



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 concernant les résultats de la procédure de consultation

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

Table des matières

1	Condensé des résultats	2
2	Contexte	3
2.1	Contexte et mandat.....	3
2.2	Participants à la consultation et remarques préliminaires concernant la synthèse des prises de position	3
3	Synthèse des prises de position	4
3.1	Attitude générale envers la modification de la loi sur la vignette autoroutière	4
3.2	Réponses point par point.....	5
3.2.1	Question 1	5
3.2.2	Question 2	9
3.2.3	Question 3	11
3.2.4	Question 4	14
3.2.5	Analyse des réponses relatives à un changement du système de perception de la redevance	15
3.2.6	Propositions spéciales concernant la durée de validité, le prix et la structure des vignettes	19
3.2.7	Propositions et remarques générales.....	20
Annexe		22
	Liste des cantons, partis, associations et organisations ayant pris part à la consultation.....	22

Liste des tableaux

Tableau 1:	Vue d'ensemble des lettres et prises de position reçues.....	4
Tableau 2:	Question 1 – augmentation du prix, oui ou non	6
Tableau 3:	Question 2 – autre mode de financement.....	9
Tableau 4:	Question 3 – partisans de l'augmentation du prix: vignette autocollante ou e-vignette	12
Tableau 5:	Question 4 – partisans de l'augmentation du prix et de la vignette autocollante: vignette autocollante en tant que solution transitoire ou que futur système	14
Tableau 6:	Adversaires de l'augmentation du prix: système de perception souhaité.....	15
Tableau 7:	Vue d'ensemble du système de perception de la redevance souhaité (avec ventilation entre partisans et adversaires de l'augmentation du prix)	17
Tableau 8:	Vue d'ensemble du système de perception de la redevance souhaité (sans ventilation entre partisans et adversaires de l'augmentation du prix)	18

1 Condensé des résultats

La majeure partie des participants à la consultation soutiennent l'intention du Conseil fédéral de financer la charge supplémentaire que la Confédération devra assumer en raison de l'extension planifiée du réseau des routes nationales (nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales) par une augmentation du prix de la vignette annuelle, qui passera à 100 francs, avec introduction simultanée d'une vignette de deux mois au prix de 40 francs. Aucun autre mode de financement (augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales, compensation par les cantons, etc.) n'est susceptible de rassembler une majorité. De l'avis de la plupart des participants, la vignette autocollante doit être maintenue dans un premier temps mais devra être remplacée par l'e-vignette dans un proche avenir.

2 Contexte

2.1 Contexte et mandat

En 1960, les Chambres fédérales ont défini les liaisons routières d'importance nationale 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. Des liaisons routières d'une longueur de quelque 400 kilomètres doivent être ajoutées au réseau des routes nationales. Il s'agit dans une très large mesure de liaisons routières qui existent déjà.

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 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 financement spécial «Circulation routière» (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. Dans leur majorité, les milieux consultés se sont prononcés en faveur de l'adaptation proposée. 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).

Etant donné que la question d'une augmentation du prix de la vignette autoroutière n'était pas abordée dans le cadre de la 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 Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mené pour cette partie du message, auprès des cantons, des partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale ainsi que des associations et organisations œuvrant au niveau national concernées, une consultation supplémentaire relative à la modification de la loi sur la vignette autoroutière dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Les dossiers ont été envoyés le 1^{er} avril 2011. La consultation s'est achevée le 8 juillet 2011.

2.2 Participants à la consultation et remarques préliminaires concernant la synthèse des prises de position

Au total, la documentation a été adressée à 105 destinataires tels que les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières ou autres organisations œuvrant au niveau national.

Ont participé à la consultation 26 cantons, 27 corps de police, 5 conférences des cantons, 8 partis, 10 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que de l'économie œuvrant au niveau national, 13 associations du domaine des transports ainsi que 32 autres organisations ou particuliers. Sur les 121 lettres reçues jusqu'au 8 juillet 2011 (voir liste détaillée en annexe), 114 s'exprimaient concrètement sur le projet.

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

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

classification sommaire	catégorie	lettres reçues	avis reçus
1 cantons		58	54
	cantons	26	26
	conférences des cantons	5	3
	corps de police	27	25
2 partis politiques		8	8
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	6
	partis politiques	2	2
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		10	9
	communes, villes et régions de montagne	4	3
	économie	6	6
4 organisations de transport		13	12
	associations de l'automobile	4	4
	branche automobile	3	3
	organisations de transport	4	4
	organisations faîtières	1	1
	représentants cantonaux	1	
5 autres organisations/particuliers		32	31
	associations écologistes	5	4
	autres	1	1
	branche du tourisme	4	4
	économie	7	7
	organisations de consommateurs	3	3
	particuliers	12	12
résultat total		121	114

Tableau 1: Vue d'ensemble des lettres et prises de position reçues

La consultation simultanément effectuée au sujet du projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF; contre-projet à l'initiative populaire «Pour les transports publics») a eu pour conséquence que diverses prises de position contenaient des avis et des propositions concernant le projet FAIF, mais aussi la consultation effectuée il y a déjà trois ans au sujet du nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales. Le financement et le développement des réseaux routier et ferroviaire doivent en principe être considérés globalement. L'analyse contenue dans le présent document se limite cependant aux quatre questions posées dans le cadre de la consultation, ainsi qu'aux propositions relatives à la mise en œuvre de la vignette autoroutière.

Les prises de position des conférences des cantons et des corps de police étant quasiment identiques à celles émanant des cantons, elles ont été reprises sous la rubrique «cantons».

Les prises de position complètes peuvent être consultées auprès de la Direction générale des douanes (section Véhicules et redevances sur le trafic routier).

3 Synthèse des prises de position

3.1 Attitude générale envers la modification de la loi sur la vignette autoroutière

Le projet reçoit un accueil favorable de la part d'une forte majorité des milieux consultés. 72 destinataires se prononcent en faveur du financement proposé. 31 participants à la consultation refusent en général toute augmentation de redevance sur le trafic routier ou en particulier une augmentation à 100 francs du prix de la vignette annuelle avec introduction simultanée d'une vignette de deux mois au

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

prix de 40 francs. Parmi les partisans de l'augmentation, on trouve essentiellement la grande majorité des cantons et des corps de police, la grande majorité des partis, diverses autres organisations ainsi que des particuliers. Parmi ses adversaires, on trouve essentiellement la grande majorité des associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne et de l'économie œuvrant au niveau national, ainsi que les organisations de transport. Les adversaires du mode de financement proposé déplorent notamment qu'il existe un subventionnement croisé du rail par la route et qu'il soit prévu de le maintenir; ils relèvent en outre que les transports routiers sont autofinancés à 100 % et soulignent que le projet n'apporte aucune plus-value aux automobilistes.

Une grande majorité des participants à la consultation saluent l'intention du Conseil fédéral de ne mettre en œuvre l'augmentation de la redevance que lorsque les moyens financiers existants seront épuisés.

Plusieurs participants se sont exprimés au sujet du mode de perception de la redevance. La majeure partie d'entre eux approuvent l'intention du Conseil fédéral de remplacer dans un proche avenir la vignette autocollante par une e-vignette plus moderne. A l'heure actuelle, un changement immédiat n'est pas susceptible de rassembler une majorité. Si la majeure partie des participants sont d'avis que la vignette autocollante doit à l'heure actuelle être maintenue, la plupart de ces partisans momentanés de la vignette autocollante estiment qu'il ne s'agit plus là que d'une solution transitoire. Par rapport aux partisans d'un maintien durable de la vignette autocollante, les partisans d'une introduction immédiate ou différée de l'e-vignette représentent une nette majorité.

3.2 Réponses point par point

Les chiffres ci-après se réfèrent aux questions posées dans le cadre de la consultation, qui sont à chaque fois citées.

3.2.1 Question 1

Grandes lignes du projet

«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

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

classification sommaire	catégorie	oui	non	pas d'avis exprimé sur la question 1
1 cantons		48	2	4
	cantons	26		
	conférences des cantons	2		1
	corps de police	20	2	3
2 partis politiques		5	3	
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	2	
	partis politiques	1	1	
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		2	7	
	communes, villes et régions de montagne	1	2	
	économie	1	5	
4 organisations de transport		3	9	
	associations de l'automobile	1	3	
	branche automobile	1	2	
	organisations de transport	1	3	
	organisations faîtières		1	
	représentants cantonaux			
5 autres organisations/particuliers		14	10	7
	associations écologistes	2	2	
	autres	1		
	branche du tourisme		4	
	économie	6	1	
	organisations de consommateurs	3		
	particuliers	2	3	7
résultat total		72	31	11

Tableau 2: Question 1 – augmentation du prix, oui ou non

Sur les 114 participants à la consultation, 72 se sont prononcés en faveur d'une augmentation à 100 francs du prix de la vignette annuelle avec création simultanée d'une vignette de deux mois au prix de 40 francs. 31 participants rejettent ce projet, certains avec véhémence. 11 participants ne se sont pas exprimés au sujet de la question 1.

Sont notamment favorables au projet la totalité des cantons, une forte majorité des corps de police, la majeure partie des partis et une faible majorité des autres organisations ainsi que des particuliers.

Le projet est rejeté par une forte majorité des associations faîtières œuvrant au niveau national ainsi que par les organisations de transport.

3.2.1.1 Remarques générales émises par les partisans et les adversaires du projet

Divers interlocuteurs critiquent la façon de procéder du Conseil fédéral dans les projets de financement et d'aménagement de l'infrastructure (route, rail) faisant l'objet de la discussion. C'est ainsi que le canton de Berne, le PLR, Le Parti écologiste, le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Union des villes suisses, l'USAM, l'ASTAG, routesuisse, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-suisse, l'ATE, la Chambre de commerce des deux Bâle et l'Union Pétrolière demandent qu'une stratégie coordonnée de financement global soit élaborée et que, à la différence du projet FAIF, le trafic routier bénéficie d'une approche cohérente.

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

Quant à l'intention de ne mettre en œuvre une augmentation de la redevance que lorsque le solde du financement spécial «Circulation routière» sera passé en dessous d'un seuil critique d'un milliard de francs, elle recueille une large approbation (notamment de la part des interlocuteurs suivants: cantons d'Obwald, de Nidwald, de Glaris, de Zoug, de Bâle-Campagne, du Jura, de Fribourg, de Soleure et du Tessin, CDF, DTAP, Parti écologiste, economiesuisse, Union patronale suisse, USS, Travail.Suisse, ASTAG, routesuisse, auto-suisse, TCS, Union Pétrolière, comité «Pro route fédérale Bâle – Jura», Chambre de commerce des deux Bâle et VAP).

L'ASTAG déclare en outre que la route a été fortement désavantagée au cours des dernières années. Elle estime donc qu'une amélioration adaptée aux besoins est d'une urgente nécessité. Elle ajoute que, la réalisation étant un travail de longue haleine, les projets de modernisation ne peuvent pas être repoussés à plus tard.

3.2.1.2 Propositions des partisans du projet

- Le PS, le Parti écologiste et l'ATE ne soutiennent cependant le projet que si les recettes supplémentaires sont exclusivement affectées à l'exploitation et à l'entretien des routes. Ils rejettent en tout état de cause une extension du réseau des routes nationales.
- Le PS réclame une augmentation immédiate du prix de la vignette, car les moyens supplémentaires ainsi encaissés passeront également dans le fonds d'infrastructure.
- Le Parti écologiste propose que les redevances routières soient à l'avenir perçues non plus de façon forfaitaire, mais en fonction des prestations.
- Le canton des Grisons propose une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales au cas où l'augmentation du prix de la vignette ne serait pas mise en œuvre.
- La VAP et le Groupement suisse pour les régions de montagne demandent que les différents modes de transport ne soient pas dressés les uns contre les autres. C'est pourquoi ils rejettent l'initiative populaire «Pour les transports publics».

3.2.1.3 Questions en suspens des partisans du projet

- Le Parti écologiste, l'ATE et l'Union Pétrolière réclament des indications plus précises concernant l'affectation exacte des 305 millions de francs supplémentaires dont l'encaissement est déclaré nécessaire. A leur avis, il manque une répartition détaillée entre l'exploitation, l'entretien et l'aménagement.
- L'ATE se demande en outre à quoi les cantons affecteront les moyens financiers qui resteront dorénavant à leur disposition du fait de la cession de certaines routes à la Confédération.
- L'Union Pétrolière invite le Conseil fédéral à réexaminer le découvert allégué de 305 millions de francs et de le revoir le cas échéant à la baisse. Cela permettrait de limiter l'augmentation du prix de la vignette annuelle à 60 – 80 francs et de fixer le prix de la vignette de deux mois à 24 – 32 francs.

3.2.1.4 Remarques et craintes des partisans du projet

- Le canton de Vaud part de l'idée que le trafic de contournement ne se limitera pas à la frontière mais aura également lieu à l'intérieur du pays.
- Tout en étant favorable à la création de zones de vente spéciales aux passages frontaliers, le canton de Schaffhouse souligne la nécessité absolue d'empêcher tout trafic d'évitement.
- Le canton de Vaud craint une augmentation des abus. Cela provoquerait une baisse des recettes, qui se répercuterait à son tour sur les recettes des cantons.
- Les cantons de Berne, de Bâle-Ville, d'Obwald, de Soleure et de Saint-Gall ainsi que la DTAP relèvent que le projet constitue un compromis entre la Confédération et les cantons.
- Le canton de Berne demande qu'en cas de mise en œuvre du projet FAIF une adaptation générale des prix ait également lieu dans le trafic individuel motorisé.

3.2.1.5 Motifs pour lesquels le projet est rejeté par certains participants

Le motifs de rejet sont variés et peuvent être récapitulés de la manière suivante:

- L'UDC, L'Union patronale suisse, l'Union suisse des paysans, economiesuisse, l'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, routesuisse, auto-suisse, le TCS, la Fédération suisse du tourisme et hotelleriesuisse rejettent le projet parce que le subventionnement croisé du rail par la route est maintenu et s'accroîtra même ultérieurement dans le cadre du projet FAIF.
- Divers participants à la consultation (l'UPSA, l'ASTAG, Car Tourisme Suisse, Taxisuisse, auto-suisse et routesuisse) exigent que le principe de causalité (principe de l'utilisateur-payeur) et l'affectation des recettes soient respectés et appliqués aussi bien pour la route que pour le rail.
- L'association Initiative des Alpes critique le fait que la redevance ne soit augmentée que pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.
- Le PLR et Infra relèvent que, malgré l'augmentation du prix de la vignette, le financement général n'est toujours pas assuré pour l'avenir. L'élaboration d'une nouvelle stratégie de financement et la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires sont indispensables. Le PLR part de l'idée que, malgré l'augmentation du prix de la vignette, une adaptation de la surtaxe sur les huiles minérales sera elle aussi nécessaire.
- L'Union suisse des paysans, l'USS, le TCS, la police cantonale argovienne et l'association Initiative des Alpes considèrent que, pour la classe moyenne, une augmentation du prix de la vignette de plus de 100 % ou largement supérieure au renchérissement n'est pas supportable. Une augmentation du prix correspondant au renchérissement serait à leur avis appropriée.
- Le PLR, le Groupement suisse pour les régions de montagne, la Fédération suisse du tourisme et le Centre Patronal estiment qu'il faut commencer par épuiser les moyens financiers existants. Ce n'est qu'après que des augmentations de la redevance fondées sur une modification de la loi se justifieraient.
- L'UDC n'accepte pas que les usagers de la route soient les seuls à passer à la caisse. Cette situation est due au fait que les services responsables se livrent à une lutte de pouvoir et ne parviennent pas à se mettre d'accord.
- Divers participants à la consultation (le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Union suisse des arts et métiers, l'Union patronale suisse et auto-suisse) déplorent que les besoins supplémentaires chiffrés à 305 millions de francs ne soient pas justifiés et que le projet ne contienne aucune proposition concrète.
- Certains participants à la consultation (l'Union suisse des arts et métiers, l'ASTAG, l'ACS, la Fédération suisse du tourisme et hotelleriesuisse) ne décèlent dans le projet aucun bénéfice manifeste pour les automobilistes. Ils estiment que le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales se borne à transférer des compétences des cantons à la Confédération, ce qui ne justifie pas une augmentation de la redevance.
- L'Union suisse des arts et métiers déplore que ce soient principalement les PME qui soient touchées par l'augmentation du prix.
- De l'avis de l'Union suisse des arts et métiers, de l'UPSA, de l'ASTAG, de Car Tourisme Suisse, de routesuisse et de parti-des-automobilistes.ch, la route s'autofinance aujourd'hui déjà à plus de 100 %.
- Le Central Patronal et le TCS s'étonnent du fait que la Confédération propose une augmentation du prix de la vignette tout en ayant l'intention de prolonger la «part NLFA» et d'introduire un forfait pour la déduction des frais de transport.
- Pour l'ASTAG, Taxisuisse et Car Tourisme Suisse, les transports publics sont trop fortement avantagés par rapport à la branche des transports.
- L'Association suisse des campings craint que l'augmentation du prix ne sonne le glas des campings suisses.
- Tant l'Union patronale suisse qu'economiesuisse argumentent que l'augmentation des dépenses du fonds d'infrastructure ne saurait en aucun cas justifier une augmentation des redevances routières, d'autant plus que la Confédération a assuré que le nouveau fonds d'infrastructure ne mettrait pas en péril le FSCR.

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

- Certains particuliers ayant participé à la consultation ne comprennent pas pourquoi, en leur qualité de Suisses de l'étranger ne revenant au pays que deux fois par année pour quelques jours, ils devraient payer 40 francs à deux reprises, alors qu'une vignette annuelle ne coûte que 100 francs.
- ecoglobe.ch considère que l'extension des réseaux de transport (route et rail) est clairement en contradiction avec l'esprit et la lettre de la Constitution fédérale. En effet, celle-ci exhorte chacun, directement ou indirectement, à respecter et promouvoir le développement durable du pays et de la société. Un développement supplémentaire des structures est donc en contradiction avec un aménagement durable du territoire, d'autant plus que l'approvisionnement du pays devrait dans une large mesure être assuré par des sources indigènes.

3.2.2 Question 2

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

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)

classification sommaire	catégorie	augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales	compensation par les cantons	autres financements / aucune indication
1 cantons		1		1
	cantons			
	conférences des cantons			
	corps de police	1		1
2 partis politiques				3
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			2
	partis politiques			1
3 associations faîtières œuvrant au niveau national			2	5
	communes, villes et régions de montagne			2
	économie		2	3
4 organisations de transport		1	8	
	associations de l'automobile	1	2	
	branche automobile		2	
	organisations de transport		3	
	organisations faîtières		1	
	représentants cantonaux			
5 autres organisations/particuliers		2	2	6
	associations écologistes	1		1
	autres			
	branche du tourisme		1	3
	économie		1	
	organisations de consommateurs			
	particuliers	1		2
résultat total		4	12	15

Tableau 3: Question 2 – autre mode de financement

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

Sur les 31 participants à la consultation qui rejettent le projet (réponse «non» à la question 1), 12 demandent que les recettes supplémentaires nécessaires soient générées par une plus forte compensation par les cantons. Cette revendication est avant tout formulée par les organisations de transport et par les associations faîtières œuvrant au niveau national. Seuls 4 participants sont favorables à un financement par le biais d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales.

15 participants concernés se sont abstenus de s'exprimer sur les deux possibilités de financement ou ont proposé d'autres solutions. Par exemple:

- la clé de répartition de la surtaxe sur les huiles minérales doit être adaptée, 60 % des recettes revenant à la route (état de 1983);
- le prix de la vignette ne doit pouvoir être adapté qu'en fonction du renchérissement;
- la Confédération et les cantons doivent trouver une solution acceptable pour les deux parties.

3.2.2.1 Propositions relatives au mode de financement émises par les participants à la consultation qui rejettent le principe du projet

- L'Union patronale suisse et economiesuisse demandent que les cantons compensent intégralement les moyens nécessaires. Les revendications de l'UDC, de l'UPSA, de l'ASTAG, de routesuisse, de Taxisuisse, de Car Tourisme Suisse, d'auto-suisse, du TCS et de l'ACS vont moins loin: ces interlocuteurs proposent que les cantons participent de façon appropriée au financement des routes. Ils ajoutent que c'est à la Confédération et aux cantons de trouver une solution acceptable, tout en précisant que celle-ci ne doit pas être au détriment des usagers de la route. L'ASTAG, routesuisse, Taxisuisse et Car Tourisme Suisse proposent une compensation par les cantons fondée sur une augmentation des parts cantonales de la RPLP, arguant que, d'après la Cst., celles-ci sont également disponibles pour les routes.
- Tant l'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-suisse que routesuisse demandent que, contrairement à ce qui est prévu, la «part NLFA» ne puisse en aucun cas être prolongée.
- Certains participants à la consultation (l'UPSA, l'ASTAG, Car Tourisme Suisse) maintiennent que le projet consistant à changer durablement l'affectation de la RPLP en faveur du rail sur la base d'une disposition constitutionnelle ne doit pas être mis en œuvre.
- L'association Initiative des Alpes ainsi que certains particuliers demandent que la redevance soit perçue conformément au principe de causalité. La vignette autoroutière ne remplissant pas cette exigence, ces interlocuteurs estiment que ce principe doit être mis en œuvre par le biais d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales.
- Certains participants à la consultation (l'Union patronale suisse, economiesuisse ainsi que certains particuliers) estiment que des moyens financiers supplémentaires pourraient être générés par une perception plus efficiente de la redevance, qui serait effectuée par les cantons dans le cadre de l'encaissement de l'impôt sur les véhicules à moteur, ainsi que par une optimisation des contrôles.
- parti-des-automobilistes.ch relève que les fonds routiers sont pour une bonne part injectés dans les transports publics, qui sont fortement déficitaires, et estime par conséquent que, si les moyens financiers disponibles pour la construction et l'entretien de l'infrastructure routière devaient à l'avenir s'avérer insuffisants, les contributions versées aux transports publics devraient être réduites en conséquence, les montants ainsi économisés étant ensuite affectés au trafic routier motorisé.
- De l'avis de l'association Initiative des Alpes, les recettes ne doivent être utilisées que pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier, mais pas pour son extension.

3.2.2.2 Propositions et remarques des partisans du projet

En plus des participants à la consultation qui rejettent le principe du projet, certains de ses partisans se sont également exprimés sur d'autres modèles de financement possibles. Leurs propositions peuvent être récapitulées de la manière suivante:

- Le canton de Berne estime que l'augmentation du prix de la vignette doit être accompagnée d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales.

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

- La Chambre de commerce des deux Bâle demande en revanche que l'on renonce à une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales.
- La VAP propose que la clé de répartition de la surtaxe sur les huiles minérales soit adaptée à l'état de 1983; une augmentation du prix de la vignette ne devrait intervenir qu'ensuite. Ce seraient alors 60 % de la surtaxe – et non 50 % – qui seraient affectés aux dépenses routières.
- Plusieurs participants à la consultation (les cantons d'Obwald, de Soleure et de Zoug, la CDF, la DTAP, le PDC, la Chambre de commerce des deux Bâle, Infra et la VAP) relèvent la nécessité de s'en tenir à l'affectation des recettes et d'éviter tout report supplémentaire en faveur des transports publics en général et du rail en particulier.
- Le KF est d'avis que les cantons doivent participer proportionnellement aux frais d'entretien prévus à raison de 20 %. L'Union Pétrolière exige une participation financière correspondant au montant du remboursement mais atteignant au minimum 30 millions de francs. A son avis, la compensation par les cantons qui est proposée ne constitue pas à proprement parler une participation, car les cantons, du fait de l'augmentation du prix de la vignette qui est planifiée, se feront rembourser un montant égal à celui qu'ils devront compenser. En cas d'introduction de l'e-vignette, les cantons réaliseraient même un gain.
- L'Union Pétrolière constate que le trafic routier disposerait en principe de moyens financiers suffisants.

3.2.3 Question 3

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

A l'aide de quel système la redevance doit-elle être perçue?»

- ☐ vignette autocollante
- ☐ e-vignette

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

classification sommaire	catégorie	vignette autocollante	e-vignette	aucune réponse
1 cantons		33	17	2
	cantons	18	8	
	conférences des cantons		2	1
	corps de police	15	7	1
2 partis politiques		2	3	
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	2	
	partis politiques		1	
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		1	1	
	communes, villes et régions de montagne	1		
	économie		1	
4 organisations de transport		2	1	
	associations de l'automobile		1	
	branche automobile	1		
	organisations de transport	1		
	organisations faîtières			
	représentants cantonaux			
5 autres organisations/particuliers		7	6	8
	associations écologistes		2	
	autres	1		
	branche du tourisme			
	économie	5	1	
	organisations de consommateurs	1	2	
	particuliers		1	8
résultat total		45	28	10

Tableau 4: Question 3 – partisans de l'augmentation du prix: vignette autocollante ou e-vignette

Sur les 83 participants à la consultation qui ont répondu «oui» à la question 1 (72) ou ne se sont pas exprimés au sujet de cette question (11), 45 approuvent l'utilisation de la vignette autocollante en tant que système provisoire de perception de la redevance. La majeure partie des cantons et des corps de police préfèrent le système de perception existant. 28 participants préféreraient en revanche un passage immédiat de la vignette autocollante à l'e-vignette. 10 destinataires se sont abstenus de répondre.

3.2.3.1 Propositions et remarques générales au sujet de la vignette autocollante et de l'e-vignette

Partisans de l'augmentation du prix et de l'introduction d'une vignette de deux mois

- Les cantons de Bâle-Campagne, de Fribourg, de Glaris, des Grisons, de Nidwald, d'Obwald, de Saint-Gall, de Soleure, de Zoug et de Zurich, la CDF, la DTPA ainsi qu'Infra demandent que l'introduction de l'e-vignette n'ait en aucun cas pour effet de retarder la mise en œuvre du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.
- Le canton d'Obwald souhaite un passage aussi rapide que possible à l'e-vignette.
- Le canton de Zurich est favorable à l'e-vignette. Il estime que ce système améliorera les possibilités de paiement et simplifiera les contrôles. De l'avis de ce canton, l'e-vignette constitue le seul

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

moyen de lutter contre l'augmentation des abus prévue du fait de l'introduction de la vignette de courte durée.

- Pour le PS, la vignette autocollante est clairement un modèle en bout de course, qui entrave trop fortement le trafic aux passages frontaliers. De plus, les contrôles ne peuvent être effectués que sur des véhicules à l'arrêt.
- Pour La Poste, l'e-vignette est une solution d'avenir, durable et surtout conforme au principe de causalité. Cette entreprise ajoute que les aspects de la protection des données devront absolument être pris en compte lors de la mise en œuvre de l'e-vignette, raison pour laquelle des études complémentaires sont encore nécessaires.
- Le canton de Saint-Gall et l'Union Pétrolière concèdent que la vignette autocollante est simple et qu'elle est bien acceptée par la population. Ils estiment cependant que, malgré des coûts d'investissement élevés, les avantages de l'e-vignette l'emportent largement.
- D'après le PS, les dispositions actuelles en matière de protection des données sont suffisantes pour une introduction de l'e-vignette.
- Le canton de Zurich souligne que les données recueillies à l'aide de l'e-vignette ne doivent pouvoir être utilisées que pour la redevance pour l'utilisation des routes nationales.
- De l'avis du canton de Berne et du PS, l'e-vignette est une condition de mise en œuvre des péages routiers (*road pricing*) et de la redevance sur la mobilité (*mobility pricing*) et doit à ce titre être introduite aussi rapidement que possible.
- La police cantonale uranaise demande que, en cas d'adoption d'un système électronique de perception, des moyens simples permettent de constater sur la route si la redevance a été payée ou non. Elle considère par ailleurs que les contrôles prévus à l'aide d'un système de caméras et la notification subséquente des amendes sont trop complexes et trop laborieux, raison pour laquelle il faut y renoncer.
- L'ACSI et la FRC relèvent que la vignette autocollante est un système simple bien accepté par la population. Pour ces deux organisations de consommateurs, la protection des données ne constitue pas un problème. En ce qui concerne le choix du système de perception, ces deux interlocuteurs ne se prononcent pas de façon définitive. Si les frais d'exploitation liés à l'e-vignette sont vraiment plus bas que ceux liés à la vignette autocollante, tant l'ACSI que la FRC donnent leur préférence à l'e-vignette.
- Pour le KF, l'e-vignette présente plus d'inconvénients que d'avantages. Les automobilistes devraient s'habituer à un nouveau système, la sécurité des données n'est pas garantie, il n'existe aucun accord d'entraide judiciaire avec les Etats européens, et, faute de quittance, le contrôle deviendrait plus difficile pour les consommateurs. La vignette autocollante est en revanche facile à contrôler. Elle ne nécessite pas de systèmes de contrôle fondés sur des caméras, lesquels, de l'avis du KF, recèlent un fort potentiel d'abus.
- Le canton de Schwyz considère que la vignette autocollante est légèrement plus judicieuse que l'e-vignette.

Adversaires de l'augmentation du prix et de l'introduction d'une vignette de deux mois

En plus des partisans du projet, certains de ses adversaires se sont également exprimés sur le système actuel de perception fondé sur une vignette autocollante, ainsi que sur un éventuel passage à l'e-vignette. Leurs propositions peuvent être récapitulées de la manière suivante:

- Divers participants à la consultation (l'UDC, l'USAM, l'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-suisse, routesuisse, le TCS, l'ACS et le Centre Patronal) rejettent résolument l'introduction de l'e-vignette. Ils relèvent notamment que, lors de la création de la LVA, le Parlement avait clairement rejeté l'e-vignette. Par ailleurs, les participants susmentionnés estiment que l'e-vignette constituerait un premier pas vers un Etat voué à la surveillance et aux contrôles et permettrait la création de nouvelles redevances telles que les péages routiers ou la redevance sur la mobilité. Ces interlocuteurs ajoutent que la protection des données est insuffisante.
- L'association Initiative des Alpes réclame l'introduction de l'e-vignette. Elle argue que les frais d'exploitation sont moins élevés, que l'acquisition de la vignette a lieu par Internet et que les contrôles sont plus simples. D'après cette association, l'e-vignette pourrait à l'avenir servir de base pour les péages routiers et la redevance sur la mobilité.

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

- L'Union patronale suisse et economiesuisse seraient favorables à l'introduction de l'e-vignette. A leur avis, la mise en œuvre n'a cependant rien d'urgent.

3.2.4 Question 4

«Si votre préférence va à la vignette autocollante:

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

classification sommaire	catégorie	vignette autocollante à titre de solution transitoire	vignette autocollante en tant que futur système	aucune réponse
1 cantons		17	16	1
	cantons	12	5	1
	conférences des cantons			
	corps de police	5	11	
2 partis politiques		2		
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2		
	partis politiques			
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		1		
	communes, villes et régions de montagne	1		
	économie			
4 organisations de transport			2	
	associations de l'automobile			
	branche automobile		1	
	organisations de transport		1	
	organisations faîtières			
	représentants cantonaux			
5 autres organisations/particuliers		5	2	
	associations écologistes			
	autres	1		
	branche du tourisme			
	économie	4	1	
	organisations de consommateurs		1	
	particuliers			
résultat total		25	20	1

Tableau 5: Question 4 – Partisans de l'augmentation du prix et de la vignette autocollante: vignette autocollante en tant que solution transitoire ou que futur système

Sur les 45 participants à la consultation qui, en réponse à la question 3, se sont exprimés en faveur de la vignette autocollante, 25 ne voient plus en cette dernière qu'une solution transitoire et demandent que l'étude de l'e-vignette soit poursuivie. A l'inverse, 20 participants demandent que la redevance continue d'être perçue avec le système actuel. Pour l'un des participants, les deux systèmes de perception de la redevance entrent en considération. Un interlocuteur s'est abstenu de répondre.

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

Divers participants à la consultation rejetant l'augmentation du prix de la vignette autoroutière et par conséquent le projet (réponse «non» à la question 1) ont saisi l'occasion d'indiquer, en réponse à la question 4, si un changement de système peut de façon générale entrer en ligne de compte à leurs yeux. La grande majorité de ces interlocuteurs (avant tout les organisations de transport) réclament la poursuite de la perception de la redevance au moyen de la vignette autocollante.

classification sommaire	catégorie	vignette autocollante	e-vignette	vignette autocollante à titre de solution transitoire	aucune réponse
1 cantons		1		1	
	cantons				
	conférences des cantons				
	corps de police	1		1	
2 partis politiques		2			1
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1			1
	partis politiques	1			
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		3	3	1	
	communes, villes et ré- gions de montagne		1	1	
	économie	3	2		
4 organisations de transport		9			
	associations de l'automobile	3			
	branche automobile	2			
	organisations de transport	3			
	organisations faîtières	1			
	représentants cantonaux				
5 autres organisations/particuliers		1	2		7
	associations écologistes		1		1
	autres				
	branche du tourisme	1	1		2
	économie				1
	organisations de consommateurs				
	particuliers				3
résultat total		16	5	2	8

Tableau 6: Adversaires de l'augmentation du prix: système de perception souhaité

Les arguments des partisans et des adversaires de la vignette autocollante et de l'e-vignette figurent dans les prises de position relatives à la question 3.

3.2.5 Analyse des réponses relatives à un changement du système de perception de la redevance

Pour le moment, la majeure partie des participants à la consultation sont partisans de la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au moyen de la vignette autocollante. Un passage immédiat à l'e-vignette n'est pas susceptible de rassembler une majorité. En revanche, la majeure partie des partisans de la vignette autocollante (questions 3 et 4) estiment que cette dernière constitue un système en bout de course et qu'elle ne devrait être maintenue qu'à titre de solution transitoire. Par conséquent, la majeure partie des participants à la consultation (partisans de l'introduction immédiate

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

de l'e-vignette [question 3] plus partisans de la vignette autoroutière en tant que solution transitoire [question 4]) soutiennent l'intention du Conseil fédéral de remplacer dans un proche avenir la vignette autocollante par le système plus moderne de l'e-vignette.

Le décalage entre partisans et adversaires de l'e-vignette est frappant. Tandis que la plupart des partisans de l'augmentation du prix sont favorables à l'e-vignette, la quasi-totalité des adversaires de l'augmentation rejettent un changement de système.

augmenta- tion	classification sommaire	catégorie	vignette autocollante en tant que futur système	e-vignette en tant que futur système	aucune réponse
oui			20	50	3
	1 cantons		16	32	1
		<i>cantons</i>	5	20	1
		<i>conférences des cantons</i>		2	
		<i>corps de police</i>	11	10	
	2 partis politiques			5	
		<i>partis politiques</i>		1	
		<i>partis politiques représentés à l'As- semblée fédérale</i>		4	
	3 associations faîtières œuvrant au niveau national			2	
		<i>communes, villes et régions de montagne</i>		1	
		<i>économie</i>		1	
	4 organisations de transport		2	1	
		<i>associations de l'automobile</i>		1	
		<i>branche automobile</i>	1		
		<i>organisations de transport</i>	1		
	5 autres organisations/particuliers		2	10	2
		<i>associations écologistes</i>		2	
		<i>autres</i>		1	
		<i>économie</i>	1	5	
		<i>organisations de consommateurs</i>	1	2	
		<i>particuliers</i>			2
aucune réponse				3	8
	1 cantons			2	2
		<i>conférences des cantons</i>			1
		<i>corps de police</i>		2	1
	5 autres organisations/particuliers			1	6
		<i>particuliers</i>		1	6

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

augmenta- tion	classification sommaire	catégorie	vignette autocollante en tant que futur système	e-vignette en tant que futur système	aucune réponse
non			16	7	8
	1 cantons		1	1	
		<i>corps de police</i>	1	1	
	2 partis politiques		2		1
		<i>partis politiques</i>	1		
		<i>partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale</i>	1		1
	3 associations faîtières œuvrant au niveau national		3	4	
		<i>communes, villes et régions de montagne</i>		2	
		<i>économie</i>	3	2	
	4 organisations de transport		9		
		<i>associations de l'automobile</i>	3		
		<i>branche automobile</i>	2		
		<i>organisations de transport</i>	3		
		<i>organisations faîtières</i>	1		
	5 autres organisations/particuliers		1	2	7
		<i>associations écologistes</i>		1	1
		<i>branche du tourisme</i>	1	1	2
		<i>économie</i>			1
		<i>particuliers</i>			3
résultat total			36	60	19

Tableau 7: Vue d'ensemble du système de perception de la redevance souhaité (avec ventilation entre partisans et adversaires de l'augmentation du prix)

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

classification sommaire	catégorie	vignette autocollante en tant que futur système	e-vignette en tant que futur système	aucune réponse
1 cantons		17	35	3
	cantons	5	20	1
	conférences des cantons		2	1
	corps de police	12	13	1
2 partis politiques		2	5	1
	partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	4	1
	partis politiques	1	1	
3 associations faîtières œuvrant au niveau national		3	6	
	communes, villes et régions de montagne		3	
	économie	3	3	
4 organisations de transport		11	1	
	associations de l'automobile	3	1	
	branche automobile	3		
	organisations de transport	4		
	organisations faîtières	1		
	représentants cantonaux			
5 autres organisations/particuliers		3	13	15
	associations écologistes		3	1
	autres		1	
	branche du tourisme	1	1	2
	économie	1	5	1
	organisations de consommateurs	1	2	
	particuliers		1	11
résultat total		36	60	19

Tableau 8: Vue d'ensemble du système de perception de la redevance souhaité (sans ventilation entre partisans et adversaires de l'augmentation du prix)

3.2.6 Propositions spéciales concernant la durée de validité, le prix et la structure des vignettes

3.2.6.1 Propositions générales des partisans du projet

Durée de validité et prix de la vignette de courte durée

Qui	Durée	Prix
Cantons d'Obwald, de Soleure et de Zurich ainsi que la DTAP	10 jours	30 francs
	30 jours	50 francs
KF	1 mois suffisant pour les touristes; la revente devient plus difficile	40 francs
Police routière du canton du Jura	6 mois	40 francs
comité «Pro route fédérale Bâle – Jura», Chambre de commerce des deux Bâle	3 mois	

Prix de la vignette annuelle

Qui	Prix
Canton de Zoug ainsi que la CDF	90 francs, mais un seul type de vignette
KF	80 francs pour les voitures de tourisme immatriculées en Suisse 200 francs pour les voitures de tourisme immatriculées à l'étranger
Travail.Suisse	80 francs si l'e-vignette est introduite
Canton de Vaud	60 francs; le recul prévisible des ventes serait plus modéré

Vignettes spéciales

Qui	Genre de vignette
Divers particuliers	pour les véhicules munis de plaques interchangeables
Divers particuliers	pour les motocycles
Canton de Neuchâtel	vignettes différenciées en fonction du genre de véhicule (motocycles, véhicules légers, véhicules lourds)

- La FRC demande que la vignette de courte durée ne soit pas seulement valable pour les automobilistes domiciliés à l'étranger, mais aussi pour ceux qui sont domiciliés en Suisse.
- Le KF propose de changer périodiquement la couleur de la vignette de courte durée sans notification préalable. Cela faciliterait les contrôles et mettrait un frein aux abus.

3.2.6.2 Propositions générales des adversaires du projet

Durée de validité et prix de la vignette de courte durée

Qui	Durée	Prix
Association Initiative des Alpes		Le prix doit être proportionnel à celui de la vignette annuelle
hotelleriesuisse	2 mois 10 jours	
Particuliers	moins de 2 mois	
GastroSuisse	2 mois	20 francs
Fédération suisse du tourisme	1 mois	

Prix de la vignette annuelle

Qui	Prix
Particuliers	60 francs
economiesuisse, Union patronale suisse	60 à 80 francs

Vignettes spéciales

Qui	Genre de vignette	Prix
Centre Patronal, TCS, particuliers	pour les caravanes et les remorques	40 francs
Association suisse des campings	pour les caravanes	exonération ou montant d'environ 30 francs
Particuliers	pour les véhicules munis de plaques interchangeable et pour les motocycles	

3.2.7 Propositions et remarques générales

- Le canton de Schaffhouse estime que l'adaptation du prix pourrait entraîner une augmentation du trafic de contournement dans la région de Schaffhouse. Il précise que la situation est aujourd'hui déjà insatisfaisante. C'est pourquoi le canton de Schaffhouse propose que la vignette autoroutière ne soit pas obligatoire pour le tronçon situé entre le passage frontalier de Thayngen-Bietingen et le raccordement à la route nationale de Schaffhouse Sud (passage sur le Rhin).
- Le canton de Genève fait état de son grand projet routier (pont sur la rade de Genève), qui a pour but de soulager la ville.
- Le canton du Jura et le comité «Pro route fédérale Bâle – Jura» soulignent l'importance de l'aménagement de la H18 pour la région.
- La police cantonale thurgovienne émet des réserves en ce qui concerne les contrôles de la vignette. Elle est certes favorable à la mise en œuvre de contrôles fondés sur les possibilités techniques actuelles. Cependant, à l'instar de la CCCS, elle relève clairement que la souveraineté en matière de police ne doit pas être touchée à l'intérieur du pays et que l'interception d'un véhicule constitue un acte officiel au cours duquel des mesures de contrainte peuvent le cas échéant s'avérer nécessaires. La police cantonale thurgovienne et la CCCS partent de l'idée que, en cas d'introduction de l'e-vignette, la liste noire sera actualisée quotidiennement et pourra être consultée via RI-POL ou via le système automatique de recherche de véhicules.
- La police cantonale schaffhousoise demande que le Corps des gardes-frontière soit également en mesure d'effectuer lui-même les contrôles et la poursuite pénale en cas d'adoption de l'e-vignette.
- La police cantonale argovienne se prononce clairement contre la création d'équipes spéciales de contrôle de la vignette. Elle demande en outre que l'augmentation du prix de la vignette et l'introduction de la vignette de deux mois n'entraînent aucun surcroît de travail pour la police. A l'instar

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

de la CCPCS, elle relève que, comme jusqu'à présent, elle n'effectuera le contrôle de la vignette que dans le cadre des patrouilles de circulation ordinaires ou des contrôles à caractère général.

- La FSVA et certains particuliers qui possèdent plusieurs véhicules et les utilisent à l'aide de plaques interchangeables font preuve d'une certaine incompréhension à l'égard de l'augmentation du prix à 100 francs par véhicule qui est planifiée. Ils demandent que la redevance soit perçue par plaque de contrôle et non par véhicule. Diverses solutions sont proposées en ce sens: la vignette devrait pouvoir être collée sur le permis de conduire ou derrière la plaque de contrôle, ou alors il faudrait développer une vignette ayant approximativement la taille d'une pièce de deux francs et pouvant être apposée sur la plaque de contrôle arrière, à la manière de la plaquette des autorités allemandes de surveillance technique, ou sur le pare-brise.
- La police cantonale de Bâle-Ville, la police cantonale de Bâle-Campagne et le comité «Pro route fédérale Bâle – Jura» demandent que la validité de la vignette de deux mois ne soit pas limitée à la fin de janvier de l'année suivante. A leur avis, il faudrait par ailleurs renoncer à mentionner le millésime sur la vignette de courte durée.
- D'après un calcul effectué par Infra, les frais liés à la possession d'un véhicule n'augmenteraient que de 0,6 % par année avec l'adoption des mesures proposées.
- La DTAP demande que le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales soit adopté aussi rapidement que possible à l'intention des Chambres fédérales, afin que celles-ci puissent se prononcer à son sujet.
- Le canton d'Argovie maintient sa prise de position du 24 septembre 2008 au sujet du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Les explications et propositions qu'elle contient restent valables et doivent être prises en considération. Le canton d'Argovie part donc de l'idée que la Confédération va mener des négociations avec lui.
- Le canton d'Argovie demande en outre que l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, celle de son financement et celle du réseau complémentaire soient simultanées. Etant donné que l'on ne dispose à l'heure actuelle que de peu d'informations au sujet du réseau complémentaire, le canton s'attend à ce que l'adaptation de ce dernier fasse l'objet d'une consultation.
- Le canton des Grisons n'a rien à objecter à une compensation modérée par les cantons dont le budget sera déchargé. Par contre, il ne voit pas pourquoi seuls les cantons dans lesquels se trouvent des routes principales élevées au rang de routes nationales devraient verser une contribution. A l'opposé, les cantons dans lesquels se trouvent des routes cantonales ne bénéficiant actuellement d'aucun soutien de la Confédération et passant directement dans le réseau des routes nationales n'auront aucune contribution à verser. Une répartition sur tous les parcours devant être reclassés et donc sur tous les cantons bénéficiaires serait plus juste et plus logique.
- Le canton du Tessin souligne l'importance de son raccordement au reste de la Suisse par le tunnel du Gothard. Si ce dernier devait rester fermé pendant les travaux d'assainissement, cela aurait des conséquences sérieuses pour la population et l'économie du canton.
- Le PLR constate que les investissements publics en matière de construction, d'aménagement et d'entretien de l'infrastructure routière ne soutiennent pas le rythme de l'augmentation du trafic. Il ajoute que l'augmentation du prix proposée ne suffira pas à assurer à l'avenir le volume actuel de financement.

Liste des cantons, partis, associations et organisations ayant pris part à la consultation

1 Cantons

- | | | |
|----------|--|--------|
| 1. – 26. | AG, AI, AR, BE, BS, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH | |
| 27. | Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la principauté de Liechtenstein | CCCS |
| 28. | Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances | CDF |
| 29. | Conférence des directrices et des directeurs des départements cantonaux de justice et police | CCDJP |
| 30. | Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse | CCPCS |
| 31. | Conférence des directrices et des directeurs de police des villes suisses | CDPVS |
| 32. | Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement | DTAP |
| 33. | Conférence des officiers de circulation routière de Romandie, de Berne et du Tessin | COCRBT |
| 34. | Police cantonale d'Argovie | |
| 35. | Police cantonale d'Appenzell Rhodes-Intérieures | |
| 36. | Police cantonale d'Appenzell Rhodes-Extérieures | |
| 37. | Police cantonale de Bâle-Ville | |
| 38. | Police cantonale de Berne | |
| 39. | Police cantonale de Glaris | |
| 40. | Police cantonale des Grisons | |
| 41. | Police cantonale de Nidwald | |
| 42. | Police cantonale d'Obwald | |
| 43. | Police cantonale de Schwyz | |
| 44. | Police cantonale de Saint-Gall | |
| 45. | Police cantonale de Thurgovie | |
| 46. | Police cantonale d'Uri | |
| 47. | Police cantonale de Zurich | |
| 48. | Police cantonale de Lucerne | |
| 49. | Police cantonale de Bâle-Campagne | |
| 50. | Police cantonale de Soleure | |
| 51. | Police cantonale de Schaffhouse | |
| 52. | Police municipale de Zurich | |
| 53. | Police routière du canton de Fribourg | |
| 54. | Police routière du canton de Genève | |
| 55. | Police routière du canton du Jura | |
| 56. | Police routière du canton de Neuchâtel | |
| 57. | Police routière du canton de Vaud | |
| 58. | Police routière du canton du Valais | |

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

2 Partis politiques

59.	Parti démocrate-chrétien suisse	PDC
60.	Parti libéral-radical	PLR
61.	Parti socialiste suisse	PS
62.	Union démocratique du centre	UDC
63.	Parti chrétien-social	PCS
64.	Parti écologiste suisse	
65.	parti-des-automobilistes.ch	
66.	Umweltfreisinnige Saint-Gall	

3 Associations faîtières œuvrant au niveau national

67.	Association des Communes Suisses	
68.	Union des villes suisses	UVS
69.	Groupement suisse pour les régions de montagne	SAB
70.	economiesuisse	
71.	Union suisse des arts et métiers	USAM
72.	Union patronale suisse	
73.	Union Suisse des Paysans	USP
74.	Union syndicale suisse	USS
75.	Travail.Suisse	

4 Organisations de transport

76.	Union professionnelle suisse de l'automobile	UPSA
77.	Automobile Club de Suisse	ACS
78.	auto-suisse – Association importateurs suisses d'automobiles	auto-suisse
79.	Organisation d'achat de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur	esa
80.	Car Tourisme Suisse – groupe car de l'ASTAG	Car Tourisme Suisse
81.	Fédération Suisse des Véhicules Anciens	FSVA
82.	Association suisse des transports routiers	ASTAG
83.	routesuisse – Fédération routière suisse	FRS
84.	Taxisuisse – groupe taxi de l'ASTAG	Taxisuisse
85.	Touring Club Suisse	TCS
86.	Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés	VAP
87.	Association des services des automobiles	asa
88.	Association Transports et Environnement	ATE

5 Autres organisations/particuliers

89.	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana	ACSI
90.	Centre Patronal	
91.	La Poste Suisse	
92.	Union Pétrolière	UP
93.	Fédération Infra	Infra
94.	Fédération des Entreprises Romandes	FER
95.	Fédération romande des consommateurs	FRC
96.	GastroSuisse	
97.	Chambre de commerce des deux Bâle	

Rapport concernant les résultats de la procédure de consultation

98.	hotelleriesuisse	SSH
99.	Comité «Pro route fédérale Bâle – Jura»	
100.	Konsumentenforum	KF
101.	Coopérative Mobility	
102.	Amis de la Nature Suisse	FSAN
103.	Pro Natura	
104.	Fédération suisse du tourisme	FST
105.	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	FP
106.	tecnoswiss	
107.	Association Initiative des Alpes	
108.	Association suisse des campings	ASC
109.	Blum Rolf	
110.	ecoglobe.ch Helmut E. Lubbers	
111.	Egloff Markus	
112.	Kistler Andreas	
113.	Klingler Martin	
114.	Mesaric Boris	
115.	Mordasini Antonio	
116.	Notter Thomas	
117.	Portmann Werner	
118.	Schneider Alex	
119.	Schumacher Willi	
120.	Tacchini Christophe	
121.	Zaman Taj Henri	