie moderne, l'enregistrement par Internet semble particulièrement intéressant. Il permet au conducteur de faire enregistrer le numéro d'immatriculation de son véhicule à partir de n'importe quel ordinateur possédant un accès Internet, et ce à toute heure du jour et de la nuit. Cela signifie une diffusion presque universelle de la vignette sans frais de diffusion, abstraction faite des taxes sur les cartes de crédit. Finalement, toutes les variantes de diffusion, qu'il s'agisse d'appareils automatiques ou de vente effectuée par du personnel, se fondent sur un accès en ligne, autrement dit sur un accès direct au système électronique central.

8.1.3 *Contrôle*

Dans le système de l'e-vignette, les contrôles peuvent être effectués dans le trafic en mouvement. Il n'y a pas de risque de formation de bouchons.

Des installations de contrôle (balises) sont mises en place en divers endroits à fort trafic des routes soumises à la redevance. Ce procédé s'apparente aux contrôles relatifs à la RPLP dans le trafic lourd ainsi qu'aux contrôles de vitesse par tronçon récemment introduits. Dans le système de l'e-vignette, les numéros de plaque de contrôle des véhicules sont enregistrés au moyen d'une caméra. Le numéro de plaque de contrôle filmé est immédiatement transmis au système électronique central, qui vérifie sur la base d'une banque de données si un enregistrement valable existe pour le numéro de plaque de contrôle ainsi saisi. Si tel est le cas, la totalité de l'enregistrement de contrôle est immédiatement effacée. En revanche, si aucun enregistrement valable n'est disponible, le traitement des données se poursuit. A ce stade, on opère une distinction entre véhicules suisses et véhicules étrangers. Les conducteurs suisses reçoivent par la poste la facture relative à l'enregistrement qu'ils ont omis ainsi qu'un mandat de répression concernant l'amende qui leur est infligée. La Suisse et les autres pays étant régis par des ordres juridiques différents, il n'est actuellement pas possible de notifier directement à l'étranger les mandats de répression concernant les amendes infligées. C'est pourquoi le numéro de plaque de contrôle et les données qui s'y rapportent sont enregistrés dans une «liste noire». Si la liste noire est consultée à l'occasion d'un autre contrôle, par exemple lors de l'entrée en Suisse ou de la sortie du pays, à l'aide d'un système de contrôle mobile pouvant être installé à plus de 100 passages frontières, ou lors d'un contrôle de circulation routière effectué par la police, le conducteur doit prendre une vignette sur-le-champ et s'acquitter simultanément d'une amende.

8.1.4 *Craintes concernant la protection des données*

Dans notre monde où les médias et l'informatique sont omniprésents, le thème de la protection des données est d'une actualité brûlante. La gestion de banques de données par les autorités est souvent perçue comme une ingérence dans la sphère privée, d'autant plus que l'on craint que les données collectées et enregistrées ne soient utilisées ou transmises abusivement.

La protection des données est pourtant largement réglementée à l'échelon fédéral. La loi fédérale sur la protection des données¹⁴ règle l'utilisation de données person-

¹⁴ Loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD; RS 235.1)

nelles par des particuliers, mais aussi par les autorités. Diverses autres lois fédérales ainsi que des ordonnances règlent en outre la protection des données dans leur domaine particulier.

Le système de perception de l'e-vignette nécessite le traitement de diverses données personnelles. L'introduction d'un système de ce genre suppose une réglementation détaillée du traitement de l'information. Les aspects suivants doivent ainsi faire l'objet d'une réglementation spéciale: but et contenu du système électronique central, sécurité des données, procédure d'appel à la disposition des organes de contrôle, communication des données, ainsi qu'assistance administrative et obligation de dénoncer. La collecte et le traitement de données personnelles doivent se limiter au strict nécessaire.

8.1.4.1 *Données saisies*

Toutes les données sont cryptées et sauvegardées conformément aux dernières avancées de la technique.

Si l'utilisateur de routes soumises à la redevance se conforme à l'obligation de payer la redevance, le traitement se limite à des données qui ne permettent guère de tirer des conclusions sur la vie privée de la personne concernée. Les données qui sont traitées lors de l'enregistrement en vue de l'acquisition d'une e-vignette ne constituent pas des données personnelles sensibles:

- plaque de contrôle: pays de provenance, type de plaque de contrôle, numéro de plaque de contrôle, genre de véhicule
- période de validité de l'e-vignette
- données d'enregistrement: date et heure de l'enregistrement, service effectuant l'enregistrement, genre d'enregistrement
- données de mutation: date et heure de la mutation
- à titre facultatif, il est possible de mentionner une adresse électronique permettant l'envoi d'un courriel de rappel avant l'expiration de la durée de validité.

Lors des contrôles, les données suivantes sont saisies:

- plaque de contrôle: pays de provenance, type de plaque de contrôle, numéro de plaque de contrôle, genre de véhicule
- image du véhicule
- données de contrôle: date et heure du contrôle, service effectuant le contrôle.

Des données personnelles spécifiques ne sont traitées qu'à titre exceptionnel, à savoir en cas de sanction pénale. Ce n'est que dans des cas de ce genre que l'on traite des données personnelles (à savoir le nom et l'adresse, ces données pouvant être déterminées par les services d'immatriculation sur la base du numéro de plaque de contrôle), plus l'image du véhicule en tant que moyen de preuve ainsi que le lieu et le moment du contrôle. Ces indications ne constituent cependant pas des données personnelles sensibles au sens de la loi sur la protection des données. Elles n'acquièrent ce statut qu'au moment où une poursuite pénale est introduite contre la personne concernée. Dans ce domaine, le contrôle de l'e-vignette ne se distingue pas d'un contrôle de vitesse.

8.1.4.2 *Durée de conservation*

Toutes les données ne sont en principe conservées et sauvegardées que le temps nécessaire à l'exécution de la LVA. Le système d'e-vignette satisfait ainsi aux exigences en matière de protection des données.

A l'expiration de la durée de validité de l'e-vignette, les données enregistrées sont automatiquement effacées du système électronique central.

Les données saisies lors du contrôle sont traitées de la manière suivante:

- Si la redevance a été payée pour le numéro de plaque de contrôle saisi, les données de contrôle sont immédiatement effacées.
- Par contre, si la redevance n'a pas été payée pour le numéro de plaque de contrôle saisi, les données du contrôle sont transférées dans une liste noire automatiquement établie en vue de la sanction pénale des conducteurs fautifs. Dès que l'amende et la redevance ont été payées, les données sont immédiatement effacées. Si la redevance et l'amende ne peuvent pas être perçues (par exemple parce que le véhicule ne circule plus en Suisse et qu'il n'existe pas d'accord d'entraide judiciaire avec l'Etat concerné), les données sont effacées au plus tard à l'expiration du délai de prescription.

8.1.5 *Estimation des recettes*

Recettes brutes	700	millions de francs
Coûts d'exploitation	- 41	millions de francs
Recettes nettes	659	millions de francs
Moins les recettes nettes déjà générées à l'heure actuelle par la redevance pour l'utilisation des routes nationales (chiffres de 2009)	- 318	millions de francs
Recettes supplémentaires nettes	341	millions de francs
Moins 10 % versés aux cantons en application de l'art. 4, al. 5, LUMin	- 34	millions de francs
Ressources financières supplémentaires à la disposition de la Confédération pour la prise en charge des 400 km de routes nationales	307	millions de francs

8.1.6 *Abus prévisibles*

Grâce aux contrôles automatiques, le taux d'abus sera relativement bas. On peut admettre qu'il sera de 3 à 4 % inférieur au taux d'abus d'environ 7 % observé avec le système actuel.

8.1.7 *Trafic de contournement prévisible dans les régions proches de la frontière*

Compte tenu du fractionnement temporel et du prix raisonnable qui en découle, il n'y aura probablement que peu de conducteurs qui éviteront les routes soumises à la redevance et préféreront entrer dans les régions proches de la frontière – en particulier aux environs de Bâle, Genève et Chiasso – par les routes principales.

8.1.8 Conséquences

8.1.8.1 Conséquences financières

Conséquences pour la Confédération

Pour la mise en place du système électronique central, des installations de contrôle et du système de diffusion, il faut s'attendre à des investissements de quelque 35 millions de francs répartis sur deux ans.

L'augmentation à 100 francs du prix de la vignette annuelle ainsi que l'introduction d'une vignette de deux mois coûtant 40 francs généreront des recettes supplémentaires annuelles nettes de l'ordre de 341 millions de francs. Les recettes totales brutes sont estimées à 700 millions de francs. Elles sont utilisées conformément à l'art. 86, al. 3, Cst. et aux dispositions de la LUMin. La Confédération disposera de quelque 307 millions de francs supplémentaires pour gérer les 400 kilomètres de routes nationales qu'elle prendra en charge.

Les coûts d'exploitation annuels sont estimés à 41 millions de francs. Ils comprennent la diffusion, l'exploitation en général (y compris les coûts de personnel), les contrôles et l'encaissement, ainsi que l'exploitation du système. Les coûts d'exploitation correspondraient à quelque 6 à 7 % des recettes. Cela représente 14 millions de moins que le système de vignette autocollante avec fractionnement temporel.

Conséquences pour les cantons

Si les cantons effectuent également des contrôles de la vignette à l'intérieur du pays, les recettes des amendes infligées lors de ces contrôles leur reviendront intégralement.

Conformément à l'art. 4, al. 5, LUMin, 10 % des recettes supplémentaires nettes provenant de l'augmentation de la vignette reviennent aux cantons à titre de contribution au financement de mesures autres que techniques. Au final, le montant revenant ainsi aux cantons correspond à peu près à celui que les cantons doivent verser à la Confédération à titre de compensation pour les coûts supplémentaires que celle-ci doit assumer en raison du reclassement de quelque 400 kilomètres de routes cantonales en routes nationales. Cependant, des distorsions peuvent tout à fait se produire si l'on examine la situation de chaque canton séparément; en effet, les compensations fournies en vertu du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales doivent être versées en fonction des routes principales effectivement cédées à la Confédération, tandis que les recettes supplémentaires sont réparties entre tous les cantons en fonction d'une autre clé de distribution (art. 26 à 31 OUMin).

Conséquences économiques

Pour les opérateurs économiques, l'augmentation de la vignette annuelle et l'introduction d'une vignette de deux mois provoquent une certaine hausse de la charge financière. La quote-part des impôts et des contributions s'en trouve légèrement augmentée. Cependant, les recettes supplémentaires sont encaissées en faveur de la circulation routière, donc en faveur des opérateurs économiques directement concernés. En effet, conformément à l'art. 86, al. 3, Cst. et aux dispositions de la LUMin, les recettes de la redevance pour l'utilisation des routes nationales sont affectées à des tâches et des dépenses liées à la circulation routière.

8.1.8.2 Effets sur l'état du personnel

Conséquences pour la Confédération / les cantons

La vente de la vignette autocollante actuelle est assurée par quelque 12 000 points de vente suisses et étrangers. Les indemnités que la Confédération verse à ces points de vente se montent à quelque 30 millions de francs par année. L'introduction de l'e-vignette aurait pour effet de réduire fortement le nombre de points de vente

nécessaires et par conséquent aussi les frais d'indemnisation, car la vente aurait en grande partie lieu par Internet. Pour la desserte du système, l'administration, la diffusion et les contrôles, on estime que la Confédération devrait recourir à 40 personnes supplémentaires. Les coûts supplémentaires générés par ces personnes seraient plus que compensés par les économies réalisées en matière d'indemnisation et par les recettes supplémentaires réalisées pendant la même période.

Dans le cadre de leur activité normale de contrôle, les cantons – plus précisément leurs polices – pourraient éventuellement aussi vérifier que les conducteurs se conforment à l'obligation de payer la redevance. Il ne faut pas s'attendre à ce que les cantons doivent faire face à des charges supplémentaires en matière de personnel.

8.2 Forces du système

- Le système est moderne (numérique) et tourné vers l'avenir.
- Le système est convivial, notamment parce que la vignette peut être achetée par Internet à partir du domicile.
- Le système est d'une grande souplesse pour la saisie de différentes structures tarifaires fondées sur les catégories de véhicules et les intervalles de temps.
- Le fractionnement temporel est accepté par les conducteurs étrangers ainsi que par les personnes qui possèdent plusieurs véhicules qu'ils ne conduisent que rarement sur les routes soumises à la redevance.
- L'e-vignette et le fractionnement temporel sont déjà connus des conducteurs étrangers (ils existent par exemple en Hongrie, en Autriche avec le péage spécial, etc.).
- Grâce aux contrôles automatiques, il faut s'attendre à un moins grand nombre d'abus, notamment de la part des conducteurs étrangers.
- Les contrôles sont principalement effectués sous forme électronique, à l'aide de caméras. Ils ne mobilisent donc pas beaucoup de personnel. A la frontière, il est par contre nécessaire de recourir à du personnel formé pour sanctionner pénalement les conducteurs fautifs étrangers.
- Les véhicules peuvent être contrôlés par les caméras alors qu'ils sont en mouvement. Il ne faut s'attendre à aucune formation de bouchons à la frontière et sur les autoroutes.
- Les amendes infligées aux conducteurs suisses leur sont directement envoyées par la poste. Les amendes concernant les conducteurs étrangers peuvent leur être infligées lorsqu'ils entrent en Suisse ou sortent du pays ou à l'occasion de contrôles normaux du trafic routier.
- Des systèmes analogues sont déjà utilisés pour la RPLP et pour les contrôles de vitesse par tronçon.
- Comparativement au système de vignette autocollante avec fractionnement temporel, le système d'e-vignette est plus avantageux en ce qui concerne les coûts d'exploitation, notamment parce qu'une grande partie de la vente aurait lieu par Internet au lieu d'être assurée par les points de vente.

8.3 Faiblesses du système

- Les conducteurs suisses doivent s'habituer à un nouveau système; il faut notamment les convaincre sous l'angle de la protection des données et de la sécurité des données.
- La confirmation du paiement de la redevance n'est plus apportée visuellement au moyen d'une vignette autocollante mais uniquement sous forme numérique. Le conducteur reçoit en l'occurrence une quittance au moment de l'achat.
- Il n'existe actuellement pas d'entraide judiciaire en matière de fiscalité routière avec les Etats européens. Les amendes ne peuvent être infligées aux conducteurs étrangers que lorsqu'ils franchissent la frontière (entrée ou sortie) ou à l'occasion d'un contrôle du trafic routier. On ne peut en l'occurrence pas garantir que tous les conducteurs fautifs étrangers puissent être poursuivis.

9 Rapports avec le droit européen

Le droit européen n'est pas touché par les modifications de la LVA.

L'Union européenne a adopté une directive concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier¹⁵. Cette directive a pour but d'uniformiser sur le plan technique les systèmes embarqués à bord des véhicules et se réfère explicitement aux systèmes de télépéage routier du genre déjà utilisé – ou dont l'utilisation est planifiée – pour la perception de redevances routières liées aux prestations. L'art. 1, al. 2, relève explicitement que la directive ne s'applique pas aux systèmes de péage électronique ne requérant pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. La directive ne touche par conséquent ni le système de la vignette autocollante ni celui de l'e-vignette.

10 Variante privilégiée par le Conseil fédéral

Le Conseil fédéral veut que le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales soit adopté aussi rapidement que possible afin d'éviter une longue phase d'incertitude quant à l'autorité qui sera responsable des nouvelles parties du réseau.

Il est conscient

- que le principe de la vignette autocollante est bien accepté par la population suisse et par les conducteurs étrangers,
- qu'une vignette autocollante de courte durée peut être introduite relativement rapidement et
- que le Parlement, lors des débats consacrés à la nouvelle loi sur la vignette autoroutière en 2009 et 2010, a discuté d'une augmentation du prix et de l'introduction d'une vignette de courte durée ou d'une e-vignette et a rejeté toutes ces options.

Cependant, étant donné que le contexte a changé depuis l'élaboration de la LVA et les débats parlementaires, le Conseil fédéral propose maintenant une solution sous forme de vignette autocollante. Il s'agit d'augmenter la vignette annuelle à 100 francs et d'introduire une vignette de deux mois coûtant 40 francs. Le Conseil fédé-

¹⁵ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté; JO L 166 du 30.4.2004, page 124; modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) 219/2009 du 11 mars 2009, JO L 87 du 31.3.2009, page 109.

ral n'ignore pas que, comparativement à l'e-vignette, le système de perception fondé sur la vignette autocollante présente des failles, qu'il est lourd, que son exploitation est plus coûteuse et qu'il est plutôt «en bout de course». Les contrôles sont par exemple plus compliqués, ils mobilisent plus de personnel et ils doivent impérativement être intensifiés tant à la frontière qu'à l'intérieur du pays.

Par rapport à la vignette autocollante, l'e-vignette présente certes plus d'avantages que d'inconvénients. Cependant, pour pouvoir être introduit, un système d'e-vignette doit être largement accepté par les conducteurs. Le Conseil fédéral désire savoir si tel est déjà le cas au moyen du questionnaire ci-joint (cf. chapitre 13.1). Dans ce contexte, il convient de vouer une grande attention aux craintes en matière de protection des données qui sont éprouvées par la population et dont il a déjà été fait état avant l'élaboration de la LVA.

Cependant, le Conseil fédéral ne voudrait pas non plus se fermer à l'évolution technique et à la tendance générale européenne consistant à percevoir la redevance au moyen d'un système électronique. Il est d'avis que, dans un proche avenir, notre pays devra également remplacer la vignette autocollante par la formule plus moderne de l'e-vignette; la redevance pour l'utilisation des routes nationales de première et deuxième classe pourra ainsi être perçue de façon avantageuse et efficace. En fonction de l'accueil que les participants à la consultation réserveront à l'e-vignette, le Conseil fédéral élaborera donc le moment venu un projet de loi à ce sujet et l'enverra en consultation.

11 Bases juridiques

Les dispositions se fondent sur l'art. 86, al. 2 et 3, de la Constitution fédérale.

12 Annexe 1

12.1 Feuilles d'information relatives aux systèmes de vignette

- Le système actuel de forfait annuel sous forme de vignette autocollante (cf. chapitre 12.1.1)
- Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme de vignette autocollante (cf. chapitre 12.1.2)
- Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme d'e-vignette (cf. chapitre 12.1.3)

12.1.1 Le système actuel de forfait annuel sous forme de vignette autocollante

Faits	
Forme de la redevance	Vignette annuelle: du 1 ^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante
Preuve de paiement	Vignette autocollante
Prix	40 francs
Coûts d'investissement	-
Coûts d'exploitation	41 millions de francs
Chiffres de vente 2009	8 760 000
Recettes	Recettes brutes: 359 millions de francs Recettes nettes: 318 millions de francs
Taux d'abus	7 %
Contrôle	- Uniquement manuel - Uniquement sur des véhicules à l'arrêt
Lieu de contrôle	- Frontière: uniquement auprès des grands passages autoroutiers - A l'occasion de contrôles de police à l'intérieur du pays (par exemple aux sorties d'autoroute, sur les aires de repos, etc.)
Personnel de contrôle	- Frontière: AFD avec délégation - Intérieur du pays: cantons (police)
Densité des contrôles	Très faible
Trafic de contournement	Faible
Diffusion	Bien développée; à la douane, dans les cantons (ESA, offices postaux, garages, etc.), auprès de partenaires de vente à l'étranger
Vente	La discussion précédant la vente dure environ 30 secondes à 2 minutes
Convivialité	Accepté par la majorité

Forces	
-	Un seul modèle de vignette doit être diffusé
-	A fait ses preuves
-	Le déroulement du contrôle est simple, car il faut simplement vérifier la présence d'une vignette valable

Faiblesses	
-	Manque de souplesse
-	Incompréhension des voyageurs étrangers et des personnes qui n'utilisent que brièvement les routes soumises à la redevance
-	Les contrôles mobilisent un très grand effectif de personnel
-	Il faut que les véhicules ralentissent très fortement ou s'immobilisent pour les besoins du contrôle, d'où formation de bouchons
-	Taux d'abus élevé (réutilisation de la vignette par des tiers, revente sur Internet, transfert de véhicule à véhicule, circulation sans vignette)

12.1.2 Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme de vignette autocollante

Faits	
Forme de la redevance	<ul style="list-style-type: none"> - Vignette annuelle: du 1^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante - Vignette de deux mois: du 1^{er} décembre de l'année précédente au 31 janvier de l'année suivante (au jour près, par exemple du 4 février au 4 avril)
Preuve de paiement	Vignette autocollante
Prix	<ul style="list-style-type: none"> - 100 francs - 40 francs
Coûts d'investissement	Au minimum 10 millions de francs (transformations aux passages frontières, nouvelle vignette, etc.)
Coûts d'exploitation	55 millions de francs
Recettes attendues	Recettes brutes: 675 millions de francs Recettes nettes: 620 millions de francs Recettes supplémentaires nettes: 302 millions de francs Ressources supplémentaires à la disposition de la Confédération: 272 millions de francs
Taux d'abus	Environ 6 % avec une densité des contrôles élevée
Contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Uniquement manuel et visuel - Uniquement sur des véhicules à l'arrêt - Plus difficile
Lieu de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Frontière: uniquement auprès des grands passages autoroutiers - A l'intérieur du pays (sorties d'autoroute, aires de repos, etc.)
Personnel de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Frontière: AFD avec délégation - Intérieur du pays: cantons (police)
Densité des contrôles	Doit être plus élevée qu'actuellement en raison du prix plus élevé et du fractionnement temporel
Diffusion	Bien développée; dans les cantons (ESA, offices postaux, garages, etc.), à la douane, auprès de partenaires de vente à l'étranger
Vente	<ul style="list-style-type: none"> - Frontière: le nombre de vignettes vendues est plus élevé - 20 postes supplémentaires pour la vente à la frontière - Avant la vente, discussions nettement plus longues (2 à 4 minutes) visant à établir s'il faut acheter une vignette annuelle ou une simple vignette de courte durée
Convivialité	En raison du fractionnement temporel, devrait être accepté tant en Suisse qu'à l'étranger
Trafic de contournement	Faible

Forces	
- Vignette de courte durée acceptée par les touristes	
- Les touristes connaissent le système en raison de l'exemple de l'Autriche	
- Moins d'abus, surtout de la part des voyageurs étrangers	
- Convivial du fait du fractionnement temporel	

Faiblesses	
- Contrôle difficile (uniquement visuel); il ne suffit pas de vérifier la présence d'une vignette, il faut aussi s'assurer de la validité de la vignette de courte durée	

- Les contrôles mobilisent un grand effectif de personnel
- Il faut que les véhicules ralentissent très fortement ou s'immobilisent pour les besoins du contrôle, d'où formation de bouchons
- Vente compliquée: deux genres de vignette, longues discussions avant la vente, poinçonnement de chaque vignette de deux mois
- A la frontière, aggravation de la situation en matière de trafic, même si les points de vente sont légèrement déplacés en aval
- Des transformations sont nécessaires aux passages frontières, plus précisément dans les zones de vente
- Intensification visible des contrôles, mauvaise acceptation de la part des automobilistes et des cantons.

12.1.3 Vignette annuelle et vignette de deux mois sous forme d'e-vignette

Faits									
Forme de la redevance	<ul style="list-style-type: none"> - Vignette annuelle: du 1^{er} janvier au 31 décembre - Vignette de deux mois (au jour près, par exemple du 4 février au 4 avril) 								
Preuve de paiement	Vignette électronique avec enregistrement								
Prix	<ul style="list-style-type: none"> - 100 francs - 40 francs 								
Coûts d'investissement	35 millions de francs (balises de contrôle, système électronique central, etc.)								
Coûts d'exploitation	41 millions de francs								
Recettes attendues	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Recettes brutes:</td> <td>700 millions de francs</td> </tr> <tr> <td>Recettes nettes:</td> <td>659 millions de francs</td> </tr> <tr> <td>Recettes supplémentaires nettes:</td> <td>341 millions de francs</td> </tr> <tr> <td>Ressources supplémentaires à la disposition de la Confédération:</td> <td>307 millions de francs</td> </tr> </table>	Recettes brutes:	700 millions de francs	Recettes nettes:	659 millions de francs	Recettes supplémentaires nettes:	341 millions de francs	Ressources supplémentaires à la disposition de la Confédération:	307 millions de francs
Recettes brutes:	700 millions de francs								
Recettes nettes:	659 millions de francs								
Recettes supplémentaires nettes:	341 millions de francs								
Ressources supplémentaires à la disposition de la Confédération:	307 millions de francs								
Taux d'abus	Très bas								
Contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Electronique et manuel - Dans le trafic en mouvement 								
Lieu de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Auprès de plus de 100 passages frontières, par la douane - A l'intérieur du pays, par la douane (au moyen de systèmes de caméras fixes et mobiles) et par la police 								
Personnel de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Frontière: AFD avec délégation, 40 personnes supplémentaires pour les contrôles ainsi que pour l'administration et la vente 								
Densité des contrôles	Elevée en raison de l'utilisation des systèmes de caméras								
Diffusion	Electronique								
Vente	<ul style="list-style-type: none"> - Internet - Points de vente (douane, offices postaux, garages, etc.) - Partenaires de vente à l'étranger - Appareils automatiques - Eventuellement avec bulletins de versement 								
Convivialité	Compte tenu du fractionnement temporel, pourrait être accepté tant en Suisse qu'à l'étranger, d'autant plus que d'autres pays – par exemple la Hongrie – connaissent ce système								
Trafic de contournement	Faible								

Forces	
	- Convivial en raison du fractionnement temporel et de la possibilité d'acheter à partir de son domicile
	- Accepté par les touristes
	- Les touristes connaissent le système en raison de l'exemple de la Hongrie et de l'Autriche (péage spécial)
	- Peu d'abus
	- Les contrôles sont effectués électroniquement et ne mobilisent pas trop de personnel; en revanche, il faut recourir à du personnel formé pour sanctionner les conducteurs fautifs à la frontière
	- Les véhicules sont contrôlés en cours de route à l'aide de caméras; il n'est pas nécessaire de les faire s'arrêter
	- Les amendes infligées aux personnes domiciliées en Suisse sont envoyées directement;

les amendes concernant des conducteurs étrangers leur sont infligées à l'entrée en Suisse ou à la sortie du pays; pour le reste, circulation libre sur les routes soumises à la redevance
- Souplesse en ce qui concerne la saisie par catégories
- L'e-vignette occasionne moins de coûts d'exploitation que le système de vignette autocollante avec redevance annuelle et possibilité de fractionnement temporel
- Moderne, orienté vers l'avenir

Faiblesses

- La population doit être convaincue (protection des données)
- Pas de vignette visible
- Pas encore d'entraide judiciaire dans le domaine de la fiscalité routière

13 Annexe 2

13.1 Questionnaire

Prise de position transmise par:

Canton: Parti: Association, organisation: Autre:

Adresse:

L'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales ne peut être mise en œuvre que si le financement est assuré. A cet effet, un couplage juridique doit être inséré dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

1. Acceptez-vous que le financement ait lieu par l'intermédiaire d'une augmentation du prix de la vignette à 100 francs pour la vignette annuelle et à 40 francs pour la vignette de deux mois?
 - oui
 - non

Si vous n'acceptez pas le financement par l'intermédiaire de la vignette autoroutière:

2. Comment faut-il alors financer l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales?
 - par une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales
 - par une compensation au niveau des contributions que la Confédération verse aux cantons (routes principales et financement de mesures autres que techniques)

Si vous acceptez le financement par l'intermédiaire de la vignette autoroutière:

3. A l'aide de quel système la redevance doit-elle être perçue?
 - vignette autocollante
 - e-vignette

Si votre préférence va à la vignette autocollante:

4. Faut-il tout de même poursuivre l'étude de l'e-vignette en tant que futur système de perception?
 - oui, la vignette autocollante ne doit être utilisée qu'à titre de solution transitoire
 - non, la perception doit jusqu'à nouvel avis être effectuée à l'aide de la vignette autocollante