



Argumentaire

Vignette autoroutière : position du Conseil fédéral

Le peuple est appelé à voter le 24 novembre 2013 sur la modification de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière). Le Conseil fédéral recommande d'accepter le relèvement du prix de la vignette annuelle prévu par cette modification qui la fera passer à 100 francs. Cette augmentation permettra le financement de quelque 400 kilomètres de routes cantonales récemment intégrées par le Parlement dans le réseau des routes nationales. De nombreuses régions bénéficieront ainsi d'une meilleure desserte et le trafic y sera décongestionné grâce aux voies de contournement. Voilà pourquoi tous les cantons soutiennent le projet de vignette autoroutière. De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse.

Contenu de l'argumentaire

La situation actuelle	Page 2
L'objet de la votation en détail	Page 2
Pourquoi le Conseil fédéral recommande l'adoption de la vignette autoroutière	Page 4
Conclusion	Page 5

La situation actuelle

Le réseau des routes nationales suisses couvre actuellement quelque 1 800 kilomètres et assure la liaison entre toutes les régions du pays et les centres. Voici plus de 50 ans, le Parlement en définissait les tronçons qu'il ancrerait dans l'arrêté sur le réseau. Depuis lors, les adaptations sont restées minimales : seuls le tunnel routier du Gothard, les contournements nord et ouest de Zurich, la Transjurane et la route du Prättigau sont venus compléter l'arrêté sur le réseau. Or le réseau des routes nationales doit aujourd'hui satisfaire à des exigences qui ont bien changé depuis leur définition initiale car entre-temps, la population est passée de 5,4 à 8 millions d'habitants et le trafic routier a quintuplé.

L'objet de la votation en détail

Pour satisfaire aux nouveaux besoins, le Conseil fédéral et le Parlement ont intégré des tronçons supplémentaires dans le réseau des routes nationales et adapté l'arrêté sur le réseau en conséquence. Les 383 kilomètres de routes cantonales concernés visent à améliorer le raccordement au réseau des routes nationales des villes et agglomérations de taille moyenne ainsi que des régions de montagne et des régions périphériques. Il s'agit notamment des tronçons suivants : Berne-Bienne, Bellinzzone-Locarno, Spiez-Kandersteg et Gampel-Goppenstein (accès aux terminaux de transbordement des automobiles au Lötschberg), la route du col du Julier, la liaison du Hirzel ainsi qu'une série d'autres tronçons d'importance nationale (cf. carte). De plus, le nouvel arrêté sur le réseau permettra de poursuivre la planification de la construction de deux compléments de réseau dans les régions de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichois, éliminant ainsi des goulets d'étranglement critiques.

Par ailleurs, la Confédération assumera des projets de contournement sur les nouveaux tronçons, entre autres ceux du Locle, de La Chaux-de-Fonds et Näfels, dont la planification par les cantons est déjà très avancée. En adoptant l'arrêté sur le réseau, le Parlement a opté pour la reprise de ces projets par la Confédération. En principe prêts à réaliser, ces projets doivent encore être approuvés au niveau cantonal avant d'être transférés à la Confédération. Cette dernière poursuivra également la planification entamée par les cantons, qui concerne environ vingt contournements supplémentaires. Une fois les dossiers en mains de la Confédération, la procédure ne sera plus soumise au droit cantonal, mais à la législation sur les routes nationales. L'Office fédéral des routes poursuivra le traitement des projets en s'appuyant sur les travaux préliminaires des cantons.

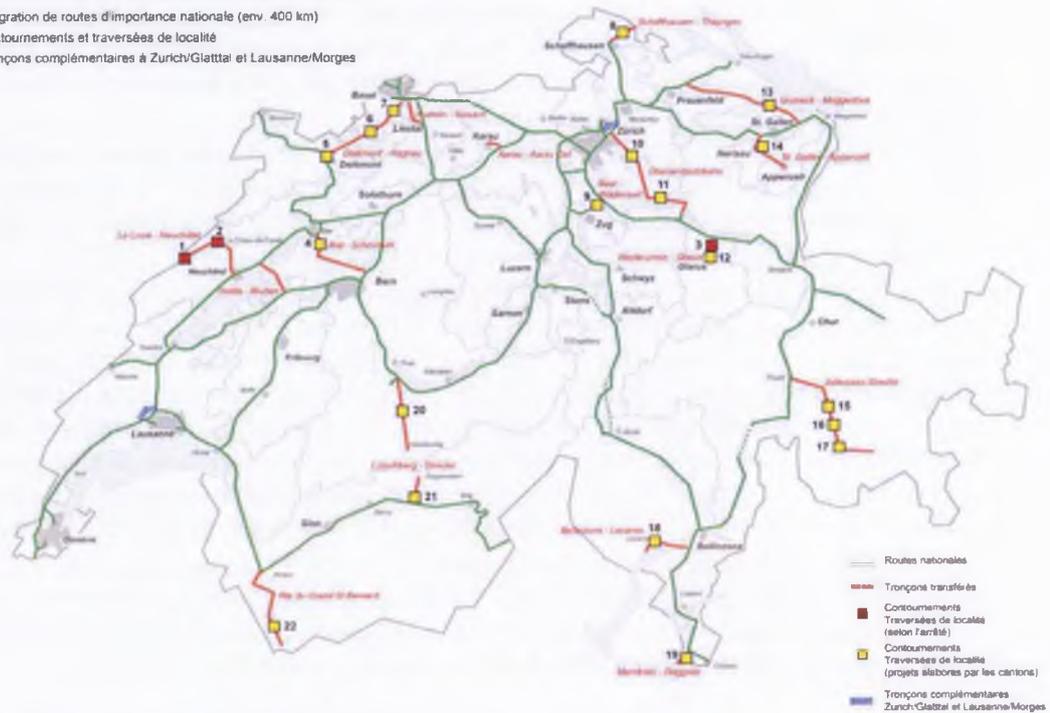
Le nouvel arrêté sur le réseau engendre des coûts supplémentaires annuels d'environ 300 millions de francs. Un tiers de ce montant (100 millions) correspond aux coûts du service hivernal, de l'entretien des espaces verts, des assainissements et d'autres travaux d'exploitation et d'entretien. Les deux tiers restants (environ 200 millions) seront affectés à l'aménagement du réseau. Il s'agit essentiellement de contournements de localités, de mesures de protection contre le bruit, les avalanches et autres dangers naturels, ainsi que de l'amélioration de la sécurité des jonctions, des carrefours et des tunnels. Au total, la Confédération sera ainsi en mesure de réaliser des projets à hauteur d'environ quatre milliards de francs au cours des vingt prochaines années.

Afin de couvrir les coûts engendrés par l'intégration des routes cantonales dans le réseau des routes nationales, le Parlement a relevé le prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Il a également introduit une vignette valable deux mois fixée à 40 francs. Ces modifications sont ancrées dans la loi sur la vignette autoroutière. Le référendum a été lancé en raison de l'augmentation du coût de la vignette annuelle. Même s'il porte uniquement sur la vignette, ce référendum affectera également l'arrêté sur le réseau car les deux projets sont liés juridiquement. Ainsi, le Conseil fédéral ne pourra faire entrer en vigueur le nouvel arrêté sur le réseau que si le peuple vote en faveur de la vignette. Un rejet populaire sonnerait le glas des améliorations prévues car la Confédération ne pourrait ni reprendre les 383 kilomètres de routes cantonales ni réaliser les contournements de plusieurs

localités, notamment à La Chaux-de-Fonds, au Locle et à Näfels. Enfin, le problème des goulets d'étranglement ne serait pas résolu sur les autoroutes de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichois.

Extension du réseau des routes nationales

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



Projets planifiés de contournement et de traversée de localité

Projets prêts à réaliser selon l'arrêté sur le réseau

	Projets	Tronçon correspondant (arrêté sur le réseau)
1	Contournement du Locle	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
2	Contournement de La Chaux-de-Fonds	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
3	Contournement de Näfels	Niederurnen - Glaris

Projets préparés par les cantons

	Projets	Tronçon correspondant (arrêté sur le réseau)
4	Aménagement Lyss Nord - Bienne	Bienne - Schönbühl
5	Contournement de Delémont	Delémont Est - Hagnau
6	Contournement de Laufon et de Zwingen	Delémont Est - Hagnau
7	Jonction de Aesch / tunnel du Muggenberg	Delémont Est - Hagnau
8	Liaison N4-A81	Schaffhouse - Thayngen
9	Liaison du Hirzel	Baar - Wädenswil
10	Achèvement de l'autoroute de l'Oberland zurichois	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
11	Aménagement Schmerikon-Rüti	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
12	Contournement de Netstal	Niederurnen - Glarus
13	Lac de Constance-Thurtal-Strasse	Grüneck - Meggenhus
14	Voie de raccordement de l'Appenzellerland / contournement de Herisau	St-Gall (Winkeln) - Appenzell
15	Contournement de Cunter / Savognin	Thuisis - Silvanplana
16	Contournement de Mulegns	Thuisis - Silvanplana
17	Contournement de Bivio	Thuisis - Silvanplana
18	Liaison routière N2-N13 (Magadino)	Bellinzzone - Locarno
19	Contournement de Stabio jusqu'au poste-frontière de Gaggiolo	Mendrisio - Gaggiolo
20	Assainissement de la traversée de Reichenbach	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
21	Liaison de la T9, giratoire, raccordement du canal de Galdi, H509	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
22	Contournement de Liddes	Martigny - Gd-St-Bernard

A l'intérieur des localités, le transfert des tronçons dans le réseau des routes nationales et les contournements prévus permettront de désengorger les routes fortement fréquentées. En dehors des localités, la construction d'infrastructures distinctes pour les cyclistes, les piétons et les véhicules agricoles (passages inférieurs ou supérieurs, etc.) améliorera leur sécurité. Enfin, tous les tronçons repris par la Confédération seront soumis aux normes de sécurité plus élevées applicables aux routes nationales.

Le transfert des routes cantonales d'importance nationale au réseau des routes nationales correspond au désenchevêtrement visé par la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) : la Confédération est responsable de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation du réseau des routes nationales.

L'année dernière, quelque 9 millions de vignettes autoroutières ont été vendues, dont environ 3,2 millions à des automobilistes étrangers, soit à la frontière, soit dans des points de vente situés à l'étranger. Les recettes brutes ont atteint près de 361 millions de francs, dont 132 millions proviennent d'automobilistes étrangers. Le produit que la Confédération retire des vignettes est intégralement versé au financement spécial de la circulation routière, également connu sous le nom de caisse routière. Le prix de la vignette sera uniquement relevé lorsque les réserves de la caisse routière tomberont sous le seuil du milliard de francs. La planification financière laisse prévoir une augmentation à l'horizon 2016. Par ces dispositions, le Parlement évite toute constitution de réserves.

La vignette autoroutière est obligatoire en Suisse depuis 1985. D'autres pays, comme l'Autriche, la Slovaquie, la Tchéquie ou la Hongrie, utilisent aussi un système de vignette. En France, en Italie, en Espagne ou au Portugal, les automobilistes doivent s'acquitter de taxes par tronçon. Certains pays perçoivent également des taxes pour le franchissement de tunnels ou de ponts.

Pourquoi le Conseil fédéral recommande l'adoption de la vignette autoroutière

De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse

Les routes nationales assurent la liaison entre l'ensemble des régions et des centres économiques de notre pays. Depuis leur définition initiale en 1960, les besoins ont subi une évolution majeure qui impose une adaptation du réseau. L'intégration de 383 kilomètres de routes existantes dans le réseau des routes nationales améliorera l'accessibilité de nombreuses régions et assurera le raccordement de tous les chefs-lieux canton au réseau des routes nationales. C'est pourquoi les cantons soutiennent la solution proposée. De bonnes voies de communication sont un atout pour la Suisse.

La vignette permet non seulement des extensions et des contournements judicieux, mais elle améliore aussi la sécurité

Le nouvel arrêté sur le réseau permet d'étendre le réseau des routes nationales à des tronçons qui ont atteint une importance nationale. Il permet en outre de réaliser des contournements devenus urgents, dans un premier temps à La Chaux-de-Fonds, au Locle et à Näfels. Des goulets d'étranglement critiques pourront être éliminés dans les régions de Morges/Lausanne et du Glattal zurichois. La population profitera de la diminution du trafic et de la pollution sonore. Elle sera plus en sécurité car les standards élevés de sécurité des routes nationales s'appliqueront aux tronçons remis à la Confédération.

Le prix de la vignette reste modéré

Compte tenu du gain en utilité, le Conseil fédéral juge raisonnable de fixer le prix de la vignette annuelle à 100 francs car ce relèvement garantira la qualité du réseau des routes nationales et

l'attractivité des liaisons routières. La dernière adaptation du prix de la vignette remonte à près de vingt ans, alors que les coûts d'exploitation et d'entretien affichent une progression notable. Ce prix reste d'ailleurs modéré, y compris en comparaison à l'étranger. Les taxes autoroutières dues en France, en Italie ou en Espagne, ne serait-ce que pour un seul voyage de vacances, dépassent souvent le montant à payer pour utiliser les routes nationales suisses pendant toute une année.

La contribution des automobilistes étrangers

La vignette garantit la contribution des automobilistes étrangers au financement du réseau des routes nationales. L'année dernière, leur contribution s'élevait ainsi à quelque 130 millions de francs, soit plus que le tiers du produit total de la vignette.

Pas d'extension de réseau sans financement

L'extension du réseau des routes nationales est subordonnée à l'acceptation par le peuple du relèvement du prix de la vignette autoroutière. Comme les deux projets sont juridiquement liés, un rejet populaire de l'augmentation de la vignette empêcherait la reprise par la Confédération des 383 kilomètres de routes cantonales et des projets de contournement. Ce refus empêcherait également la poursuite de la planification des nouveaux tronçons de routes nationales, bloquant ainsi tout projet d'extension du réseau des routes nationales.

Conclusion

Voilà pourquoi le Conseil fédéral recommande d'accepter la modification de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière).

Dire oui au projet de vignette autoroutière, c'est...

- dire oui au raccordement de toutes les régions
- dire oui à un bon réseau de transports et à l'amélioration de la sécurité
- dire oui à un financement qui a fait ses preuves.



Argumentaire : Pour des autoroutes sûres dans toute la Suisse

1. Pour la cohésion de la Suisse

- La conception du réseau des routes nationales (autoroutes) date de 1960, époque depuis laquelle la Suisse a beaucoup changé. Il est donc nécessaire de combler les lacunes du réseau autoroutier afin d'améliorer les connexions entre les régions de notre pays. Or, l'adaptation du réseau autoroutier est liée à la hausse de la vignette.
- L'adaptation du réseau des routes nationales assurera une meilleure liaison entre toutes les régions de notre pays.
- A l'avenir, tous les chefs-lieux de canton seront raccordés au réseau des routes nationales.
- Les routes intégrées dans le réseau des routes nationales assureront des liaisons importantes entre les centres régionaux et les régions touristiques.
- Le réseau adapté des routes nationales reliera mieux les zones urbaines et rurales.

2. Pour des routes plus sûres

- Des routes mieux entretenues sont plus sûres. La séparation des flux et des différents types de trafic contribuera à réduire le nombre d'accidents. Des mesures de sécurité supplémentaires, telles que des protections contre les avalanches et la réalisation de voies de détresse pour poids lourds, seront également mises en œuvre.
- La réalisation de routes de contournement soulagera les villes et les localités d'un important volume de trafic et réduira ainsi les risques d'accidents, tout particulièrement ceux impliquant les piétons et les cyclistes.
- L'élimination des principaux goulets d'étranglement sur les autoroutes réduira le nombre d'heures de bouchons et, par conséquent, le nombre d'accidents.



3. Pour une meilleure fluidité du trafic

- 400 kilomètres de routes principales, situées dans 18 cantons, seront intégrées dans le réseau des routes nationales et bénéficieront ainsi d'un meilleur entretien. Les flux et les différents types de trafic seront mieux séparés, ce qui améliorera la fluidité de la circulation. Par ailleurs, des mesures de sécurité supplémentaires, telles que des protections contre les avalanches et la réalisation de voies de détresse pour poids lourds seront mises en œuvre, ce qui réduira les risques d'entraves au trafic.
- L'adaptation du réseau des routes nationales permettra de réaliser de nombreux contournements de villages et de petites villes. Les automobilistes gagneront ainsi du temps tandis que les habitants concernés subiront moins de nuisances du trafic routier.
- Des projets de nouveaux tronçons autoroutiers seront intégrés dans le réseau des routes nationales afin d'améliorer la fluidité du trafic dans des zones densément peuplées comme l'Arc lémanique et le Grand Zurich. Il est ainsi prévu d'éliminer des goulets d'étranglement majeurs à l'ouest de Lausanne, dans la région de Morges, et dans la vallée zurichoise de la Glatt.

4. Pour un financement durable du réseau routier national

- Les cantons ont de plus en plus de difficultés à financer les aménagements nécessaires des liaisons routières d'importance nationale, alors que le volume du trafic sur les routes nationales a plus que doublé ces vingt dernières années.
- La hausse de la vignette permet de renflouer la caisse routière de manière simple, forfaitaire et non bureaucratique.
- Les revenus supplémentaires générés par la hausse de la vignette seront consacrés exclusivement au trafic routier (pas de subventionnement des transports publics).
- Comparé à l'étranger, l'usage du réseau routier national demeure bon marché dans notre pays. Le prix de la vignette est demeuré identique depuis 1995, l'impôt sur les huiles minérales (taxe sur les carburants) a été adapté pour la dernière fois en 1993 et le montant de la surtaxe sur les huiles minérales (surtaxe sur les carburants) n'a pas changé depuis 1974.
- La hausse de la vignette est nécessaire car les recettes des taxes sur les carburants vont diminuer du fait de la réduction de la consommation des véhicules.



Réponses aux arguments des adversaires de l'adaptation de la vignette

La hausse du prix de la vignette est abusive. De 40 à 100 francs: cela représente une augmentation de 150% !

- L'usager de la route obtient une contrepartie : la hausse de la vignette permettra un meilleur entretien de 400 kilomètres de routes, le contournement de plusieurs villes et l'élimination à terme de goulets d'étranglement majeurs sur l'Arc lémanique et dans le Grand Zurich. La qualité des routes a un prix !
- La hausse de la vignette de 60 francs par année est modérée. Elle correspond à moins d'un plein d'essence (50 litres à CHF 1.80).
- En comparaison avec l'étranger, le prix pour l'utilisation du réseau routier principal est encore très abordable en Suisse.
- Les taxes automobiles n'ont pas été augmentées depuis 18 ans, alors que le réseau autoroutier a crû de quelque 270 kilomètres pendant cette même période.
- Il n'y aura pas de hausse de la vignette pour accumuler de l'argent. L'augmentation de cette dernière ne sera effective que lorsque les réserves de la caisse routière seront inférieures à 1 milliard de francs ; soit probablement en 2016.

Le produit de l'augmentation de la vignette n'ira pas au trafic routier, mais aux transports publics. Les automobilistes se font plumer !

- C'est faux ! L'intégralité des revenus supplémentaires provenant de la hausse de la vignette sera versée à la caisse routière.
- Les 305 millions de francs supplémentaires par année provenant de la hausse de la vignette financeront l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau routier national étendu. Cet argent est nécessaire non seulement pour entretenir les 400 kilomètres de routes transmises à la Confédération, mais aussi et surtout pour aménager ces dernières, notamment en réalisant de nouveaux contournements de localités. Le Conseil fédéral et le Parlement ont clairement établi dès le début que les recettes supplémentaires seront attribuées à ces tâches. Il est exclu qu'un parlement à majorité de centre et de droite viole cette promesse.
- Le subventionnement du rail par la route n'a rien à voir avec la hausse de la vignette.
- Avec la création du fonds pour l'infrastructure routière, toutes les recettes provenant de la vignette et de la surtaxe sur les carburants seront allouées au trafic routier.
- La prise de position des Verts montre également que les recettes supplémentaires ne seront pas attribuées aux transports en commun. Ce parti rejette le projet de modification la loi sur la vignette autoroutière.

La hausse du prix de la vignette induit des coûts massifs pour les PME !

- Les PME obtiennent une contrepartie importante ; une infrastructure routière plus performante qui leur simplifiera la tâche.
- La vignette est et reste bon marché ! Une PME disposant de dix véhicules, voit ses frais annuels globaux augmenter de 600 francs seulement.
- Un jardinier ou un électricien passant une heure de moins par an dans les bouchons et atteignant plus rapidement un centre-ville, compense déjà la hausse de 60 francs.



La nouvelle structure des tarifs de la vignette favorise les étrangers !

- Faux, personne n'est favorisé. Suisses ou étrangers : tous sont soumis au même régime. Une vignette annuelle coûte 100 francs ; une vignette pour deux mois, 40 francs.
- Le montant dû pour des véhicules utilisés périodiquement comme des caravanes ou des remorques à bateau ne sera que de 40 francs.
- La vignette pour deux mois est principalement prévue pour les touristes. Une vignette à 100 francs pourrait inciter les voyageurs à destination de pays voisins à renoncer à une visite en Suisse, induisant une perte de revenu correspondante pour la branche touristique suisse.

Le projet de la vignette autoroutière est un marché de dupes. L'entretien des routes reprises par la Confédération ne coûte que 100 millions de francs par an. Or les revenus supplémentaires issus de la hausse de la vignette se montent à 300 millions !

- La hausse prévue de la vignette est nécessaire, car les 300 millions de francs qu'elle génère ne sont pas seulement destinés au financement de l'entretien de 400 kilomètres de routes principales, mais aussi et surtout à leur aménagement.
- Ces nombreux projets d'aménagement coûteront près de 200 millions de francs par année ce qui, avec les 100 millions consacrés à l'entretien, donne environ 300 millions de francs.
- La Confédération estime entre 8 à 10 milliards de francs le volume d'investissement de tous les projets relatifs aux 400 kilomètres de routes qu'elle va reprendre. Ces vingt prochaines années, des projets totalisant environ 4 milliards de francs devraient être réalisés, ce qui ne sera pas possible sans hausse du prix de la vignette.

Une augmentation de la vignette n'est pas nécessaire. Les cantons n'ont qu'à financer eux-mêmes l'entretien et l'exploitation des tronçons routiers concernés !

- Il ne s'agit pas de transférer simplement des routes cantonales à la Confédération, car la sécurité de ces dernières sera notablement améliorée. Par ailleurs, de nombreux projets d'aménagement sont prévus sur ces dernières, notamment des contournements routiers qui amélioreront la qualité de vie de la population dans beaucoup de localités.
- Sans augmentation de la vignette, ces projets d'aménagement tomberont à l'eau, à moins d'une hausse des impôts cantonaux.
- Il s'agit d'adapter le réseau routier national au développement urbain de la Suisse. La collectivité a intérêt à ce que les tronçons routiers d'importance nationale soient reliés et gérés de manière centralisée.
- Une contribution financière plus importante des cantons n'obtiendra jamais une majorité, comme la consultation y relative l'a clairement établi. Qui refuse la hausse de la vignette empêche l'adaptation du réseau routier suisse en général et la réalisation de nombreux projets d'aménagement visant à résorber les bouchons et à contourner des localités en particulier.



Il n'y a aucune urgence à augmenter le prix de la vignette puisque les réserves de la caisse routière s'élèvent à deux milliards de francs. Les projets existants peuvent ainsi être réalisés sans problème.

- Faux. Il est urgent d'agir. Les réserves se réduisent à vue d'œil car les coûts de l'entretien et du développement des routes nationales augmentent, alors que les revenus se réduisent en raison des véhicules à haute efficacité énergétique. Des moyens financiers supplémentaires sont donc nécessaires pour la route.
- Les dépenses supplémentaires engendrées par le transfert de 400 kilomètres de routes auprès de la Confédération sont récurrentes. C'est pourquoi les revenus supplémentaires doivent aussi être récurrents.
- Le seul volume des nouveaux projets de constructions liés aux 400 kilomètres de routes susmentionnés représente entre 8 et 10 milliards de francs. A cela s'ajoutent les dépenses annuelles pour l'exploitation et l'entretien des routes reprises. Ces nouveaux coûts sont sans comparaison avec les réserves existantes.
- Si les réserves devaient suffire, le prix de la vignette demeurerait à 40 francs, même en cas d'acceptation de la hausse. En effet, la hausse du prix ne sera effective que lorsque les réserves de la caisse routière seront inférieures à un milliard de francs.

Même si le trafic a doublé ces vingt dernières années, il n'est pas nécessaire d'augmenter le prix de la vignette. En effet, le surplus de trafic engendre une augmentation des revenus pour la caisse routière.

- C'est faux. Les revenus engendrés par la vignette sont inchangés qu'un véhicule roule 10'000 ou 20'000 kilomètres par an. Ainsi l'usage plus important des routes n'est pas compensé par un revenu supplémentaire.
- L'impôt sur les huiles minérales est alimenté non seulement par les carburants (essence), mais également par les combustibles. Mais ces revenus sont indépendants du niveau de trafic. En règle générale on peut dire tant pour l'impôt sur les huiles minérales que pour la surtaxe des huiles minérales, que les voitures consomment moins de carburant que par le passé. Cela est réjouissant du point de vue écologique, mais induit une baisse des revenus pour la caisse routière.



17 centimes par jour pour davantage de sécurité et une réduction du trafic routier dans les villes et villages

Qui utilise la route doit la payer.

Il est juste que les usagers de la route contribuent au financement de cette dernière. La hausse de vignette de 60 francs par an est tout à fait acceptable, puisqu'elle ne représente que 17 centimes de plus par jour et par voiture.

Une contrepartie pour le plus grand nombre.

Pour 17 centimes par jour et par voiture, il sera possible de réaliser de nombreux contournements de villages et de petites villes, attendus depuis longtemps. Les utilisateurs-payeurs bénéficieront à juste titre de ces améliorations, de même que les habitants de ces villes et villages qui subissent depuis des années les nuisances du trafic routier (bruit, émissions, accidents, etc.).

Des routes plus sûres et plus respectueuses de l'environnement.

Pour 17 centimes par jour, les automobilistes contribuent à améliorer l'entretien, la sécurité, les mesures antibruit et la protection de l'environnement des nouvelles routes nationales: des mesures non seulement judicieuses, mais aussi nécessaires. L'argent sera utilisé pour séparer le trafic cycliste de la circulation automobile et pour mieux séparer le trafic routier bidirectionnel. Des parois antibruit et des passages à faune seront planifiés et financés de

manière centralisée. Toutes ces mesures qualitatives permettent d'améliorer graduellement la mobilité.

Un meilleur réseau routier au profit des transports publics régionaux.

Pour 17 centimes par jour, les charges financières des cantons seront réduites de trois cents millions de francs par année, autant d'argent qui manquerait en cas de refus de la hausse de la vignette. Dans ce cas de figure, les cantons seraient forcés d'économiser, ce qui augmenterait la pression sur les transports publics, les écoles et les dépenses sociales. En revanche, la hausse de la vignette profitera également aux transports publics régionaux (bus), qui bénéficieront de routes plus sûres.

Pour notre comité, il est important que l'argent de la vignette ne serve pas à financer un hypothétique deuxième tunnel routier du Gothard. Nous soulignons donc que ce projet fera l'objet d'un vote populaire séparé.

Pour toute suggestion et toute question

N'hésitez pas à nous envoyer un e-mail à: info@vignette-equitable.ch

Souhaitez-vous soutenir financièrement le comité «pour une vignette équitable»?

Cliquez ici pour obtenir un [bulletin de versement](#).

Alliance pour plus de sécurité sur les routes

Banque: EEK SA, 3011 Berne

PC 30-38155-7

IBAN CH65 0839 4044 4421 0314 6

Un grand merci pour votre contribution!



Contre-arguments

Les opposants à l'augmentation du prix de la vignette se trompent:

- ✗ La hausse du prix de la vignette est exagérée.
 - ✓ Il ne s'agit pas seulement de l'entretien mais aussi de la sécurité du réseau des routes nationales et du financement indispensable des routes de contournement. De nouveaux fonds sont donc nécessaires. De plus, l'augmentation de la vignette ne sera effective que lorsque les réserves s'avéreront insuffisantes, soit vraisemblablement en 2016.
-

- ✗ C'est aux cantons de payer, pas aux automobilistes.
 - ✓ Le cofinancement par les automobilistes assure le financement par les utilisateurs réels. Si le financement de la reprise par la Confédération de 400 kilomètres de routes existantes n'est pas assuré par la vignette, ce sera aux cantons de l'assumer, ce qui renforcera la pression sur le financement des transports publics régionaux.
-

- ✗ Les étrangers paient moins que les Suisses.
- ✓ Les Suisses et les étrangers sont tous soumis au même régime: la vignette annuelle coûte 100 francs et la vignette pour deux mois consécutifs coûte 40 francs (par exemple pour les

véhicules utilisés seulement certaines saisons ou pour les touristes).

 L'augmentation de 150% est abusive.

 Aujourd'hui, le réseau autoroutier suisse coûte déjà des milliards de francs. Ces coûts augmenteront encore à l'avenir. En même temps, les coûts pour les déplacements en voiture restent globalement stables, alors que les prix pour le train, les bus et les trams ont considérablement augmenté au cours des deux dernières décennies. Les automobilistes ont longtemps été épargnés.

 Le produit de la vignette n'ira pas au trafic routier mais aux transports publics.

 L'intégralité des revenus de la vignette sera versée à la caisse routière. Le subventionnement du rail par la route n'a rien à voir avec la hausse de la vignette. Par contre, la pression financière sur les transports publics régionaux diminuera en cas d'acceptation de la hausse de la vignette.

 L'argent sera utilisé pour construire un deuxième tunnel au Gothard.

 L'argent provenant de la vignette ne sera pas détourné pour la construction d'un deuxième tunnel du Gothard, d'ailleurs inutile, ou pour d'autres projets qui n'ont pas été approuvés par les instances compétentes. Le OUI à la vignette est un oui à un financement équitable des autoroutes et non pas un oui à davantage de trafic routier.

 Voter OUI à la vignette, c'est accepter un tissu de mensonges.

 Le 24 novembre, nous votons sur la hausse du prix de la vignette. Ce vote n'est pas lié à d'autres objets touchant à la circulation routière. L'augmentation de la surtaxe sur les carburants, le fonds routier, l'initiative « vache à lait », le financement de l'infrastructure ferroviaire FAIF ou celui du second tunnel routier du Gothard sont tous des dossiers séparés qui feront l'objet de votes distincts.