



I211-1173

Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires

Rapport sur les résultats de la consultation

Août 2009

TABLE DES MATIÈRES

1. Synthèse des résultats	3
2. Introduction	4
2.1. Situation initiale et objet de la consultation	4
2.2. Participants à la consultation	4
2.3. Remarques préliminaires sur la synthèse des réponses	4
3. Synthèse des réponses à la consultation	4
3.1. Evaluation générale du projet mis en consultation	4
3.2. Principaux thèmes soulevés	4
3.3. Réponses à chacune des questions du questionnaire	5
3.3.1. Grandes lignes du projet	5
3.3.2. Contenu du projet	6
3.3.3. Option de construction de deux nouveaux éléments de réseau afin d'éliminer les goulets d'étranglement dans la région de Morges – Ecublens et dans la vallée de la Glatt	8
3.3.4. Adaptation partielle de la surtaxe sur les carburants	
a) afin de couvrir le surcroît des besoins ordinaires du financement spécial pour la circulation routière	
b) afin de réaliser de nouveaux éléments de réseau	
3.3.5. Tâches prioritaires du financement spécial pour la circulation routière	10
3.3.6. Autres remarques	10
4. Liste des destinataires qui ont remis un avis	11
4.1. Cantons	11
4.2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	11
4.3. Associations nationales	11
4.4. Autres	12

1. Synthèse des résultats

L'élément principal du projet mis en consultation était le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a également mis en discussion deux compléments au réseau et une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales pouvant atteindre 22 centimes par litre de carburant.

Programme d'élimination des goulets d'étranglement approuvé par la majorité des participants

Ce programme, avec sa structure modulaire et une définition quadriennale des projets, est largement approuvé par la majorité des milieux consultés. Nombre d'entre eux trouvent important que la nécessité d'agir ait été reconnue et que des mesures aient été proposées.

Certains déplorent que d'importants goulets d'étranglement subsistent sur les routes nationales malgré la mise en œuvre du programme et exigent la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires pour les éliminer.

Une minorité rejette le principe de d'aménager encore les routes nationales. Elle réclame une vue d'ensemble intermodale et la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires pour l'extension des transports publics. Elle craint que l'aménagement des routes nationales ne crée des capacités supplémentaires qui concurrencent les transports publics et vont à l'encontre de l'objectif politique du transfert modal.

Projets prioritaires et compléments au réseau largement approuvés

La majorité des milieux consultés ne conteste pas le module 1, avec ses quatre projets prioritaires Härkingen – Wiggertal, Blegi – Rütihof, mesures d'aménagement à Crissier et contournement nord de Zurich, financement compris. Les deux compléments proposés, dans la région de Morges – Ecublens et dans la vallée de la Glatt, sont aussi largement approuvés.

Demandes isolées de modifier l'ordre de priorité des projets et d'ajouter de nouveaux éléments de réseau

Plusieurs cantons directement concernés demandent des modifications du classement des projets (voir tableau sous 3.3.2). Ils demandent presque exclusivement le reclassement des projets dans un module de priorité supérieure. Ils exigent parfois d'optimiser les projets proposés ou d'éliminer les goulets d'étranglement constatés par la réalisation de nouveaux éléments de réseau et de renoncer à l'aménagement proposé de la route nationale existante.

Augmentation de l'impôt sur les huiles minérales soumise à conditions

Les cantons soutiennent en majorité une augmentation des impôts sur les huiles minérales aussi bien pour le surcroît de besoins ordinaires que pour la réalisation de nouveaux éléments de réseau. Ils sont nombreux à soutenir le modèle de la DTAP, qui prévoit d'affecter l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales directement au fonds d'infrastructure et de la limiter à la durée de vie du fonds.

Une autre partie des milieux consultés reconnaît la grande importance de routes nationales fonctionnelles pour la Suisse. Elle est également prête à allouer les moyens financiers nécessaires. Toutefois, elle n'envisage une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales que si les réserves du financement spécial pour la circulation routière sont entièrement épuisées, les recettes routières à affectation obligatoire sont utilisées pour les intérêts de la route, et l'existence de besoins financiers supplémentaires pour les routes est démontrée.

Une dernière partie rejette le principe de la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires pour les routes. Elle craint que celles-ci ne concurrencent les transports publics et ne compromettent l'objectif politique du transfert modal. Une fraction de ce groupe défend une redistribution des fonds routiers en faveur des transports publics.

2. Introduction

2.1 Situation initiale et objet de la consultation

Le 19 décembre 2008, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de mettre en consultation l'Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires. Cette consultation s'est ouverte le 19 décembre 2008 et a duré jusqu'au 17 avril 2009. Les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations économiques et les organisations actives à l'échelle nationale, les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que d'autres milieux intéressés ont été invités à y participer.

2.2 Participants à la consultation

Au total, 172 avis ont été émis jusqu'au 17 avril 2009 (voir chap. 4) ; 25 cantons (le canton de Glaris a renoncé à prendre position), une conférence intercantonale (DTAP), 5 partis politiques nationaux, 23 associations nationales, 18 autres institutions et 90 habitants de la commune de Muri bei Bern ont participé à la consultation.

2.3 Remarques préliminaires sur la synthèse des réponses

Le texte qui suit est une synthèse des propositions, parfois détaillées, de modifications, précisions et compléments, et n'en présente que les points essentiels. Les réponses ne sont classées sous oui ou non dans les tableaux correspondants que lorsque les positions exprimées sont claires. Les commentaires concernant chaque tableau présentent les réserves éventuelles.

De nombreux milieux consultés se sont prononcés plusieurs fois sur des questions centrales : une première fois dans les considérations générales de leur avis, une deuxième fois en répondant au questionnaire et, souvent, une troisième fois dans le résumé de leur avis. Le rapport ne revient de façon détaillée sur ces réponses qu'une fois, en général dans la synthèse des réponses au questionnaire (voir chap. 3.3).

3. Synthèse des réponses à la consultation

3.1 Evaluation générale du projet mis en consultation

Les cantons, les associations favorables à la route ainsi que le PRD, le PDC et l'UDC ont réservé un accueil globalement positif au projet. Le module 1, avec ses quatre projets prioritaires, et l'allocation proposée des moyens financiers nécessaires sont en majeure partie incontestés.

Une minorité de participants composée d'associations sceptiques face à la route, des Verts et du PS rejette le projet. Elle refuse fondamentalement l'aménagement des routes nationales et demande que les moyens financiers soient affectés à des projets de transports publics.

3.2 Principaux thèmes soulevés

- Autres compléments au réseau : canton de St-Gall : ajout d'une nouvelle « rocade sud pour St-Gall » ; canton de Genève : ajout d'une nouvelle traversée du lac et renonciation simultanée à l'aménagement de la route nationale sur son territoire ; canton de Berne : ajout d'un contournement nord-ouest et renonciation simultanée à l'aménagement de l'A1 existante ; canton d'Argovie : réalisation d'un tunnel routier sous le Heitersberg, Winterthour : ajout d'un contour-

nement sud-est de la ville dans l'arrêté sur le réseau au lieu de l'aménagement proposé du contournement existant ; canton de Lucerne : réalisation du bypass de Lucerne.

- Goulets d'étranglement saisonniers : quelques cantons signalent l'urgence d'éliminer certains goulets saisonniers. Ils proposent de les intégrer dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement, dans un cinquième module.
- Raccordements aux routes nationales : certains cantons et associations souhaitent que les raccordements aux routes nationales soient pris en compte lors de la planification et la mise en œuvre des projets d'élimination des goulets d'étranglement.
- Aires de stationnement pour les poids lourds le long des routes nationales : quelques associations et cantons demandent la réalisation de plus de places de stationnement pour les poids lourds le long des routes nationales.
- Gestion des bandes d'arrêt d'urgence : certains des milieux consultés proposent l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence pour la circulation à titre de mesure temporaire pour éliminer les goulets d'étranglement.

3.3 Réponses à chacune des questions du questionnaire

3.3.1 Grandes lignes du projet

Vue d'ensemble des réponses sur les grandes lignes du projet	Oui	Non
• Cantons	24	0
• Partis	3	2
• Associations nationales	13	5
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	3	3

- Les cantons et les associations approuvent largement les grandes lignes du projet. Beaucoup soulignent l'urgence d'agir pour améliorer la qualité de l'environnement et renforcer la sécurité routière. L'importance de disposer routes nationales parfaitement fonctionnelles pour l'économie suisse est aussi souvent mise en évidence.
- Quelques milieux consultés défendent l'élimination d'autres goulets d'étranglement et la mise à disposition des moyens financiers qu'elle requiert. Ils demandent l'élaboration d'un projet subséquent. Les milieux consultés soulignent que des solutions insuffisantes en raison de la pression prévisible des coûts ne devraient pas être adoptées, dans l'intérêt de la protection de l'environnement et de la compatibilité des mesures d'aménagement.
- L'Union lucernoise des arts et métiers souhaite une meilleure intégration des petites et moyennes agglomérations.
- Une minorité des milieux consultés déplore que le projet ne tienne pas compte de l'effet de la taxe sur le CO₂ ni des possibilités de gestion du réseau au moyen du péage routier. Elle soutient une stabilisation du trafic routier et un transfert aussi important que possible des transports routiers aux transports publics. Un parti (PS) demande que l'aménagement des routes nationales fasse l'objet d'une décision soumise au référendum, que le transfert vers les transports publics soit poursuivi de façon conséquente et que la clé de financement soit adaptée (50% transports publics et 50% routes).

3.3.2 Contenu du projet

Vue d'ensemble des réponses sur le contenu du projet	Oui	Non
• Cantons	20	2
• Partis	3	2
• Associations nationales	14	5
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	2	3

- Le module 1, qui contient les mesures d'aménagement prioritaires et leur financement, est en grande partie incontesté.
- Les cantons d'Argovie, de Lucerne et de Schaffhouse demandent le transfert de quatre projets du module 3 (besoins non financés) au module 2 (besoins financés ; voir tableau ci-dessous pour les détails).
- Certains cantons veulent avoir la garantie que les projets du module 2 seront poursuivis et que leur planification est financée.
- Certains cantons et associations signalent les goulets d'étranglement saisonniers, qui pourraient être intégrés dans un cinquième module du programme d'élimination des goulets d'étranglement. De plus, ils estiment que la capacité du Gothard doit être garantie à tout moment.
- Le canton de Berne, la ville de Berne ainsi que la commune de Muri bei Bern et nombre de ses habitants défendent avec véhémence un tracé souterrain (long contournement Est) ou une couverture complète de la route nationale A6 en zone urbanisée.
- Le canton et la ville de Berne s'opposent farouchement à l'aménagement proposé de l'A1 avec un deuxième viaduc de Felsenau. Ils exigent à sa place la réalisation d'un nouvel élément de réseau « contournement nord-ouest ».
- Le canton de St-Gall déplore qu'aucune solution financée ne soit prévue pour le goulet d'étranglement de la région de St-Gall, pourtant reconnu de niveau III (deux à quatre heures par jour de bouchons ou de trafic ralenti). Il demande que des solutions soient cherchées pour éliminer ce goulet d'étranglement.
- Le canton d'Argovie souhaite qu'une priorité plus grande soit donnée aux projets de l'A1, que le programme d'élimination des goulets d'étranglement intègre les raccordements au réseau des routes nationales et que les réfections du revêtement et les mesures antibruit soient coordonnées avec l'aménagement.
- Certaines associations consultées estiment que le projet tient trop peu compte des aspects intermodaux et des exigences de l'aménagement du territoire. Elles demandent que le projet soit remanié en conséquence.
- Certaines associations signalent les possibilités de réduire le trafic par une éventuelle taxe sur le CO₂ et par le péage routier. A leur avis, une utilisation adéquate de ces instruments rend superflu l'aménagement des routes nationales. Elles défendent le transfert du trafic de la route au rail et ne veulent pas injecter de moyens financiers supplémentaires dans l'infrastructure routière.

Les cantons demandent les modifications suivantes du programme d'élimination des goulets d'étranglement :

Can ton	Projet	Module selon projet fédéral	Module selon demande du canton	Coût en millions de CHF	Remarques des cantons sur leurs demandes
AG	Aarau-est à Birrfeld	3	2	330	
AG	Elargissement à 8 voies Wetztingen – Dietikon	3	4	210	
AG	Tunnel routier du Heitersberg (Birrfeld-Wetztingen y compris Baregg)	4	3		A examiner comme nouvel élément de réseau dans le cadre d'une étude d'opportunité et à réévaluer dans un prochain programme
BE	Wankdorf – Muri avec contournement est court	2	2	1090	Protection accrue contre le bruit, p. ex. par tracé souterrain ou tranchée couverte
BE	Weyermannshaus – Wankdorf	2	2	295	Renonciation à l'aménagement de la route nationale existante au profit d'un contournement nord-ouest
BE	Wankdorf – Schönbühl	2	2	95	Renonciation à l'aménagement de la route nationale existante en faveur d'un contournement nord-ouest
BL	Elargissement à 8 voies Hagnau – Pratteln – Liestal	4	3	420	La liaison Bâle – Zurich doit bénéficier du même niveau de priorité que Berne – Zurich ou Genève – Lausanne.
GE	Perly – Meyrin	3	(4)	840	Renonciation à l'aménagement de la route nationale existante au profit d'une nouvelle traversée du lac
GE	Meyrin – le Vengeron	3	(4)	320	Renonciation à l'aménagement de la route nationale existante au profit d'une nouvelle traversée du lac
GR	Landquart – Sargans	–	5		Intégrer les goulets d'étranglement saisonniers dans un module supplémentaire (5)
LU	Aménagement Lucerne-nord (Emmen-nord – Buchrain)	3	2	240	Le classement dans les modules est généralement faux. L'axe nord-sud est gravement sous-évalué. Demande un système global du bypass de Lucerne
LU/ NW	3 ^e tube du tunnel du Sonnenberg, bypass court	3	2	1500	Le classement dans les modules est généralement faux. L'axe nord-sud est gravement sous-évalué. Demande un système global du bypass de Lucerne
LU et ZG	Buchrain – Rütihof	4	3	220	
NW			5		Il manque les goulets d'étranglement saisonniers, p. ex. A2 et A8 à Hergiswil.

SG	St-Gall Kreuzbleiche – Neudorf	3	Complément de réseau éventuel	xxx	Il est étrange qu'aucune solution financée ne soit présentée pour un tronçon de route nationale de degré de surcharge III.
SH	2 ^e tube du tunnel de Fäsens-taub	3	2	305	
ZH	Andelfingen – Winterthour	2	3		Rétrogradation demandée parce que l'aménagement proposé accroît la pression du trafic sur la région Winterthour – Zurich

3.3.3 Option de construction de deux nouveaux éléments de réseau afin d'éliminer les goulets d'étranglement dans la région de Morges – Ecublens et dans la vallée de la Glatt

Vue d'ensemble des réponses sur la construction de nouveaux éléments de réseau	Oui	Non
• Cantons	19	0
• Partis	2	1
• Associations nationales	9	3
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	2	1

- Les cantons approuvent pour la plupart les deux compléments proposés dans la région de Morges – Ecublens et dans la vallée de la Glatt. Quelques-uns demandent que l'arrêté sur le réseau intègre d'autres compléments de réseau pour éliminer les goulets d'étranglement dans les régions de St-Gall (rocade sud), Genève (traversée du lac), Berne (contournement nord-ouest), Argovie – Zurich (tunnel routier du Heitersberg), Winterthour (contournement sud-est) et Lucerne (bypass). Les milieux consultés souhaitent en général remédier au surcroît de trafic prévisible par des mesures supplémentaires. Un canton (GR) souhaite l'examen des deux compléments proposés à cause des coûts élevés.
- Les avis divergent concernant le financement des nouveaux éléments de réseau : les organismes consultés défendent pour la plupart un financement par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Seuls quelques-uns demandent un financement par le fonds d'infrastructure.
- Les associations sceptiques face à la route et un parti (les Verts) rejettent le principe de nouveaux éléments de réseau. Ils demandent l'allocation de moyens financiers supplémentaires pour l'extension des transports publics.
- Un parti (PS) approuve les nouveaux éléments de réseau à condition qu'ils soient soumis au référendum facultatif.
- Une association (SAB) aimerait avoir la certitude que le réseau ne sera étendu qu'après son achèvement et que les moyens financiers nécessaires à cet effet sont disponibles.
- Une association (FSU) propose de renoncer à l'allocation de moyens financiers supplémentaires. Elle estime que les moyens limités disponibles garantiraient que seuls les goulets d'étranglement vraiment importants soient éliminés. Selon cette proposition, il ne faudrait envisager de nouveaux éléments de réseau que s'il n'existe pas d'alternative.

3.3.4 Adaptation partielle de la surtaxe sur les carburants

- a) *afin de couvrir le surcroît des besoins ordinaires du financement spécial pour la circulation routière*

Vue d'ensemble des réponses sur l'adaptation de la surtaxe sur les carburants pour couvrir le surcroît des besoins ordinaires	Oui	Non

• Cantons	20	2
• Partis	0	4
• Associations nationales	9	8
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	2	4

b) afin de réaliser de nouveaux éléments de réseau

Vue d'ensemble des réponses sur l'adaptation de la surtaxe sur les carburants pour réaliser de nouveaux éléments de réseau	Oui	Non
• Cantons	18	2
• Partis	0	4
• Associations nationales	6	11
• Autres (associations et partis régionaux, communes, particuliers)	2	5

- Les cantons approuvent en majorité une augmentation de la surtaxe sur les carburants. Neuf cantons (SZ, SG, NW, OW, AR, FR, JU, UR, TG) soutiennent explicitement le modèle de financement de la DTAP, qui prévoit d'affecter l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales directement au fonds d'infrastructure et de la limiter à la durée de vie du fonds.
- Différents partis (PRD, UDC) et associations reconnaissent la grande importance de routes nationales fonctionnelles pour la Suisse et sont prêts à mettre à disposition les moyens financiers nécessaires. Ils estiment toutefois que l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales n'entrera en ligne de compte que lorsque plusieurs conditions seront remplies. Ils demandent que les fonds routiers soient affectés intégralement à des tâches liées à la circulation routière, et que les réserves du financement spécial pour la circulation routière soient dissoutes et utilisées également en faveur de l'infrastructure routière. A long terme, elles souhaitent un désenchevêtrement des moyens financiers affectés au rail et à la route. Des voix isolées demandent une augmentation de la vignette autoroutière pour financer les projets routiers.
- Un canton (VS) se prononce contre une augmentation de la surtaxe sur les carburants à cause de la crise conjoncturelle actuelle. Il propose d'augmenter progressivement l'impôt sur les carburants et l'harmoniser avec les besoins du programme d'élimination des goulets d'étranglement.
- Certains milieux consultés souhaitent que l'adaptation de la surtaxe sur les carburants s'applique plus longtemps. L'augmentation devrait en outre rapporter un bénéfice immédiatement perceptible. Un canton (ZH) s'engage pour que l'augmentation ne s'élève pas à plus de 7 centimes par litre à long terme.
- Un canton (BS) signale qu'il n'y a en principe pas lieu de répondre automatiquement aux nouveaux besoins par des augmentations de taxes. Il faut examiner s'il ne serait pas possible de les satisfaire de façon plus efficace et plus avantageuse. Si ce n'est pas le cas, une augmentation de la surtaxe sur les carburants pourrait constituer une approche adéquate.
- Les partis sont défavorables à une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales pour diverses raisons. Les uns demandent une planification restrictive des projets routiers si l'argent est insuffisant. Ils aspirent en outre à une redistribution fondamentale des fonds en faveur des transports publics. Les autres demandent que les fonds routiers ne soient plus utilisés pour des projets de transports publics et que les réserves disponibles du financement spécial pour la circulation routière soient d'abord entièrement épuisées.
- Une partie des associations est contre une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales. Elles jugent non porteur d'avenir de devoir remettre à plus tard des projets

d'aménagement des transports publics tant que la route dispose d'autant de moyens financiers. Elles défendent une redistribution des moyens financiers en faveur des transports publics.

- Certaines associations sont d'accord avec l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales pour autant que l'on renonce en contrepartie à la taxe sur le CO₂. Un parti (PS) demande au contraire explicitement de ne pas réduire la taxe sur le CO₂ à cause d'une éventuelle augmentation de l'impôt sur les huiles minérales.
- Diverses associations demandent que les moyens financiers de la route soient à l'avenir utilisés exclusivement pour financer des tâches routières. Elles veulent en outre que les provisions du financement spécial pour la circulation routière soient dissoutes et rémunérées avec effet rétroactif. Comme il n'existe pas de mandat légal pour un transfert du trafic individuel motorisé aux transports publics, elles réclament le désenchevêtrement des flux financiers de la route et du rail. Elles demandent de ne pas prolonger les contributions du financement spécial pour la circulation routière au fonds FTP ("quart des NLFA"). A leur avis, une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales ne serait pas nécessaire si ces mesures étaient mises en œuvre.

3.3.5 Tâches prioritaires du financement spécial pour la circulation routière

- Pour une grande partie des cantons (13), des associations (11 ass. nationales, 3 ass. régionales) et des partis (3), l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes nationales sont les tâches prioritaires du financement spécial pour la circulation routière.
- Sont également jugés prioritaires le financement de l'élimination des goulets d'étranglement (par 5 cantons et 2 ass. nationales), les contributions aux transports publics (par 3 cantons, 2 ass. nationales, 1 ass. régionale et 1 parti) et les contributions aux cantons (par 2 cantons, 2 ass. nationales et 1 ass. régionale).
- Deux associations régionales estiment que la mise en œuvre des projets d'agglomération est prioritaire.
- Le canton du JU voit la priorité du financement spécial pour la circulation routière dans les nouveaux raccordements au réseau des routes nationales ; celui du TI considère que la sécurité des tunnels et les mesures de construction pour se protéger des dangers naturels sont prioritaires.

3.3.6 Autres remarques

- Les associations sceptiques face à la route font observer que les effets de Rail 2030 n'ont pas été pris en compte. Elles estiment que la promotion des transports publics devrait provoquer un revirement de tendance qu'il s'agit d'intégrer dans les réflexions. Elles ont des doutes sur le bilan en matière d'accidents, envisagé comme positif. Elles remettent en question l'analyse coûts-bénéfices. Elles estiment que l'aménagement des routes nationales accroît la pollution de l'environnement.
- Certains milieux consultés font observer la grande importance d'une coordination des différents canaux de financement. Ils souhaitent remettre en question la poursuite du financement du trafic ferroviaire par le trafic routier.
- Plusieurs milieux consultés interviennent pour que le programme s'oriente résolument vers la préservation de la qualité de vie et l'amélioration de la qualité de l'habitat.
- Un canton (AI) trouve incompréhensible que l'on demande autant de moyens financiers supplémentaires en si peu d'années. A propos de l'adoption de la loi sur le fonds d'infrastructure, on disait encore en 2005 qu'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales n'était pas nécessaire pour alimenter le fonds d'infrastructure.

- Un canton (BE) estime que la Confédération doit financer les éventuels besoins supplémentaires en personnel que ce projet engendre dans les cantons.
- Quelques milieux consultés font remarquer que le projet n'est qu'un début pour adapter les investissements dans l'infrastructure routière, négligés pendant des années, aux besoins actuels et futurs. Ce projet aide en outre l'économie en crise par sa fonction de programme conjoncturel.
- Une minorité déplore que le programme profite surtout aux grandes régions économiques. Le projet ne devrait pas entraîner une réduction des contributions, déjà modestes, en faveur des régions de montagne et périphériques.
- Quelques cantons font observer que l'augmentation du trafic motorisé individuel considérée par la Confédération lors de l'élaboration du programme d'élimination des goulets d'étranglement est trop faible. Ils déplorent en outre que les réflexions n'aient inclus aucune réserve de capacité. Ils estiment par conséquent nécessaire d'aménager les routes nationales et d'augmenter les moyens financiers disponibles.

4. Liste des destinataires qui ont remis un avis

4.1. Cantons

- AG, Conseil d'Etat du canton d'Argovie
- AI, Président et Conseil d'Etat du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
- AR, Conseil d'Etat du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
- BE, Conseil d'Etat du canton de Berne
- BL, Conseil d'Etat du canton de Bâle-Campagne
- DTAP, Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 8034 Zurich
- BS, Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville
- FR, Conseil d'Etat du canton de Fribourg
- GE, Conseil d'Etat du canton de Genève
- GL, Conseil d'Etat du canton de Glaris
- GR, Gouvernement du canton des Grisons
- JU, Gouvernement de la république et canton du Jura
- LU, Conseil d'Etat du canton de Lucerne
- NE, Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel
- NW, Président et Conseil d'Etat du canton de Nidwald
- OW, Conseil d'Etat du canton d'Obwald
- SG, Gouvernement du canton de St-Gall
- SH, Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse
- SO, Conseil d'Etat du canton de Soleure
- SZ, Conseil d'Etat du canton de Schwyz
- TG, Conseil d'Etat du canton de Thurgovie
- TI, Conseil d'Etat du canton du Tessin
- UR, Direction des travaux publics du canton d'Uri
- VD, Conseil d'Etat du canton de Vaud
- VS, Conseil d'Etat du canton du Valais
- ZG, Conseil d'Etat du canton de Zoug
- ZH, Conseil d'Etat du canton de Zurich

4.2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

- PDC, Parti démocrate-chrétien de la Suisse, 3001 Berne
- PRD, Parti radical-démocratique suisse, 3001 Berne
- PRD, Parti radical-démocratique suisse, 3073 Gümliigen
- Parti écologiste suisse, 3011 Berne
- PS, Parti socialiste suisse, 3003 Berne
- PS, Parti socialiste suisse, 3074 Muri
- UDC, Union démocratique du centre, 3001 Berne

4.3. Associations nationales

- ACS, Automobile Club de Suisse, 3000 Berne
- UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile, 3001 Berne
- Initiative des Alpes, 6460 Altdorf 1
- ASTAG, Association suisse des transports routiers, 3007 Berne
- constructionsuisse, 8042 Zurich
- Centre Patronal, 1094 Paudex

- economiesuisse, Fédération des entreprises suisses, 8032 Zurich
- Fédération Infra, 8042 Zurich
- FRS, routesuisse, Fédération routière suisse, 3001 Berne
- FSU, Fédération suisse des urbanistes, 9001 St-Gall
- SAB, Groupement suisse pour les régions de montagne, 3001 Berne
- USP, Union Suisse des Paysans, 5201 Brugg
- SEV, Syndicat du personnel des transports, 3000 Berne 6
- USS, Union syndicale suisse, 3007 Berne
- ACS, Association des Communes Suisses, 3322 Schönbühl-Urtenen
- USAM, Union suisse des arts et métiers, 3001 Berne
- SM, Swissmechanic, 8570 Weinfelden
- UVS, Union des Villes Suisses, 3000 Berne 6
- SVI, Association suisse des ingénieurs et experts en transports, 9001 St-Gall
- TCS, Touring Club Suisse, 3001 Berne
- ATE, Association Transports et Environnement, 3001 Berne
- UTP, Union des transports publics, 3000 Berne
- WWF Suisse, 8010 Zurich

4.4. Autres

- Médecins en faveur de l'environnement, 4013 Bâle
- BLS AG, 3001 Berne
- Comité d'opposition au contournement autoroutier de Morges, 1132 Lully
- Communauté intercommunale d'intérêt concernant l'aménagement autoroutier de la région morgienne, 1121 Bremblens, 1134 Chigny, 1135 Denens, 1027 Lonay, 1132 Lully, 1690 Lus-sy, 1125 Monnaz, 1122 Romanel-sur-Morges, 1113 St-Saphorin-sur-Morges
- FER, Fédération des Entreprises Romandes, 1211 Genève
- Commune de Muri, 3074 Muri
- Conseil communal de la ville de Berne, 3000 Berne 8
- IBK, Conférence internationale du lac de Constance, 8510 Frauenfeld
- IG Osttangente, 4052 Bâle
- KGL, Union des arts et métiers du canton de Lucerne, 6002 Lucerne
- Comité « Autobahn unter den Boden ! », 3073 Gümligen
- SEC, Société suisse des employés de commerce, 8027 Zurich
- Leist der Engehalbinsel, 3004 Berne
- Particuliers (de la commune de Muri) : 90 habitants
- RWU, Aménagement régional de Winterthur et environs, 8402 Winterthur
- Conseil municipal de Winterthur, 8402 Winterthur
- actif-traffic, 8036 Zurich
- Association « Winterthur : agil – mobil », 8401 Winterthur
- VRB, Verein Region Bern, 3001 Berne