

**Oui à la vérité des coûts et à
l'efficacité – non à l'obstruction
idéologique du trafic**



**Document de fond de l'Union démocratique
du centre concernant la politique des transports**

Table des matières

1. Situation de départ	4
2. Importance économique	5
2.1. Trafic routier	5
2.2. Transports ferroviaires	5
2.3. Transports aériens	6
2.4. Navigation et chemins de fer spéciaux.....	7
2.5. Conclusion.....	7
3. Interventions de l'Etat dans le domaine des transports	7
3.1. Impôts, taxes et redevances	7
3.1.1. Impôt sur les huiles minérales	8
3.1.2. RPLP	8
3.1.3. Impôt sur les véhicules à moteur.....	10
3.1.4. Prix du sillon	10
3.2. La réalité et non des idéologies.....	12
3.2.1. Taxe CO2	12
3.2.2. Péage routier urbain	13
3.2.3. Interventions politiques.....	14
3.3. Redistribution en faveur des caisses de pension des modes de transport	14
4. Les conséquences de l'interventionnisme étatique	16
4.1. Subventionnement transversal massif de la route par le rail.....	16
4.2. Rentabilité propre des différents modes de transport	17
4.3. Coûts des modes de transport	18
4.4. Aménagement selon le principe de la rentabilité.....	19
4.5. Vérité des coûts dans les transports	19
5. Les différents modes de transport	21
5.1. Trafic routier	21

5.1.1. Fluidifier le trafic	21
5.1.2. Elargissement des axes de transit.....	21
5.1.3. Achèvement du réseau des routes nationales	22
5.1.4. Agglomérations.....	24
5.2. Sécurité routière	25
5.2.1. Via Sicura	25
5.2.2. Mesures de modération du trafic.....	25
5.2.3. Terrorisme des amendes.....	26
5.3. Transports ferroviaires	27
5.3.1. Transfert de la route au rail	27
5.3.2. Grands projets ferroviaires (FTP)	29
5.3.3. Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).....	31
5.3.4. Entreprises de transport concessionnaires	32
5.4. Transports aériens	33
5.4.1. Réduction du trafic aérien.....	33
5.4.2. Initiative pour le plafonnement.....	33
5.4.3. Traité d'Etat	34
5.5. Trafic lent.....	34
5.5.1. Séparation des courants de trafic.....	34
5.5.2. Discrimination des transports individuels	34
6. Exigences de l'UDC.....	35
7. Annexe	38
7.1. Prestations de transport – Transport de personnes	38
7.2. Prestations de transport – Transport de marchandises.....	38
7.3. Transit alpin.....	39
7.4. Développement des heures de bouchons.....	40

1. Situation de départ

Les transports revêtent une importance existentielle pour notre pays: ils sont à la base de la croissance économique; ils desservent les diverses régions du pays; ils participent à la cohésion nationale. Par sa position au cœur de l'Europe, la Suisse constitue un véritable nœud ferroviaire et routier. Nos axes de transport nous donnent accès aux échanges internationaux de marchandises et nous ouvrent ainsi des capacités supplémentaires dans le secteur commercial qui connaît une croissance foudroyante. Mais le trafic répond aussi à un besoin fondamentalement humain, le besoin de mobilité.

Ces dernières années, la politique suisse des transports s'est de plus en plus éloignée de ces réalités. Au lieu de se référer, comme dans d'autres domaines, aux principes économiques et aux facteurs déterminants de la croissance, l'Etat a investi des milliards dans des modes de transport inefficients comme le rail. Cette folie idéologique ignore complètement les règles les plus élémentaires de l'économie et de la vérité des coûts. Nonobstant les milliards de francs d'argent des contribuables dépensés pour le trafic ferroviaire, les transports routiers de marchandises n'ont cessé de gagner des parts au marché dans le transit alpin. Le trafic de personnes a connu une évolution semblable bien que là aussi les pouvoirs publics aient versé des milliards au rail.

Ces milliards investis dans les transports ferroviaires proviennent presque exclusivement des fonds constitués par les usagers de la route pour leur propre infrastructure. En fait, il s'agit là d'un détournement de fonds dans le mépris le plus total des dispositions constitutionnelles sur l'affectation du produit des impôts routiers. Les planificateurs des transports, généralement issus de la gauche politique, ont soigneusement évité de supprimer les goulets d'étranglement dans le trafic routier alors que c'est sur les routes qu'a lieu une véritable croissance depuis plusieurs décennies. Les conséquences catastrophiques de cette politique des transports anti-route marquée par l'idéologie de gauche sont aujourd'hui bien visibles: des pertes économiques de plusieurs milliards de francs chaque année à cause des attentes dans les bouchons, une pollution massive de l'environnement à cause des routes engorgées, des inconvénients graves pour certains sites économiques.

Deux décennies plus tard, après avoir gaspillé des milliards de francs d'argent des contribuables, la politique ferroviaire de la gauche est elle aussi au bord de l'abîme: dépassement massif du coût de la NLFA, manque de transparence du fonds FTP, manipulations comptables dans le bilan annuel des CFF, peuple sciemment trompé lors des votations sur le financement des transports ferroviaires. La liste des erreurs de politique financière et de politique des transports commises par nos stratèges gauchistes de la politique des transports est longue et ne cesse de croître.

Or, l'évolution constatée durant ces dernières années et même décennies est évidente: la part en pour-cent aux transports de la route augmente, celle du rail diminue. Le degré de rentabilité propre confirme ce constat: la route couvre à raison de plus de 100% les coûts qu'elle occasionne alors que ce taux est juste de 25% pour le rail¹. Une nouvelle politique des transports doit donc veiller à ce que l'aménagement des infrastructures et l'utilisation des fonds publics à cet effet se fondent sur les principes de l'efficacité, des performances et de l'économie. La discrimination purement idéologique du trafic routier doit prendre fin.

2. Importance économique

En automne 2006, les offices fédéraux du développement territorial (ARE) et de la statistique (OFS) ont publié pour la première fois un aperçu global du coût et du rendement des transports terrestres. Outre leur participation au patrimoine économique public, les infrastructures de transport apportent une contribution indispensable à la croissance économique dans de nombreux domaines.

2.1. Trafic routier

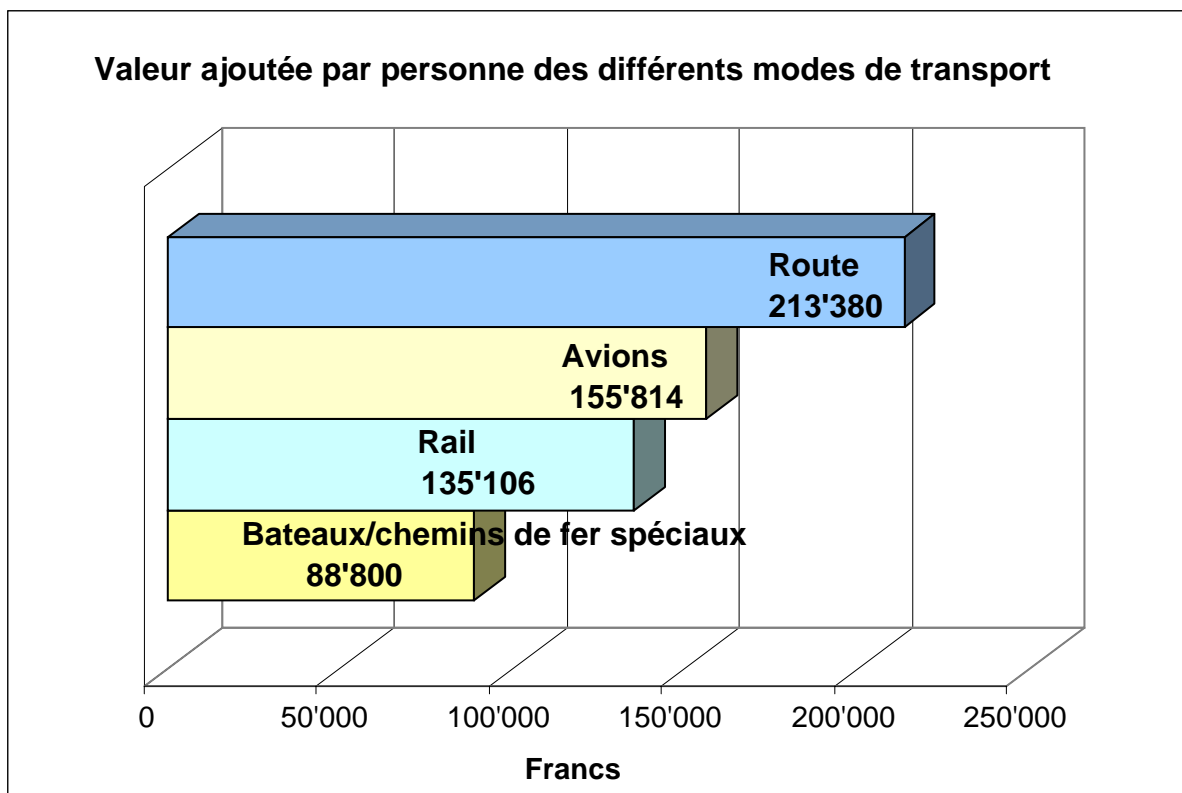
Parmi tous les modes de transport, le trafic routier constitue le facteur économique le plus important. Sa valeur ajoutée totale (somme des effets directs et indirects) était de 46,06 milliards de francs en 2001, montant qui correspond à 10,9% du produit intérieur brut (PIB). A côté de sa part importante à la création de valeur ajoutée en Suisse, le trafic routier est aussi un important employeur. 216 000 personnes travaillent dans ce secteur, soit 6,9% de la quote-part d'emploi totale. Outre sa valeur ajoutée, le trafic routier génère encore d'autres effets utiles comme des gains de temps qui accroissent l'efficacité et accélèrent ainsi la croissance économique. La contribution annuelle à la croissance économique de la route et du rail sur la base de ces effets utiles accessoires est estimée à 2,6 milliards de francs, la route y prenant la part du lion avec 87,5%.

2.2. Transports ferroviaires

Les transports ferroviaires génèrent une valeur ajoutée annuelle de 6,35 milliards de francs.² Leur part au PIB est de 1,5%, soit presque huit fois moins que le trafic routier. Une analyse détaillée de ces chiffres indique cependant que le nombre d'employés des transports ferroviaires est disproportionné par rapport à celui du trafic routier ou, en d'autres termes, la valeur ajoutée par employé est massivement plus élevée dans le trafic routier.

¹ Si on se base uniquement sur le produit des transports sans le rendement immobilier.

² Les chiffres concernant le trafic routier et ferroviaire se basent sur l'année de référence 2001.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS), Infrac, Ecoplan

2.3. Transports aériens

Les transports aériens jouent également un rôle très important pour la croissance économique de la Suisse. Publié en septembre 2006, le rapport sur le rôle économique de la navigation aérienne civile suisse confirme ce constat. Ainsi, la navigation aérienne civile suisse a créé en 2004 une valeur ajoutée de 6,7 milliards de francs tout en donnant du travail à quelque 43 000 personnes.³ La navigation aérienne civile est de surcroît un élément important de l'attractivité de la Suisse, par excellence axée sur les exportations et le tourisme. 35% de tous les touristes étrangers arrivent en Suisse par avion. Une proportion importante des entreprises étrangères qui se sont installées en Suisse ces dernières années citent explicitement les bonnes liaisons aériennes internationales comme l'un des principaux motifs du choix de leur implantation.

³ Si on considère le rôle économique dans le sens large du terme (effets induits et effet catalytique par les passagers), on arrive à 24,2 milliards de francs pour 163 000 employés.

2.4. Navigation et chemins de fer spéciaux

Grâce au port de Bâle, la Suisse dispose d'une liaison avec l'important centre de transbordement de marchandises de Rotterdam. Cela dit, la navigation rhénane a avant tout un caractère régional. La navigation évoquée dans ce chapitre concerne donc avant tout les bateaux de ligne sur les lacs et cours d'eau suisses. L'importance des chemins de fer spéciaux et des bateaux est relativement faible par rapport aux modes de transport cités plus haut. Ces secteurs ont généré une valeur ajoutée de 1,1 milliard de francs en 2002 et offrent près de 12 500 emplois.⁴

Les chemins de fer spéciaux comprennent les chemins de fer à crémaillère, les funiculaires, les téléphériques et d'autres installations touristiques. Comme la navigation, ils servent essentiellement au trafic touristique et jouent donc un rôle important pour le secteur du tourisme. Contrairement aux autres modes de transport, les chemins de fer spéciaux et les bateaux génèrent des emplois surtout dans les régions périphériques. Ils apportent ainsi une contribution notable à la sauvegarde des structures et de la substance de ces régions. En partie, elles en assurent même l'accès.

2.5. Conclusion

Il ressort clairement de ce qui précède que la route et la navigation aérienne sont plus économiques et plus efficaces que le rail:

Mode de transport	Valeur ajoutée	Employés	Part au PIB	Valeur ajoutée/personne
Route	46,09 Mrd. CHF	216'000	10,90%	213'380 CHF
Navigation aérienne	6,70 Mrd. CHF	43'000	1,50%	155'814 CHF
Rail	6,35 Mrd. CHF	47'000	1,50%	135'106 CHF
Chemins de fer spéciaux et bateaux	1,11 Mrd. CHF	12'500	0.26%	88'800 CHF

3. Interventions de l'Etat dans le domaine des transports

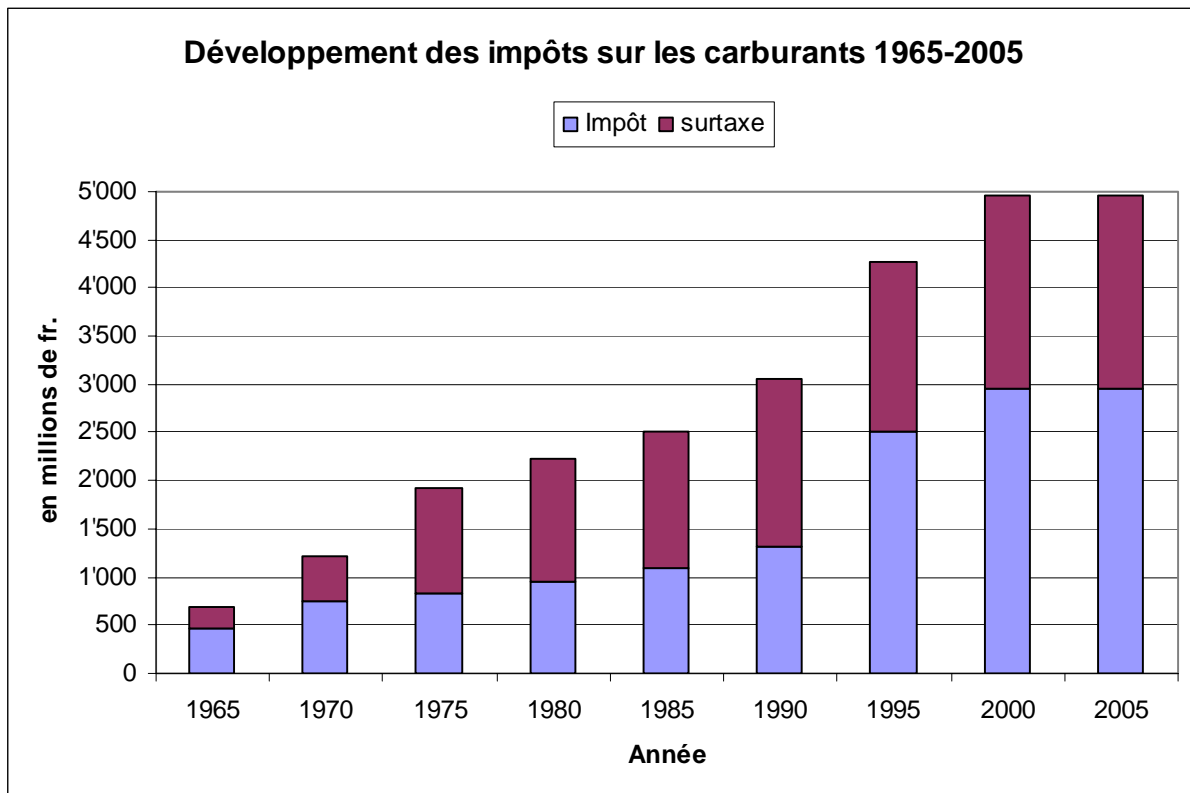
3.1. Impôts, taxes et redevances

Des taxes et des redevances sont perçues pour financer les infrastructures et les prestations dans le domaine des transports. L'imposition des différents moyens de transport est cependant très variable. Ce mode d'imposition permet à la Confédération d'influencer de manière ciblée le choix du moyen de transport. Les impôts et redevances ne concernant que le trafic routier, la route est massivement désavantagée par rapport au rail.

⁴ Source: Importance économique des transports publics en Suisse, p. 93 du texte allemand

3.1.1. Impôt sur les huiles minérales

Les carburants comme l'essence et le diesel sont soumis en Suisse à l'impôt sur les huiles minérales et à la surtaxe sur les huiles minérales. Ces deux impôts concernent exclusivement le trafic routier. En 2005, ils ont rapporté près de cinq milliards de francs. La moitié de ces recettes va directement à la caisse fédérale – elle est donc affectée aux dépenses générales de la Confédération et non pas à la route. L'augmentation du trafic individuel et son rôle croissant dans la vie quotidienne ont renforcé le rôle des transports privés pour la Confédération. Au fil des dernières décennies, l'impôt sur les huiles minérales et la surtaxe sont devenus une ressource financière importante comme en témoigne le graphique ci-dessous.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS)

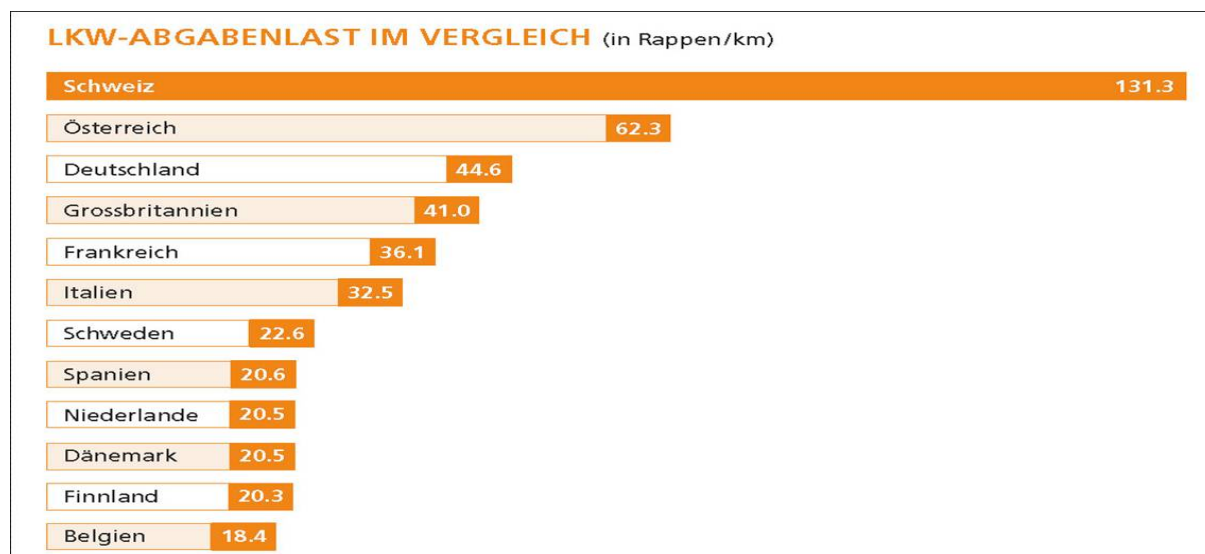
L'autre moitié du produit de cet impôt revient au dit financement spécial du trafic routier. Cet argent non plus ne profite pas uniquement au trafic routier, mais sert à financer d'autres dépenses (not. le fonds FTP). Et même les réserves restantes du financement spécial du trafic routier (3,855 milliards de fr. en 2005) seront versées en majeure partie (2,6 milliards de francs au titre d'un premier versement) au fonds d'infrastructure adopté par le Parlement durant la session d'automne et dont une forte partie est affectée aux transports publics.

L'UDC s'oppose à ce détournement du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Les recettes annuelles au titre du financement spécial du trafic routier ainsi que les réserves du financement spécial doivent bénéficier intégralement à la route.

3.1.2. RPLP

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est prélevée depuis le 1^{er} janvier 2001. Tous les véhicules de transport de marchandises suisses et étrangers d'un poids total admissible supérieur à 3,5 tonnes sont soumis à cette taxe sur le réseau routier public de Suisse et du Liechtenstein.⁵ L'essentiel du produit de cet impôt est utilisé pour la construction des deux tunnels ferroviaires alpins du St-Gothard et du Lötschberg.⁶ La Suisse a dû faire de nombreuses concessions à l'UE pour pouvoir introduire cette taxe.

Ainsi, la limite de poids a été portée de 28 à 40 tonnes (depuis 2005). Par ailleurs, la Suisse a accepté dans l'accord de transit avec l'UE de réaliser les nouvelles transversales alpines du St-Gothard et du Lötschberg (NLFA) pour le trafic de transit lié au rail sans aide financière de l'UE.⁷ Ces concessions irréflechies chargent non seulement le budget suisse de plus d'un milliard de francs par an, mais elles grèvent aussi lourdement les transports intérieurs suisses. Le produit de la RPLP provient à raison de 75% des entreprises suisses. Depuis l'introduction de la taxe poids lourds, les transports à l'intérieur des frontières helvétiques ont renchéri de 8 à 35% selon la catégorie de poids, les distances et les régions. A côté de la RPLP la Suisse prélève encore bien d'autres taxes et redevances qui grèvent les transports routiers. En comparaison internationale, cette charge est énorme:



Source: commission UE, ASTAG

Nonobstant cette charge fiscale totalement disproportionnée par rapport à l'étranger, la Confédération prévoit d'augmenter encore une fois de 10 à 15% la RPLP en 2008. Et cela

⁵ La RPLP est prélevée par kilomètre effectué en Suisse indépendamment du fait que le camion est chargé ou qu'il roule à vide. Elle est calculée en fonction du poids total du véhicule, de la catégorie d'émission du moteur et du kilométrage effectué.

⁶ L'article constitutionnel (art. 85 al. 2 cst) prévoit en fait l'affectation suivante de cet impôt: "Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés à la circulation routière."

⁷ En contrepartie, la Suisse a introduit la RPLP pour remplacer la taxe forfaitaire de 25 francs prélevée jusque-là. Les recettes de la RPLP devait assurer le financement des transversales ferroviaires alpines.

bien que, selon le compte routier, le trafic lourd couvre à raison de 139% les coûts qu'il occasionne.⁸

L'UDC s'oppose catégoriquement à toute nouvelle augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le trafic routier lourd couvre largement les frais qu'il occasionne. Aussi longtemps que cette situation persiste, il n'y a pas lieu d'augmenter l'imposition du trafic lourd.

3.1.3. Impôt sur les véhicules à moteur

La perception de l'impôt sur les véhicules à moteur est une compétence cantonale. Mais, par analogie à la RPLP et à d'autres taxes et redevances routières, le produit de cet impôt n'est pas utilisé intégralement pour le trafic routier, mais sert également à financer les transports publics (notamment des mesures de séparation des courants du trafic, des structures de transbordement pour favoriser les transports publics, etc.) ainsi que la construction de pistes cyclables, de sentiers pédestres, de corridors pour la faune, de mesures antibruit et des coûts externes du domaine de la santé. Diverses réglementations stipulant que le produit de l'impôt sur les véhicules à moteur ne revient pas seulement à des tâches routières, mais aussi à des mesures de protection de l'environnement et à l'encouragement d'un trafic ménageant l'environnement bétonnent légalement ce choquant détournement de fonds.⁹

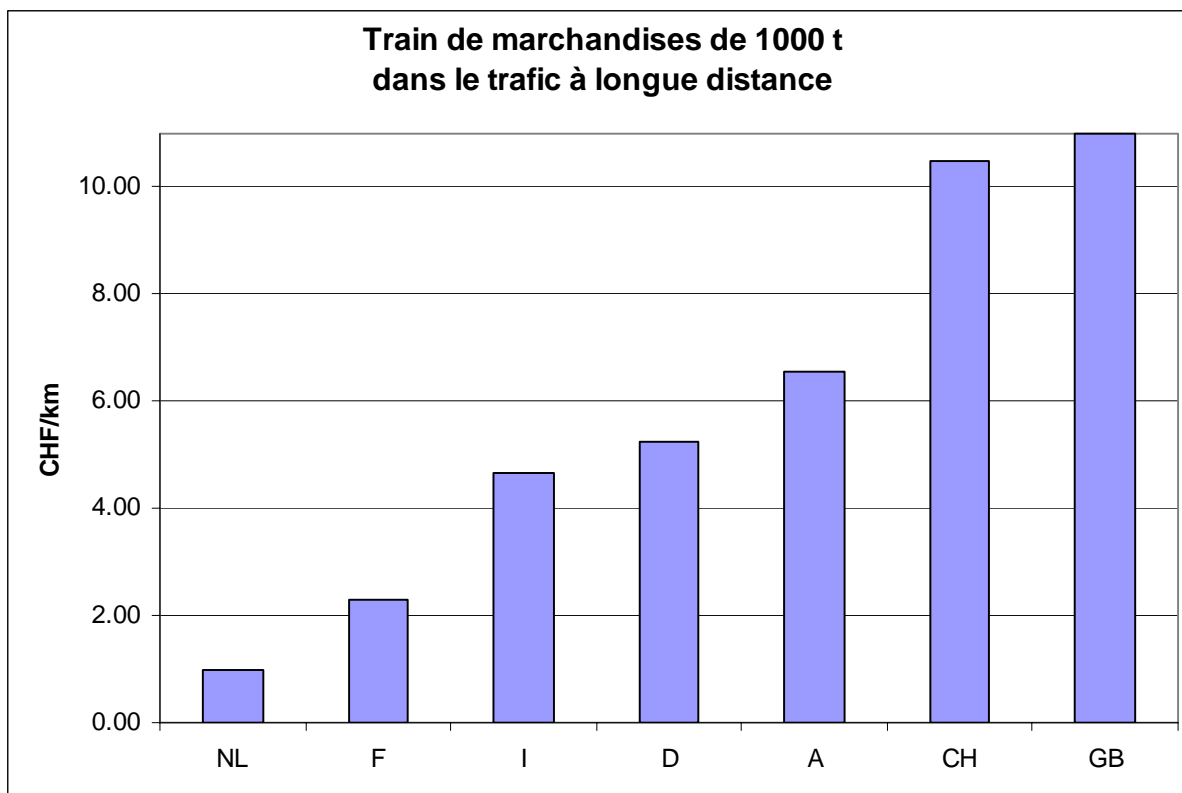
L'UDC s'oppose au détournement du produit des impôts sur les véhicules à moteur. Ces recettes doivent être utilisées exclusivement pour des tâches en rapport avec le trafic routier. Les détournements de fonds existants doivent être stoppés et cet argent doit être affecté aux transports individuels.

3.1.4. Prix du sillon

Les prix du sillon reposent sur des prix-limites uniformisés au niveau national, donc sur les frais d'exploitation et d'entretien qu'un train circulant occasionne. En fait, il s'agit de l'indemnité due pour l'utilisation d'un certain tronçon ferroviaire. Le montant du prix du sillon influence directement la compétitivité du trafic de marchandises sur le rail. En comparaison internationale, les prix du sillon sont très élevés en Suisse:

⁸ Compte routier suisse 2002, p. 10.

⁹ Même les autorités politiques admettent qu'il y a détournement de fonds comme cela ressort de la réponse du gouvernement cantonal bernois: "Les affirmations figurant dans l'étude du TCS du 7 janvier 2003 selon lesquelles le canton de Berne utilise à d'autres fins une partie des recettes affectées à la route sont d'une manière générale correctes." (Source: réponse du gouvernement du canton de Berne à l'interpellation Frainier Belprahon du 14 mai 2003)



Source: étude sur un nouveau système suisse de prix du sillon

Malgré ces prix élevés du sillon, les tarifs suisses ne couvrent pas les coûts, beaucoup s'en faut.¹⁰ Comparativement simple, le système suisse ne comporte cependant pas d'incitation à l'optimiser, contrairement à certains modèles européens qui tentent de déclencher des impulsions de diverses manières. Une autre caractéristique suisse réside dans l'imposition massive des transports de marchandises par rapport aux transports de personnes. Ces lourds prélèvements entravent inutilement le transfert des transports de marchandises de la route au rail. Pour lever cet obstacle il est indispensable de modifier le système du prix du sillon. Les CFF sont d'ailleurs conscients de la mauvaise rentabilité des transports de marchandises. Pour l'améliorer, certains de leurs cadres expriment parfois des idées pour le moins surprenantes comme ce fut le cas pour Daniel Nordmann, chef de CFF Cargo, qui affirme dans une interview vouloir davantage lier le prix du sillon à la demande (bourse au prix du sillon).¹¹

¹⁰ Etude sur un nouveau système suisse de prix du sillon, p. 57 du texte allemand. Ce tableau étonne: selon le compte des transports 2003 de l'OFT (p. 25 tableau G14), le rail serait deux fois moins cher que la route, soit 27 ct./tonne-kilomètre contre 57 ct./t-km. Des chiffres intéressants, car si tel était effectivement le cas, il faudrait se demander pourquoi le trafic ferroviaire doit être aussi massivement subventionné. Ou alors, les chiffres cités ne correspondent-ils tout simplement pas aux coûts réels? Dans une économie de marché libérale il paraît en tout cas extrêmement peu probable qu'une entreprise choisisse volontairement un mode de transport deux fois plus cher qu'un autre.

¹¹ "On peut bien sûr se demander s'il est indiqué de faire dépendre fortement les prix du sillon du poids du convoi. Le droit en vigueur offre déjà de la marge à des solutions plus originales. On pourrait ainsi favoriser un peu le trafic de marchandises durant les jours ouvrables et, par compensation, laisser davantage de sillons du trafic de personnes le week-end ou lier plus étroitement le prix du sillon à

L'UDC demande la modification du système actuel du prix du sillon. Dans un premier temps il faut réduire le prix pour les transports de marchandises. Les transports de marchandises ne doivent plus subventionner le trafic de personnes par le biais de prix du sillon surfaits.

3.2. La réalité et non des idéologies

Obnubilés par leurs conceptions et idéologies de gauche, les planificateurs des transports tentent toujours de régler les problèmes existants par des moyens inadéquats et provoquant des distorsions sur le marché. Voici quelques exemples de la folie gauchiste en matière de politique des transports.

3.2.1. Taxe CO2

La loi sur le CO2 est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2000. Elle prévoit parmi d'autres mesures une taxe sur le CO2. La taxe sur le CO2 est un impôt d'incitation sur la consommation de pétrole. Elle n'existe pour le moment que sur les combustibles (huile de chauffage). Dans le secteur des carburants (essence et diesel), l'industrie a pu – malgré l'opposition de la gauche – prendre une mesure efficace et surtout utile sur le plan de la protection de l'environnement, c'est-à-dire le centime climatique I. Alors que l'argent encaissé par le biais de la taxe CO2 (environ 650 millions de francs par an) serait remboursé au peuple par une machine de redistribution absurde et lourde (primes d'assurance-maladie), le centime climatique apporte une contribution réelle et directe à la protection de l'environnement.

Moyennant un prélèvement de seulement 1,5 ct./l de carburant, ce système permet de réduire les émissions de CO2 de 1,8 million de tonnes alors que la taxe CO2, qui charge le carburant de 9 ct./l, ne provoque qu'une réduction de 0,7 million de tonnes. Cette différence confirme un constat que l'on peut faire régulièrement: des prélèvements dont le seul but est de générer des fonds publics n'apportent que des résultats modestes – pour autant qu'ils aient des résultats. Ce constat élémentaire doit être pris en compte dans le futur développement des systèmes de transport. Le passé a montré que des mesures de redistribution, des concepts dirigistes et des subventionnements transversaux massifs ne servent pas la cause, mais uniquement l'idéologie de quelques incorrigibles donneurs de leçons qui se prennent de surcroît pour les sauveurs du monde. D'une efficacité immédiate et sans détour, des mesures facultatives étaient et sont toujours infiniment plus efficaces que des taxes étrangères au système.

la demande. Une entreprise qui veut faire transporter ses produits un jeudi où le trafic est dense paierait donc davantage pour l'utilisation du réseau ferroviaire qu'un lundi où la demande est faible. Voilà une solution novatrice." Daniel Nordmann dans le "Tagesanzeiger" du 17.11.2006.

L'UDC rejette catégoriquement la taxe CO2 sur les carburants.

3.2.2. Péage routier urbain

Le péage routier urbain ou road pricing est une autre proposition de la palette colorée des idéologues de gauche s'occupant de politique des transports. Ce système permettrait, affirmement bruyamment ses initiateurs, de régler les problèmes de transports dans les grands centres urbains. Il est vrai que ce péage moyenâgeux a effectivement été introduit dans quelques grandes villes européennes – avec un succès très variable. Si ces centres urbains ont effectivement noté une rapide amélioration des conditions de circulation, les commerces de la place ont subi une nette baisse de leur chiffre d'affaires au point qu'un bon nombre d'entre eux ont dû fermer leurs portes. Par ailleurs, nombre d'habitants des banlieues qui doivent se rendre en ville pour travailler subissent des coûts supplémentaires massifs.

La Constitution fédérale garantit l'utilisation des routes sans péage (art. 82 al. 3 cst.).¹² Toute exception à ce principe nécessite une modification de la Constitution fédérale. Tant la vignette autoroutière que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations disposent de leur propre base constitutionnelle.¹³ Le prélèvement d'un péage routier urbain exigerait également une modification de la Constitution fédérale – aussi bien dans l'idée d'une introduction définitive que dans celle d'un prélèvement à l'essai. Pour réduire la charge financière supplémentaire résultant d'un tel péage, le Conseil fédéral propose dans un rapport publié récemment de réduire ou de supprimer des prélèvements routiers comme la vignette autoroutière ou l'impôt sur les véhicules à moteur. L'impôt sur les véhicules à moteur étant du ressort des cantons, un changement à ce niveau exigerait une révision partielle de la Constitution fédérale.

L'UDC s'oppose strictement à la réintroduction de péages routiers moyenâgeux comme le road pricing. Le droit à l'utilisation gratuite des routes doit être respecté et il n'y a aucune raison de toucher à l'autonomie des cantons dans le prélèvement de l'impôt sur les véhicules à moteur.

¹² Le péage au Grand-St-Bernard s'explique par la situation particulière de cette route (le tunnel est un passage frontalier entre la Suisse et l'Italie qui connaît un système généralisé de péages routiers).

¹³ La perception de la vignette autoroutière est réglée dans l'art. 86 al. 2 cst., celle de la RPLP dans l'art. 85 al. 1-3 cst.

3.2.3. Interventions politiques

La discussion actuelle sur les diverses conceptions de la politique des transports est aussi alimentée par certaines propositions de groupements essentiellement de gauche. La palette des propositions va de l'interdiction de dits véhicules tout-chemin¹⁴ au renforcement des prescriptions existantes concernant l'étiquette-énergie en passant par un système bonus-malus lors de l'achat d'une voiture neuve. Toutes ces initiatives et conceptions ont une base commune: moyennant des interdictions, des obligations et des prélèvements fiscaux, elles visent non seulement à influencer la future politique des transports, mais surtout à imposer à la population un certain style de vie. Leurs auteurs refusent d'admettre que dans certaines régions ou dans certaines professions des véhicules d'un type particulier sont indispensables. Ils se moquent complètement des discriminations choquantes que provoqueraient leurs projets. L'UDC rejette cette manie législative des milieux de gauche. Des interdictions et des atteintes massives à la liberté personnelle ne peuvent constituer qu'un ultime recours dans un Etat libéral et démocratique. L'UDC refuse donc des mesures qui défavorisent unilatéralement certaines régions, certains groupes professionnels ou modes de vie. Il s'agit là d'interventions disproportionnées dans la vie privée des gens.

L'UDC rejette catégoriquement des initiatives et conceptions qui ont pour objectif de restreindre le libre choix du moyen de transport. Il n'est pas acceptable de discriminer des régions périphériques ou des groupes professionnels.

3.3. Redistribution en faveur des caisses de pension des modes de transport

L'assainissement des caisses de pension des CFF ainsi que des ETC devient une affaire de plus en plus brûlante. Il n'y a certes pas de lien direct entre les caisses de prévoyance-vieillesse des entreprises de transport et la politique des transports, mais l'état financier de premières se répercute tout de même sur la seconde.

Bien que la Confédération dépense chaque année quelque 8 milliards de francs sous la forme de subventions aux entreprises de transport, les caisses de pension des chemins de fer affichent des découverts massifs. Pour la seule caisse de pension des CFF, ce découvert atteint trois milliards de francs environ. Alors que la proportion de rentiers dans les caisses de pension est généralement inférieure à 30%, l'institution de prévoyance des CFF affiche un taux de 52% de rentiers. Le nombre de rentiers AI est également disproportionné auprès des

¹⁴ Les véhicules de la catégorie tout-chemin sont aussi appelés SUV (Sports Utility Vehicle). Un SUV est un véhicule offrant un confort routier semblable à celui d'une voiture de tourisme, mais capable d'évoluer dans le terrain et offrant un aspect semblable à celui d'un tout-terrain. Sous le titre "Initiative pour des véhicules plus respectueux des personnes", des groupes de gauche et écologistes ont lancé le 27 février une initiative populaire visant à interdire en Suisse des voitures présentant un risque élevé et produisant des émissions excessives.

CFF. Pour combler cette lacune dans la couverture de leur caisse de pension, les CFF envisagent, d'une part, de vendre une partie de leurs immeubles et, d'autre part, de demander une contribution de 1,6 milliard de francs à la Confédération, donc aux contribuables, alors que l'Etat central a déjà versé 12,5 milliards de francs d'argent des contribuables entre 1998 et 2001 pour assainir la caisse de pension des CFF.

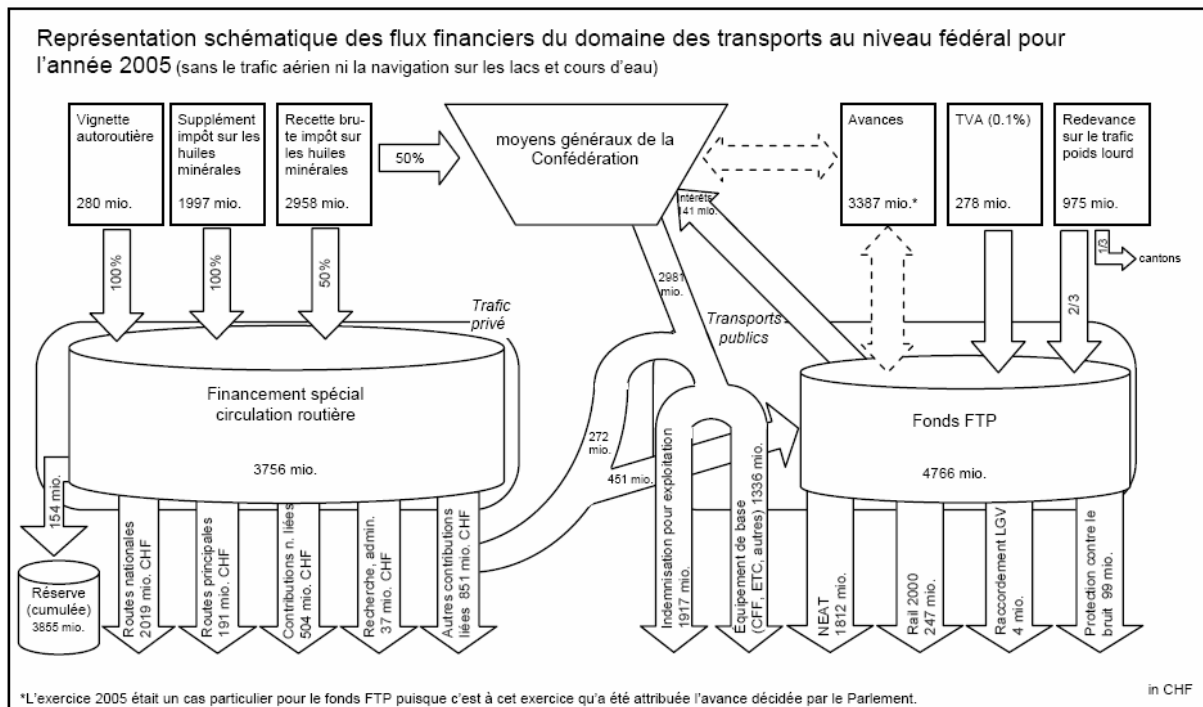
A côté de la caisse de pension des CFF, l'institution de prévoyance Ascoop, une caisse de pension auprès de laquelle environ 180 entreprises des transports et du tourisme sont assurées, estime également avoir droit à des contributions fédérales pour assainir ses finances. Fin 2004, le degré de couverture de cette caisse était encore de 76,5% avec un découvert en valeur absolue de 600 à 700 millions de francs. Pareilles revendications ne reposent sur aucune base légale et doivent donc être rejetées. Un assainissement d'Ascoop par la Confédération conduirait à de graves discriminations sur le marché au détriment des ETC (entreprises de transport concessionnaires) qui ne sont pas affiliées à Ascoop et qui gèrent leur caisse de pension sous leur propre responsabilité (par exemple, les Chemins de fer rhétiques).

L'UDC rejette catégoriquement un nouveau refinancement de la caisse de pension malade des CFF avec l'argent des contribuables, tout comme un éventuel assainissement d'Ascoop, cette dernière intervention ne reposant par ailleurs sur aucune base légale.

4. Les conséquences de l'interventionnisme étatique

4.1. Subventionnement transversal massif de la route par le rail

Les mesures de redistribution décrites ci-dessus et le détournement toléré par l'Etat de l'argent des contribuables ont principalement une conséquence: un subventionnement transversal massif des transports ferroviaires par le trafic routier: En 2005, les flux financiers se présentaient comme suit au niveau de la Confédération.



Source: Office fédéral du développement territorial ARE

Ce schéma ne dit rien ou presque de la rentabilité économique, de l'efficacité et de l'utilité des mesures prises concernant les différents modes et systèmes de transport. Ce qui est clair, en revanche, c'est que la majorité des flux financiers exposés ici sont alimentés exclusivement et uniquement par les usagers de la route et les contribuables. Les transports publics, eux, ne génèrent pas d'argent; ils se contentent d'en prendre ailleurs!

4.2. Rentabilité propre des différents modes de transport

Pour stopper cette redistribution choquante de l'argent des contribuables, donc ces détournements de fonds, l'UDC exige depuis de nombreuses années une conception globale du financement des transports. Cette conception doit nécessairement reposer sur la rentabilité propre des différents modes de transport.

L'étude parue en 2006 sur l'utilité des transports ne tient pas suffisamment compte de cette exigence. Elle annonce un degré de couverture des coûts de 92% pour la route et de 93% pour le rail. Ce calcul a ceci de particulier qu'il considère les prestations d'intérêt général payées par les pouvoirs publics (donc les subventions!) **comme des produits** du trafic ferroviaire. Ces acrobaties comptables parviennent même à étonner des novices en la matière. Compte non tenu des prestations d'intérêt général des cantons et de la Confédération, le résultat est passablement différent: le degré de couverture des coûts est alors de 90% pour la route et 64% pour le rail. Mais ce calcul ne donne pas non plus une image exacte de la rentabilité propre. Il faut à cet effet recourir au compte ferroviaire:

Compte ferroviaire 1987 à 2005

Année	Charges totales	Produits nets	Solde	Intérêts sur solde	Couverture des coûts I	Degré d'équilibre financier I	Intérêts théoriques finance. spéc.	Couverture des coûts II	Degré d'équilibre financier II
	en millions de francs					%	en millions de francs		%
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	- 1 173,3	- 2 283,3	68,0	0,0	- 2 283,3	68,0
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	- 1 420,4	- 2 528,7	67,0	0,0	- 2 528,7	67,0
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	- 1 746,2	- 3 007,8	64,6	- 1,2	- 3 009,0	64,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	- 1 969,2	- 3 400,9	63,8	- 2,9	- 3 403,8	63,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	- 2 294,9	- 4 031,7	60,7	- 8,6 ^r	- 4 040,3 ^r	60,7
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	- 2 270,5	- 4 047,6	60,6	- 17,4 ³	- 4 065,0 ³	60,5
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	- 2 397,4	- 4 275,2	59,6	- 27,5 ³	- 4 302,7 ³	59,5
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	- 2 498,0	- 4 710,7	56,8	- 40,1 ³	- 4 750,8 ³	56,6
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	- 2 499,8	- 6 017,6	43,7	- 52,6 ³	- 6 070,2 ³	43,5
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	- 2 579,3	- 6 091,2	43,4	- 65,4 ³	- 6 156,6 ³	43,1
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	- 2 663,2	- 6 191,9	42,8	- 75,7 ³	- 6 267,6 ³	42,5
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	- 3 430,2	- 6 720,2	41,4	- 318,9 ³	- 7 039,1 ³	40,2
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	- 3 570,4	- 6 629,7	43,4	- 466,1 ³	- 7 095,8 ³	41,7
2001 ²	8 293,9	5 425,9	- 2 868,0	- 3 778,1	- 6 646,1	44,9	- 636,3 ³	- 7 282,4 ³	42,7
2002	8 558,0	5 434,4	- 3 123,6	- 3 902,2	- 7 025,8	43,6	- 720,7 ³	- 7 746,5 ³	41,2
2003	8 578,2	5 399,4	- 3 178,8	- 4 069,5	- 7 248,3	42,7	- 823,8 ³	- 8 072,1 ³	40,1
2004	9 160,6	5 939,7	- 3 220,9	- 4 054,3	- 7 275,2	44,9	- 876,3 ³	- 8 151,5 ³	42,2
2005	9 699,6	6 234,3	- 3 465,3	- 4 127,3	- 7 592,6	45,1	- 1 014,0	- 8 606,6	42,0

¹ Chiffres adaptés à la loi sur les chemins de fer RS 742.101, modification du 24 mars 1995, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996

² Nouveau calcul selon la révision 2000 du compte ferroviaire

³ Depuis 2004, les intérêts théoriques des prêts du fonds pour les grands projets ferroviaires en faveur des nouvelles transversales alpines (NLFA) sont pris en considération dans le compte ferroviaire rétroactivement jusqu'à l'année 1993

^r Rectification

Source: Compte ferroviaire suisse 2005, p. 11

Selon ce compte, le rail atteint en 2005 un degré de rentabilité propre de 42% (degré de rentabilité propre II). Ce calcul tient notamment compte d'un intérêt équitable sur le capital pour toutes les parties du réseau et installations (y compris le matériel roulant) ainsi que du service de la dette provenant du cumul des excédents de dépenses. Ce mode d'analyse permet

de déterminer combien les pouvoirs publics dépensent pour le système de transport ferroviaire y compris les intérêts perdus sur le capital investi (intérêts sur les soldes, financements spéciaux). En analysant ces dernières années, on est surtout frappé par la baisse constante du degré de rentabilité propre qui est tombé de 68,5% en 1987 à 42% en 2005. Le compte ferroviaire tient également compte des produits des affaires immobilières qui constituent une part non négligeable des rentrées. Si l'on ne tient compte que des produits des activités purement ferroviaires, le degré de rentabilité propre des CFF tombe à de misérables 25%.

Il s'avère clairement que le chemin de fer, écrasé par des intérêts et des dépenses d'infrastructures élevés, court tout droit vers un désastre financier. Il est de surcroît très improbable que les onéreuses infrastructures puissent un jour être amorties, d'autant plus que les coûts d'exploitations supplémentaires des transversales alpines (St-Gothard/Loetschberg) exigeront des centaines de millions de francs par an.¹⁵

L'UDC exige une présentation globale et détaillée des flux financiers concernant les transports publics. Le degré de rentabilité propre des différents modes de transport doit être affiché de manière transparente et sans astuces comptables.

4.3. Coûts des modes de transport

La rentabilité propre des modes de transport touche aussi à la question des coûts. Les coûts des modes de transport constituent une référence utile pour la planification ainsi que pour un recours ciblé et optimal aux différents modes de transport. Mais encore faut-il disposer des coûts effectifs et non pas seulement de vagues estimations. Sous le titre des coûts externes des transports, certaines études, comme par exemple celle effectuée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), imputent au trafic routier presque 100% des dépenses pour les coûts externes et cela en l'absence de données ou de mesures précises. Tout ce transfert est justifié par de vagues estimations! Or, un calcul sérieux des coûts externes ne peut reposer sur une simple quantification – à moins que l'on cherche sciemment à dissimuler les coûts effectifs des différents modes de transport.

L'UDC exige que le calcul des coûts externes des transports repose sur des données précises. Faute de données fiables, il y a lieu de renoncer à l'énumération de ces coûts.

¹⁵ Aujourd'hui, les coûts d'exploitation annuels de la NLFA (entretien de l'infrastructure, etc.) sont estimés à environ 250 millions de francs pour l'année 2020.

4.4. Aménagement selon le principe de la rentabilité

L'aménagement des modes de transport doit absolument se faire selon le principe de la rentabilité pour donner à la Suisse un système de transport global en état de fonctionner, performant et financièrement supportable. En d'autres termes, chaque mode de transport doit être engagé là où son rapport coût/utilité est le plus favorable. Cette conception permet d'éviter d'emblée d'onéreuses erreurs de planification. De plus, les infrastructures de transport mises en place selon ce principe peuvent fonctionner de manière rentable. L'un des critères essentiels d'une politique des transports durable est de prendre en compte d'emblée les futurs coûts d'exploitation des infrastructures. C'est très important, car, contrairement aux coûts de construction, les coûts d'exploitation sont récurrents. Des coûts d'exploitation trop élevés, donc un engagement excessif de capitaux à ce niveau, entrave l'élimination des goulets d'étranglement parce que l'argent est absorbé par le fonctionnement d'un système onéreux et inefficace.

L'UDC demande une réorientation de la politique suisse des transports. L'aménagement et l'utilisation des différents modes de transport doivent se fonder sur le principe de la rentabilité. Lors de la planification il faut absolument tenir compte des futurs coûts d'exploitation.

4.5. Vérité des coûts dans les transports

Pour répondre aux exigences formulées ci-dessus, il est indispensable que la vérité des coûts soit enfin établie dans tout le système de transport, et cela sans œillères idéologiques. Selon le compte ferroviaire, le rail ne couvre d'un point de vue économique que 42% de ses coûts (y compris les produits immobiliers). Le compte ferroviaire est au rail ce que le compte routier est à la route. Selon le compte routier, justement, la route présente une couverture excédentaire d'un point de vue économique, donc le degré de couverture des coûts calculé sur les mêmes bases que pour le rail dépasse le taux de 100% pour la route. Conclusion: non seulement la route couvre ses frais, mais elle produit même un bénéfice! Ce constat vaut pour toutes les catégories du trafic routier comme en témoigne le tableau suivant:

Compte routier économique 1995 à 2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Trafic voyageurs								
Recettes imputables	5 005	5 189	5 235	5 484	5 648	5 818	5 897	5 883
Compte de capital								
Coûts imputables et intérêts	5 154	5 243	5 261	5 213	5 313	5 257	5 508	5 539
Couverture des coûts ¹	-148	-54	-26	271	335	561	389	344
Degré d'équilibre financier (en %)	97	99	100	105	106	111	107	106
Compte de dépenses								
Dépenses imputables et intérêts	5 481	5 394	5 333	5 286	5 510	5 400	5 541	5 528
Couverture des dépenses ¹	-476	-205	-98	198	138	418	356	355
Degré de couverture (en %)	91	96	98	104	103	108	106	106
Transport de marchandises								
Recettes imputables	1 406	1 424	1 423	1 500	1 581	1 790	1 725	1 715
Compte de capital								
Coûts imputables et intérêts ^g	1 287	1 302	1 330	1 386	1 440	1 423	1 318	1 300
Couverture des coûts ¹	119	122	93	114	141	367	407	415
Degré d'équilibre financier (en %)	109	109	107	108	110	126	131	132
Compte de dépenses								
Dépenses imputables et intérêts	1 384	1 342	1 389	1 395	1 481	1 461	1 339	1 317
Couverture des dépenses ¹	22	82	34	105	100	329	386	398
Degré de couverture (en %)	102	106	102	108	107	123	129	130
Trafic lourd² – Véhicules du trafic voyageurs et marchandises d'un poids total de plus de 3,5 t								
Recettes imputables	957	955	942	984	1 036	1 226	1 247	1 240
Compte de capital								
Coûts imputables et intérêts	868	866	873	922	947	931	910	891
Couverture des coûts ¹	89	89	69	62	88	295	338	349
Degré d'équilibre financier (en %)	110	110	108	107	109	132	137	139
Compte de dépenses								
Dépenses imputables et intérêts	944	900	935	932	977	964	944	929
Couverture des dépenses ¹	13	56	7	52	58	262	303	311
Degré de couverture (en %)	101	106	101	106	106	127	127	132

¹ + = excédent de couverture - = insuffisance de couverture

² Trafic lourd: camions et tracteurs à sellette remorque incl., cars privés (poids total de plus de 3,5 tonnes)

Source: Compte routier suisse 2002

En comparant le rail et la route, on constate que le degré de rentabilité propre ne cesse d'augmenter pour la route alors qu'il baisse constamment pour le rail. Il est donc évident que le trafic routier est le mode de transport le plus performant et le plus efficace si on se réfère à la vérité des coûts. Voilà un fait clairement établi et incontestable que la future politique des transports doit prendre en compte.

L'UDC exige que la future politique des transports soit fondée sur le principe de la vérité des coûts. Les investissements et les aménagements doivent donc forcément se concentrer sur le moyen de transport le plus efficace et le plus performant.

5. Les différents modes de transport

5.1. Trafic routier

Nous venons de constater que le trafic routier est non seulement d'une importance capitale pour l'économie, mais qu'en plus les rentrées financières que génère ce mode de transport permettent de le rendre efficace. Le trafic routier apporte aussi une contribution essentielle à la distribution fine et aux transports de personnes et de marchandises. Bref, il est indispensable au développement économique intérieur de notre pays. Le développement et la croissance économiques ont cependant pour conséquences que les capacités des axes et systèmes de transport conçus il y a quelques décennies touchent à leurs limites.

5.1.1. Fluidifier le trafic

Pour maîtriser la surcharge des routes il est indispensable d'éliminer les principaux goulets d'étranglement sur le réseau routier suisse. Des mesures comme l'installation de giratoires, la construction de routes à plusieurs pistes pour éliminer le trafic bidirectionnel, mais aussi l'aménagement de systèmes de gestion du trafic contribuent à fluidifier le trafic. Ces interventions tout comme la suppression systématique des goulets d'étranglement permettent de prévenir un chaos routier qui menace à maints endroits.

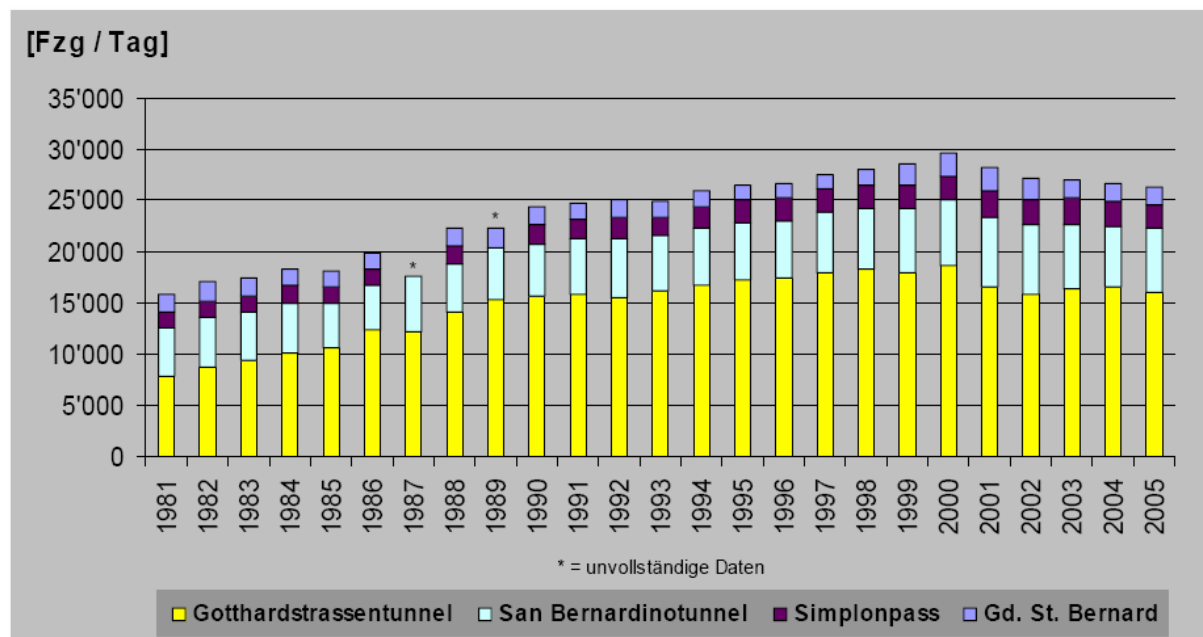
L'UDC exige l'élargissement des tronçons suivants pour supprimer des goulets d'étranglement et fluidifier le trafic sur le réseau des routes nationales:

- élargissement de l'A1 entre Winterthour et Berne**
- élargissement de l'A1 entre Lausanne et Yverdon-les-Bains**
- élargissement de l'A1 entre Lausanne et Genève**
- élargissement de l'A2 entre Bâle et Lucerne**
- élargissement de l'A9 entre Lausanne et Martigny**

5.1.2. Elargissement des axes de transit

La surcharge systématique des principaux axes routiers de transit dans notre pays pose plusieurs types de problèmes: d'une part, des problèmes de sécurité (risque accru d'accidents en raison du trafic bidirectionnel), d'autre part des problèmes de protection de l'environnement (les surcharges de trafic produisent des bouchons, donc des émissions polluantes supplémentaires). Il faut rappeler à ce propos que la route reste de loin le mode de transport le plus important tant par le nombre de personnes (personnes-km) que par la quantité des

marchandises (tonnes-km) transportées.¹⁶ Le graphique suivant indique que le trafic sur les axes de transit nord-sud reste à un niveau élevé:



Source: Office fédéral des routes OFROU

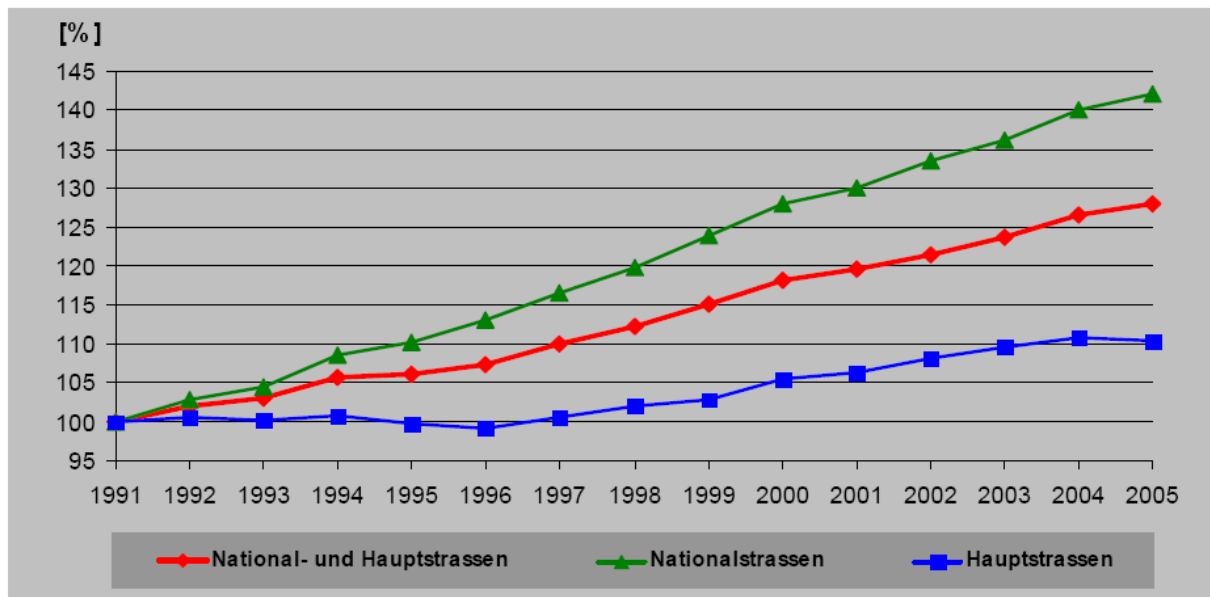
Il s'avère que le tunnel routier du St-Gothard assume la part du lion du trafic de transit. L'aménagement des axes de transit doivent donc être immédiatement entrepris, ce d'autant plus que le trafic continuera d'augmenter sur les axes de transit et que le tunnel routier actuel du St-Gothard devra subir une révision générale dans quelques années.

La forte augmentation du trafic et les capacités limitées du chemin de fer rendent indispensable un rapide aménagement des axes de transit. Il faut immédiatement entreprendre la planification et l'élargissement des axes routiers nord-sud.

5.1.3. Achèvement du réseau des routes nationales

Le trafic n'augmente pas seulement sur les axes de transit, mais, d'une manière générale, sur toutes les routes. Ce constat est illustré par le graphique suivant qui indique le développement du trafic sur les routes nationales et principales durant les années 1991 à 2005:

¹⁶ Voir graphiques des chapitres 7.1. et 7.2 qui comparent les prestations globales de transport de la route et du rail.



Source: Office fédéral des routes OFROU

On constate sur ce graphique que la densité du trafic a augmenté sur toutes les routes. Il est donc important d'éliminer rapidement et partout les goulets d'étranglement et d'achever sans retard le réseau des routes nationales. En considérant l'histoire de ce dernier, on est frappé par les nombreux retards apportés à cette réalisation. A la fin des années cinquante, le peuple a autorisé la Confédération à édicter des dispositions légales sur la construction et l'achèvement d'un réseau de routes nationales; en 1960, on comptait avec une durée de construction pour tout le réseau de 20 ans et avec un coût de 4 milliards de francs¹⁷. Depuis cette décision, le programme a été adapté et corrigé à plusieurs reprises. La dernière mise à jour a eu lieu en 2003. On y annonce l'achèvement du réseau approuvé en 2019¹⁸. Au lieu des 20 ans initialement prévus, cette réalisation aura pris trois fois plus de temps, c'est-à-dire 60 ans!¹⁹

Les principaux responsables de ces dépassements massifs des délais sont les milieux de gauche fondamentalistes qui ont tout mis et qui mettent toujours tout en œuvre pour empêcher l'achèvement et l'aménagement du réseau des routes nationales. Au lieu de s'occuper de cette réalisation indispensable au pays, les autorités politiques concernées ont préféré s'inspirer de visions totalement dépassées en matière de transports. Le produit des taxes et redevances routières a été systématiquement détourné durant des décennies pour être en-

¹⁷ Die Schweizer Autobahn, Martin Heller und Andreas Volk, publication pour une exposition du musée d'art conceptuel de Zurich, 1999 (bulletin sténographique officiel de l'administration fédérale. Conseil national. Session de printemps 1960, 2^e séance de la 36^e période de fonction. Berne: imprimerie fédérative)

¹⁸ 7^e programme de construction à long terme des routes nationales, DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, 2003.

¹⁹ L'achèvement définitif du réseau sera sans doute reporté largement au-delà de l'année 2020 en raison des mesures d'allègement budgétaires et des nouveaux détournements de fonds au détriment de la route.

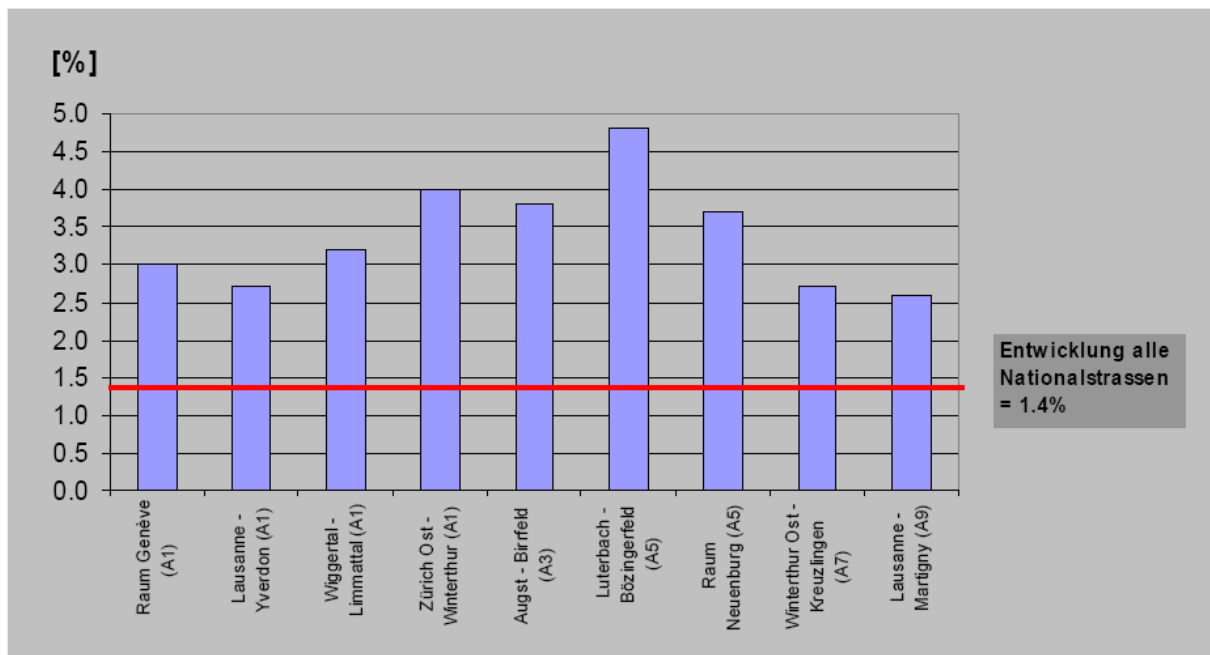
glouti dans des projets des transports publics. L'histoire du réseau des routes nationales nous apprend qu'il faut absolument fixer des priorités pour éliminer le plus rapidement possible les pires goulets d'étranglement.

L'UDC exige le rapide achèvement du réseau des routes nationales. Les ressources financières générées en suffisance par le trafic routier doivent enfin être utilisées à cet effet.

5.1.4. Agglomérations

En analysant la croissance du trafic on constate que les agglomérations sont tout particulièrement touchées. Ce développement est surtout spectaculaire dans les trois grandes concentrations démographiques de Zurich-Winterthur, Genève-Lausanne et Bâle.

Augmentation du trafic 2004-2005 sur différents tronçons des routes nationales



Source: Office fédéral des routes OFROU

La planification du trafic doit donc désormais se concentrer beaucoup plus que dans le passé sur la suppression des goulets d'étranglement. A cet effet, l'aménagement des routes doit passer avant toute autre mesure de technique des transports. La suppression des goulets d'étranglement réduit la surcharge des routes et apporte ainsi une contribution utile à la protection de l'environnement et à la sécurité routière.

A côté de l'aménagement des routes, un renforcement mesuré des transports publics dans les régions les plus touchées peut être productif. Il faut cependant veiller à ce que ces aménagements soient conçus comme des compléments au trafic individuel. Il faut en particulier éviter que le tracé des trams ou des bus n'entravent le trafic individuel.

L'UDC demande la suppression systématique de tous les goulets d'étranglement dans les agglomérations. L'aménagement des routes doit être forcé.

5.2. Sécurité routière

5.2.1. Via Sicura

La satisfaction des besoins de mobilité peut poser des problèmes de sécurité. Durant l'été 2002, l'Office fédéral des routes a présenté son programme de sécurité routière Vision Zéro dont l'objectif était de réduire massivement le nombre de blessés et de tués sur les routes. Quelques idées et propositions ont été reprises par le programme Via Sicura qui a suivi. Toute mesure soutenant la sécurité routière doit en principe être saluée. Une grande importance revient cependant à l'application des mesures. Or, il s'avère que les auteurs du programme Via Sicura n'ont guère tiré les leçons des erreurs du passé. Réparties en dix champs d'intervention, les 65 mesures proposées dépassent l'objectif visé. Le problème de la sécurité routière peut être réglé par des solutions simples, pratiques et raisonnables comme, par exemple, des mesures permettant de fluidifier le trafic. La manie régulatrice des milieux de gauche et une avalanche d'interdictions et d'obligations créent la confusion et retardent l'application de mesures utiles. Les premières victimes de cette politique sont ceux qu'il s'agit en fait de protéger. Le financement des coûts non couverts de Via Sicura, soit environ 300 millions de francs par an, sont un autre aspect critiquable. La proposition de couvrir ces coûts par un supplément sur l'assurance RC automobile vise une fois de plus unilatéralement le trafic routier. Il faudra trouver d'autres solutions.²⁰

L'UDC rejette le programme Via Sicura. La sécurité routière doit être soutenue par des mesures simples comme, par exemple, la fluidification du trafic. Pour financer un programme de sécurité routière, il faut renoncer dans tous les cas à charger encore les transports publics.

5.2.2. Mesures de modération du trafic

Par mesures de modération du trafic on entend des interventions qui ralentissent la circulation, voire la déplacent, dans les localités et notamment dans les zones résidentielles. Il s'agit le plus fréquemment de réductions de la vitesse (zones limitées à 30 km/h) ou de dites zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km avec priorité aux piétons). On rencontre aussi des mesures architecturales comme des rétrécissements de la chaussée ou des gendarmes couchés. Il convient cependant dans tous les cas de veiller à ce que les interventions soient

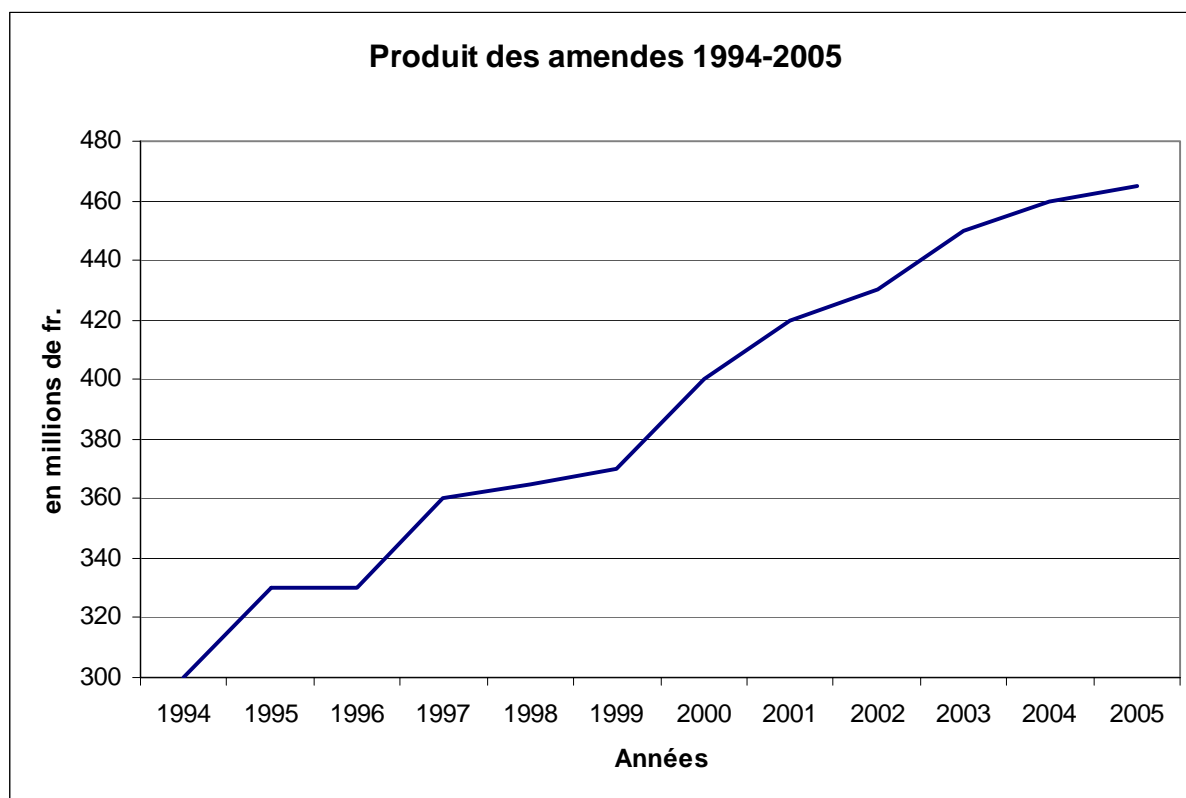
²⁰ La proposition de couvrir ces coûts par un supplément sur les primes d'assurance RC automobile n'est pas conforme au principe de la causalité.

proportionnées. Dans la mesure du possible on renoncera à l'installation d'obstacles artificiels, car ce type de modération du trafic a des inconvénients: d'une part, il entrave l'intervention des services de secours et de déblayage des routes, d'autre part, il provoque l'accélération du véhicule après le passage avec pour conséquence une augmentation des émissions polluantes au détriment de la qualité de la vie des habitants. Les giratoires constituent en revanche des mesures de modération du trafic qui réduisent la circulation tout en augmentant la sécurité routière.

L'UDC demande que les mesures de modération du trafic soient proportionnées. Il faut renoncer à des réglementations et interdictions excessives.

5.2.3. Terrorisme des amendes

Les automobilistes sont considérées comme des vaches à lait par les autorités politiques. Les nombreuses taxes qu'ils paient – impôt sur les huiles minérales, RPLP, vignette autoroutière et impôt sur les véhicules à moteur (voir ci-dessus) – ne sont pas affectées en majeure partie à la route, mais aux projets des transports publics et à d'autres tâches qui n'ont aucun rapport avec la route. Mais cela ne semble pas suffire. Par des méthodes de plus en plus grossières, les autorités cherchent à remplir les caisses publiques. Sous le couvert de la sécurité routière, les recettes des cantons au titre des amendes ont fortement augmenté ces dernières années comme en témoigne la statistique suivante:



Source: Vademecum 1994-2005 routesuisse

Cette augmentation constante de la charge grevant les usagers de la route repose sur un véritable système. Les planificateurs socialistes et écologistes des transports ne sont jamais à court d'idées quand il s'agit de faire cracher au bassinet les automobilistes. Des mesures comme le péage routier urbain ou la taxe CO2 représenteraient une imposition nouvelle et lourde des transports individuels. Qui plus est, le produit de ces prélèvements ne profiterait pas au trafic routier, mais serait détourné pour subventionner les transports publics.

L'UDC demande la fin immédiate du terrorisme des amendes et de l'arnaque officielle des automobilistes. Les autorités doivent respecter le principe de la proportionnalité lors des contrôles.

L'UDC exige que le produit des amendes soit affecté exclusivement à l'aménagement des infrastructures du trafic routier. Il est exclu que des projets des transports publics et d'autres réalisations sans aucun rapport avec la route soient financés avec l'argent des amendes.

5.3. Transports ferroviaires

5.3.1. Transfert de la route au rail

Le transfert des transports de la route au rail selon le mode actuel a manifestement échoué. Il est impossible de réaliser l'objectif irréaliste de 650 000 passages de camions par an dans le transit alpin. Dans le cadre de la procédure de consultation de l'automne 2006 sur le projet de loi concernant les transports de marchandises, l'Office fédéral des transports a d'ailleurs annoncé que l'objectif admis jusqu'ici ne pourrait pas être atteint jusqu'en 2009. L'accroissement des transports étant lié à la croissance économique, cet objectif rigide restera irréalisable également à l'avenir. Les facteurs devant être pris en compte dans ce contexte sont trop diffus, si bien qu'il est impossible d'estimer les coûts futurs du transfert des transports selon le système actuel. Il faut sans doute s'attendre à un nouveau désastre financier dans les transports ferroviaires.

Mais ce n'est pas tout. Dans l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE, la Suisse s'est engagée à lever progressivement la limite de poids de 28 tonnes pour les camions. Depuis 2005, le poids total admis est fixé à 40 tonnes²¹ et le contingentement a été suppri-

²¹ Dans les pays nordiques on rencontre déjà des camions de 60 tonnes sur les routes. Les conséquences de ce développement pour les transports ferroviaires de marchandises en Suisse ressortent notamment de la déclaration suivante de Daniel Nordmann, chef de CFF Cargo: "Jusqu'ici le nombre de camions de 60 tonnes est très faible. Si ces véhicules étaient admis partout, les conséquences pour tous les chemins de fer seraient désastreuses, donc aussi pour nous si on les autorisait en Suisse. Tant l'augmentation du tonnage sur les routes que la levée de l'interdiction de circuler la nuit représenteraient une menace existentielle pour les transports ferroviaires de marchandises par wagons entiers." Daniel Nordmann dans le "Tagesanzeiger" du 17.11.2006

mé. En renonçant à cet instrument, la Suisse n'a plus la possibilité d'influencer le choix de la voie de transit. D'ailleurs, en signant l'accord bilatéral sur les transports terrestres, la Suisse a admis le principe du libre choix du moyen de transport. La politique de transfert de la route au rail dans le transit alpin de marchandises de frontière à frontière dépend donc de la bonne volonté de l'administration UE à Bruxelles.²²

Un autre point qui s'oppose diamétralement à un transfert global des transports de marchandises de la route au rail tient à l'absence de mesures prises par Bruxelles pour soutenir cet objectif. Il n'a pas été convenu dans l'accord que l'UE veille à ce que les voies d'accès en Allemagne et en Italie soient achevées dans les délais utiles. Résultat: des lignes et tunnels ferroviaires sont certes à disposition, mais leur effet sur la politique de transfert est limité parce qu'à la frontière il n'y a pas les infrastructures nécessaires pour transférer les transports de marchandises sur le rail.

Le transfert des transports de la route au rail ne résout pas le problème du trafic de marchandises en transit, bien au contraire. Le maintien obstiné d'objectifs quantitatifs plus idéologiques que réalistes et la concentration des forces et des moyens sur le rail aggravent le problème tout en provoquant l'isolement des régions périphériques et de montagne. Et pendant tout ce temps, l'autorité compétente a obstinément refusé d'admettre que la véritable croissance des transports avait lieu sur la route.²³ Au lieu d'éliminer rapidement les goulets d'étranglement sur le réseau routier suisse pour réduire les bouchons, donc aussi les sources d'émissions polluantes, la Confédération a continué d'engager de manière totalement irresponsable l'argent des contribuables dans des investissements erronés. Cette politique manque totalement de systématique et elle ignore les problèmes réels ainsi que le futur développement des transports.

L'UDC demande une réorientation de la politique des transports actuelle. Les fonds disponibles doivent être investis dans la suppression des goulets d'étranglement et dans l'aménagement du réseau routier. Les objectifs quantitatifs rigides doivent être abandonnés et la politique doit s'adapter aux réalités économiques.

²² Et pour Bruxelles, l'avenir des transports de marchandises ne passe pas par le rail comme en témoigne la déclaration suivante de l'ancien ministre allemand des transports, Manfred Stolpe, au Forum des transports de l'organisation LITRA en 2003: "Nous devons d'emblée éviter dans cette discussion l'illusion selon laquelle le rail peut remplacer la route dans les transports. Nous savons que cela ne va pas. La route reste le numéro 1 dans toute l'Europe. Il est donc nécessaire d'entretenir et même d'augmenter la capacité de la route."

²³ Les chiffres récemment publiés qui semblent indiquer une augmentation de la part du rail aux transports de marchandises doivent être considérés avec prudence. Le fait est que la part du rail au transit alpin de marchandises n'a cessé de diminuer depuis les années quatre-vingt. Selon l'Office fédéral des transports, elle est tombée de 84% en 1985 à 65% en 2005. Inversement, la part de la route a progressé de 16% en 1985 à 35% en 2005. Malgré la politique de transfert de la route au rail, la répartition modale a massivement changé au profit de la route.

5.3.2. Grands projets ferroviaires (FTP)

En 1992 le peuple suisse a approuvé avec une majorité de 63% le projet de la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA). Durant les années qui ont suivi, les coûts estimés ont été largement dépassés à plusieurs reprises et il s'est aussi avéré que la NLFA n'atteindrait jamais une rentabilité économique complète. De plus, les CFF et la BLS ont annoncé dès le milieu des années nonante qu'ils étaient incapables de rembourser le prêt accordé par la Confédération.

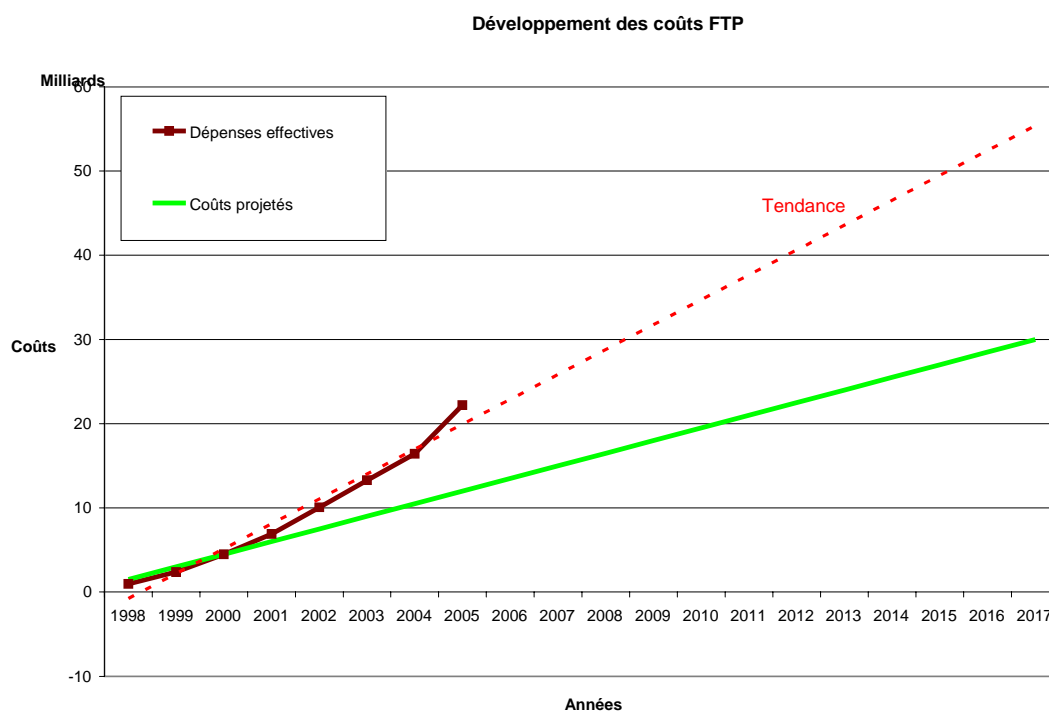
Il a fallu mettre en place un nouveau financement pour assurer la liquidité du projet. En 1998, le peuple a approuvé le fonds FTP qui doit assurer le financement des quatre projets d'infrastructure suivants: NLFA, Rail 2000, mesures antibruit et raccordement aux lignes européennes à grande vitesse. Le crédit global ouvert par le peuple se montait à 30,5 milliards de francs. Selon le projet approuvé en votation populaire, le fonds est alimenté par quatre ressources: la taxe poids lourds, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et un prêt de la Confédération remboursable par les chemins de fer. En 2004, il était définitivement clair que les compagnies ferroviaires ne pourraient jamais rembourser le prêt. Contre la volonté de l'UDC, le Parlement a approuvé par la suite le projet Finis dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2004. Finis modifie le mode de financement en ce sens que le prêt accordé aux chemins de fer est intégré dans l'avance accordée par la Confédération au fonds FTP, ce qui a rendu nécessaire une élévation de la limite d'avance (montant maximal pouvant être accordé par la Confédération au fonds FTP).

L'augmentation des charges du fonds FTP est due pour l'essentiel à la NLFA. **D'ailleurs, le développement des coûts de la NLFA est une tragédie sans fin.** Les modifications et adjonctions apportées sans cesse à ce projet provoquent une augmentation constante des coûts. L'expérience de ces dernières années fait craindre le pire pour l'avenir. Quel sera le prix final de la NLFA?

Année	Événement	Coût final probable de la NLFA	Pourcents
1990	Message sur la construction de la NLFA	10.1 milliards de francs	
1998	Votation populaire sur le fonds FTP	13.6 milliards de francs	35%
2001	Modif. du projet Ceneri; coût suppl. 519 millions de fr.	14.7 milliards de francs	46%
2003	Points de la situation 16, déc. 2003	15.8 milliards de francs	56%
2004	Points de la situation 16, déc. 2004	16.3 milliards de francs	61%
2005	Points de la situation 16, déc. 2005	17.8 milliards de francs	76%
2007	Rapport de la DSN 07.005	20.0 milliards de francs	98%

L'impression que le département fédéral concerné n'a plus le contrôle des coûts des grands projets ferroviaires n'a jamais été dissipée. De nombreux points sont toujours dans le flou

comme, par exemple, le renchérissement pendant la durée de construction, les intérêts, l'utilité, les frais d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure terminée, les effets économiques, la participation de l'UE ou encore l'adaptation des projets FTP à la politique des transports de l'UE. Et la question la plus importante pour les citoyennes et les citoyens, c'est-à-dire le dépassement effectif du crédit de 30,5 milliards de francs quand les projets financés par cette somme seront achevés, attend toujours une réponse. Il est très probable que la NLFA coûtera finalement plus que le crédit de 30,5 milliards de francs ouvert pour tous les projets FTP. En clair, la limite de crédit de 30,5 milliards de francs acceptée par le souverain ne pourra pas être respectée.



Ce développement a évidemment des conséquences pour les autres projets FTP.²⁴ Sur la base des pronostics disponibles et des chiffres figurant dans le compte d'Etat, on peut partir du principe que le crédit global FTP sera dépassé dans un petit nombre d'années. Et comme les autres projets des transports publics, ces dépassements sont financés exclusivement par les usagers privés de la route et les contribuables, alors que les transports publics, uniques bénéficiaires, n'y apportent pas un centime.

L'UDC invite le Conseil fédéral (notamment le département concerné, le DETEC, et son chef) à faire enfin toute la transparence sur les coûts réels de la NLFA (point actuel des coûts, coût final probable) et d'en tirer les conséquences qui s'imposent pour les

²⁴ Des projets comme la 2^e étape de Rail 2000 ont dû être massivement redimensionnés faute d'argent. Sous le titre de "futur développement de l'infrastructure ferroviaire" (ZEB) (voir chapitre 5.3.3.), la Confédération tente de réaliser au moins une partie des projets promis.

autres projets FTP, et notamment le projet ZEB. Il faut admettre une fois pour toutes que l'argent destiné au projet ZEB est dépensé depuis longtemps. Il faut cesser de tromper le citoyen et le contribuable par une tactique du salami. De plus, tous les nouveaux projets FTP doivent être soumis à une votation populaire.

5.3.3. Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)

Plusieurs grands projets d'infrastructure ferroviaire sont actuellement en cours de construction ou de planification en Suisse: Rail 2000, NLFA, raccordement LGV et mesures antibruit. Reposant sur quatre piliers, cette modernisation de l'infrastructure ferroviaire suisse a été approuvée par le peuple en 1998. On partait alors d'un coût global de 30,5 milliards pour les quatre projets. La hausse constante des coûts de la NLFA (de 13,6 milliards de francs initialement à plus de 24 milliards selon les estimations de la Confédération et sans le renchérissement et les intérêts) a des conséquences pour les autres projets ferroviaires. Ces derniers doivent être massivement réduits, car l'argent initialement prévu ne suffit pas, beaucoup s'en faut, pour payer tous les projets promis à l'époque.

Sous le titre de "Futur développement de l'infrastructure ferroviaire" (sigle allemand ZEB), les projets et idées formulés à l'époque ont été redimensionnés. Un montant de cinq milliards de francs est prévu pour assurer une meilleure desserte de la Suisse orientale et de la Suisse romande ainsi que les agglomérations. Il s'agit notamment des tunnels du Hirzel et du Zimmerberg – deux réalisations qui avaient été promises aux régions concernées avant la votation de 1998 et qui ont largement contribué à l'issue positive du scrutin. Les projets ZEB ne pourront pas être réalisés dès 2013 comme prévu, mais au plus tôt à partir de 2020 – si effectivement ils sont entrepris un jour. Des projets importants pour l'est, le centre et l'ouest de la Suisse, comme par exemple l'aménagement de lignes supplémentaires entre Genève et Lausanne, entre Lucerne et Zurich ainsi que les projets d'agglomération de la région de St-Gall seront même reportés après 2030. Si on considère les crédits additionnels demandés régulièrement pour la NLFA, force est de constater qu'il ne restera de toute manière pas d'argent et que le crédit destiné au projet ZEB est dépensé depuis longtemps pour la NLFA.

Il est évident aussi que le projet ZEB ne correspond d'aucune manière au texte que les citoyennes et les citoyens ont approuvé en 1998 avec le projet FTP en croyant que tous les éléments FTP seraient réalisés. En réalité, les coûts effectifs de ces chantiers ont été systématiquement dissimulés et il y a un manque total de transparence dans le financement de l'infrastructure ferroviaire. Partant de ce constat, la motion Laubacher ([07.3231](#)) exige que les crédits pour les grands projets ferroviaires restants ne soient pas financés par le fonds FTP, mais par des crédits séparés. Les citoyennes et les citoyens doivent enfin être informés totalement sur les coûts effectifs des transports publics. Il faut à cet effet dresser la liste

complète des coûts des différents projets de construction et faire enfin toute la transparence dans le financement des transports ferroviaires.

L'UDC exige que le Conseil fédéral présente enfin un aperçu global qui fait toute la transparence dans les coûts FTP et les montants disponibles pour le projet ZEB. S'il ne reste plus d'argent pour le projet ZEB, il faut présenter une demande de crédit séparée à cet effet. Le Parlement et le peuple doivent enfin avoir la possibilité de s'exprimer sur les coûts de ces projets d'infrastructure.

5.3.4. Entreprises de transport concessionnaires

La réforme ferroviaire 2 vise à donner aux entreprises de transport concessionnaires (ETC), par analogie au CFF, un mandat de prestations et un crédit-cadre pour une période de quatre ans. Ce procédé est destiné à renforcer la responsabilité opérationnelle des chemins de fer et à leur permettre d'agir en fonction d'objectifs stratégiques. Les mêmes conditions s'appliqueront au financement du matériel roulant. Les ETC doivent à l'avenir bénéficier d'une garantie d'Etat. En vertu de la loi sur les CFF, ces derniers sont, hormis quelques rares exceptions, exemptés de l'impôt cantonal et communal. Conformément à la loi sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes, les cantons pourront à l'avenir libérer totalement ou partiellement les ETC du paiement d'impôts. La concession d'infrastructure est un autre instrument servant à placer tous les chemins de fer sur pied d'égalité. Aujourd'hui, les CFF n'ont pas besoin, contrairement aux ETC, d'une concession pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure. A l'avenir, les CFF devront également acquérir une concession d'infrastructure. Ainsi, l'autorisation de la construction et de l'acquisition d'infrastructures passe également aux mains du Conseil fédéral ou du département concerné. Ensuite, la réforme ferroviaire 2 réduit le nombre d'interfaces en divisant le réseau ferroviaire global en un réseau de base et un réseau complémentaire. La Confédération (réseau de base) et les cantons (réseau complémentaire) seront à l'avenir seuls responsables de leur partie du réseau. Cette division en deux parties ne concerne cependant que le financement alors que la propriété et la surveillance ne sont pas touchées.

Ces investissements représentant plusieurs milliards de francs, l'UDC exige que le Parlement ait la compétence de contester des décisions du Conseil fédéral ou du département concernant l'infrastructure ferroviaire.

Avant une quelconque décision, les réseaux de base et complémentaire doivent être clairement définis et les coûts/bénéfices qui en résultent pour les cantons doivent être chiffrés avec précision.

5.4. Transports aériens

5.4.1. Réduction du trafic aérien

Ce qui compte dans toute la discussion sur les transports aériens suisses, c'est de ne pas se fixer obstinément sur un chiffre ou une mesure. Le plafonnement des mouvements des avions ne résout pas le problème du bruit du trafic aérien. Ce qu'il faut, ce sont des mesures offrant des solutions globales et répondant aussi bien aux besoins des habitants des régions concernées qu'aux exigences de l'économie suisse.

Dans le débat sur la réduction du trafic aérien sur les aéroports suisses, l'UDC souhaite des concepts et idées réalistes qui tiennent compte des besoins de tous les milieux concernés.

5.4.2. Initiative pour le plafonnement

Dans le cadre de la dispute sur le bruit de l'aéroport Zurich-Kloten, une initiative cantonale intitulée "pour une politique aéroportuaire réaliste" a été déposée le 7.7.2004. Elle entend limiter à 250 000 par an le nombre de mouvements d'avions sur cet aéroport et imposer de surcroît une pause nocturne de 9 heures. Compte tenu des 267 000 mouvements par an enregistrés aujourd'hui, cette initiative constituerait une atteinte massive à la croissance économique du canton de Zurich et à l'attractivité de cette région. Pour cette raison, 69 communes zurichoises ont déposé une initiative administrative demandant un plafond de 320 000 mouvements et une pause nocturne de 8 heures. Lors du débat du Grand Conseil un autre modèle s'est finalement imposé: sur la base de l'initiative administrative et le contreprojet de l'UDC et du PRD, le parlement cantonal a adopté un modèle baptisé ZFI qui, d'une part, se réfère à l'indice zurichois du bruit des avions (ZFI) et, d'autre part, donne au Grand Conseil la compétence de prendre des mesures lorsque la valeur indicative de 320 000 mouvements d'avions est atteinte.²⁵ Cette proposition tient compte d'un développement futur raisonnable de la place économique zurichoise tout en permettant à l'aéroport de conserver sa fonction de hub international.

L'UDC rejette catégoriquement l'initiative pour un plafonnement qui affecte massivement la croissance économique de la région et qui menace la fonction de hub international de l'aéroport de Zurich-Kloten.

L'UDC soutient le modèle ZFI retenu par le Grand Conseil zurichois. Celui-ci prend en compte les besoins de tous les milieux touchés.

²⁵ Avec le projet ZFI, le nombre de personnes fortement touchées par le bruit des avions est limité à 47 000 et la pause nocturne passe de 6 à 7 heures.

5.4.3. Traité d'Etat

Le problème spécifique de l'aéroport de Zurich-Kloten réside dans le fait que les vols d'approche et de départ passent par-dessus le territoire allemand. Les deux pays ont mis en place en 1984 une réglementation non limitée dans le temps. En 2000, celle-ci a été résiliée par l'Allemagne sous le prétexte d'une utilisation excessive de l'espace aérien allemand. Par la suite, le DETEC et l'autorité allemande correspondante ont conclu le "Traité d'Etat sur le contrôle du trafic aérien par la Confédération suisse au-dessus du territoire allemand et sur les effets de l'exploitation de l'aéroport de Zurich sur le territoire de la République fédérale allemande". Ce traité limite le trafic aérien au-dessus du territoire allemand à une certaine altitude entre 06.00 et 22.00 heures, les samedis, les dimanches et 12 jours fériés officiels du Bade-Wurtemberg. Peu après la fin des négociations, l'UDC avait relevé que la délégation suisse s'était inclinée devant les méthodes de chantage du ministre allemand Bodewig. Elle a demandé le renvoi du traité et demandé l'ouverture de nouvelles négociations. Les Chambres fédérales ont jusqu'ici refusé de ratifier ce texte.

L'UDC demande de nouvelles négociations sur le contrôle du trafic aérien au-dessus du territoire allemand. La version actuelle du traité est nocive pour l'économie, défavorise unilatéralement le trafic aérien suisse et elle n'est donc pas acceptable. La Confédération doit aussi examiner d'éventuelles sanctions, par exemple dans les transports terrestres, pour le cas où les deux parties ne parviennent pas à un accord.

5.5. Trafic lent

5.5.1. Séparation des courants de trafic

Par trafic lent on entend le trafic piétonnier, la randonnée pédestre, le cyclisme mais aussi des nouvelles formes de mobilité comme les rollers, les planches à roulettes ou les kickboards. Ces types de mobilité s'affrontent parfois dans les villes, provoquant des conflits et des accidents. Une conception globale du trafic lent apporterait sans doute une contribution au règlement des problèmes de transport dans les agglomérations. L'UDC salue et soutient les efforts déployés en faveur du trafic lent, mais elle met en garde contre la tentative d'édicter des mesures excessives dans ce sens. Le développement d'une conception globale du trafic lent doit reposer sur des critères objectifs. Il s'agit en particulier d'éviter d'entraver le trafic routier. Le financement doit être transparent et ne pas reposer sur le produit des impôts sur les huiles minérales.

5.5.2. Discrimination des transports individuels

L'UDC reconnaît la nécessité de réglementer le trafic lent, mais elle s'oppose à un traitement égal des piétons et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. En particulier la priori-

té douteuse accordée aujourd'hui aux piétons sur les passages de sécurité ne doit pas être étendue aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules qui permettent des vitesses sensiblement plus élevées. L'augmentation du nombre d'accidents sur les passages de sécurité prouve à l'évidence que la priorité générale accordée aux piétons est une menace et non pas une protection.

L'UDC refuse de mettre sur pied d'égalité les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Elle s'oppose notamment à ce que la dangereuse priorité générale accordée aux piétons sur les passages de sécurité soit étendue à tous les participants au trafic lent.

6. Exigences de l'UDC

L'UDC demande que cessent les rêveries idéologiques et autres conceptions irréalistes des planificateurs socialistes et écologistes des transports. La future politique des transports doit absolument se référer aux principes suivants:

1. Vérité des coûts et transparence dans les transports

La vérité des coûts est indispensable à la conduite d'une politique des transports économique, donc financièrement supportable. L'UDC exige que les coûts de tous les modes de transport soient présentés clairement et sans astuces comptables. Voilà la seule manière de faire dans le secteur des transports la transparence nécessaire. Le citoyen a le droit de savoir comment est utilisé l'argent qu'il a durement gagné.

2. Aménagement selon le principe de la rentabilité

Pour éviter des erreurs de planification qui chargent lourdement les générations à venir, l'aménagement et l'utilisation des différents systèmes de transport doivent se fonder sur le rapport utilité/coûts. Il est indispensable à cet effet de prendre en compte d'emblée les futurs coûts d'exploitation.

3. Utilisation de l'argent de la route pour l'aménagement et l'entretien des routes

Le produit des taxes et redevances routières prélevées par la Confédération et les cantons doit être affecté sans exception à l'aménagement et à l'entretien des routes. Il faut stopper le détournement actuel de ces fonds.

4. Aménagement des axes de transit

La forte augmentation du trafic et la capacité limitée du rail exigent l'élargissement des axes de transit routiers. Il faut immédiatement entreprendre la planification et l'élargissement des axes routiers nord-sud.

5. Elimination des goulets d'étranglement dans les agglomérations et sur le réseau des routes nationales

Les goulets d'étranglement sur les tronçons suivants doivent être immédiatement éliminés:

- élargissement de l'A1 entre Winterthur et Berne
- élargissement de l'A1 entre Lausanne et Yverdon-les-Bains
- élargissement de l'A1 entre Lausanne et Genève
- élargissement de l'A2 entre Bâle et Lucerne
- élargissement de l'A9 entre Lausanne et Martigny

6. Halte aux arnaques fiscales et au terrorisme des amendes

L'UDC rejette catégoriquement la réintroduction de systèmes de péage moyenâgeux comme le péage routier urbain (road pricing) ainsi que le terrorisme des amendes. En effectuant les contrôles routiers, les autorités compétentes doivent toujours respecter le principe de la proportionnalité. L'UDC demande par ailleurs que le produit des amendes soit affecté exclusivement à l'aménagement des routes.

7. Halte au gaspillage de l'argent des contribuables pour le transfert des transports

L'UDC demande que la politique actuelle de transfert des transports de la route au rail soit réorientée. L'argent des contribuables doit être investi dans la suppression des goulets d'étranglement et dans l'aménagement du réseau routier. Les objectifs quantitatifs rigides doivent être abandonnés et adaptés aux réalités économiques.

8. Halte à la tromperie FTP

L'UDC demande que toute la transparence soit faite sur les coûts des NLFA. La situation actuelle, le coût final probable et les coûts d'exploitation doivent être présentés clairement et sans acrobaties comptables. Les conséquences qui en résultent pour les autres projets FTP (par exemple le projet ZEB) doivent être ouvertement communiquées. S'il ne reste plus d'argent pour le projet ZEB, celui-ci doit faire l'objet d'une demande de crédit séparée.

9. Non aux limitations irréalistes du trafic aérien

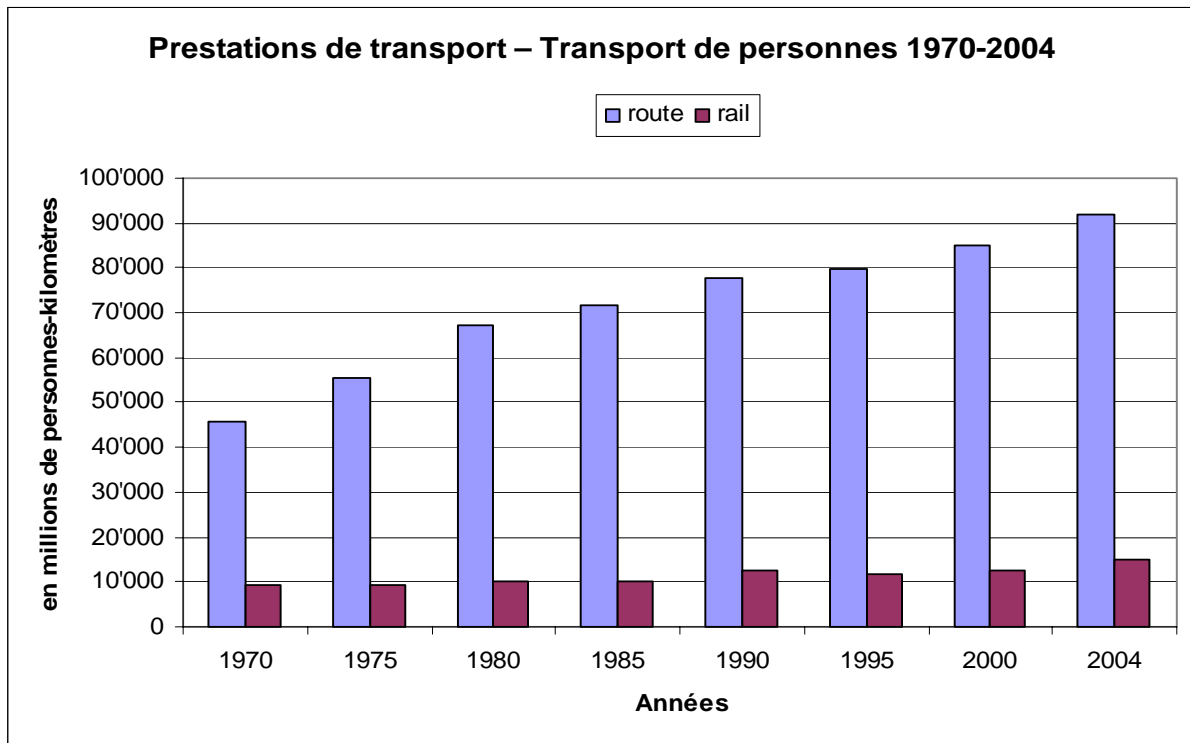
L'UDC rejette catégoriquement les propositions et concepts qui visent à limiter massivement le trafic aérien. Les éventuelles mesures prises doivent tenir compte de la problématique globale.

10. Halte au pillage du trafic routier

Le trafic routier génère des impôts et des redevances (RPLP, impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière, impôt sur les véhicules à moteur, amendes) pour plusieurs milliards de francs. Il se finance à 100% lui-même. L'UDC rejette donc toute nouvelle augmentation de la charge fiscale parce que contraire au principe de la causalité. Le pillage actuel du trafic routier motorisé doit cesser immédiatement.

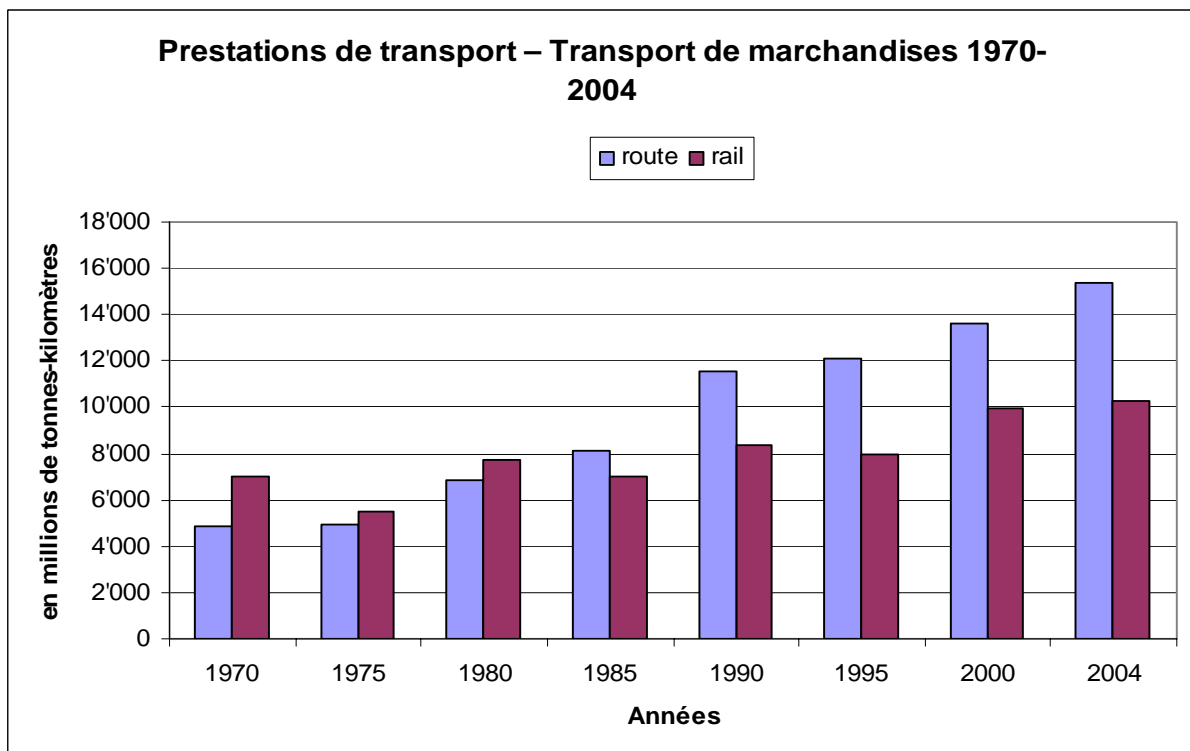
7. Annexe

7.1. Prestations de transport – Transport de personnes



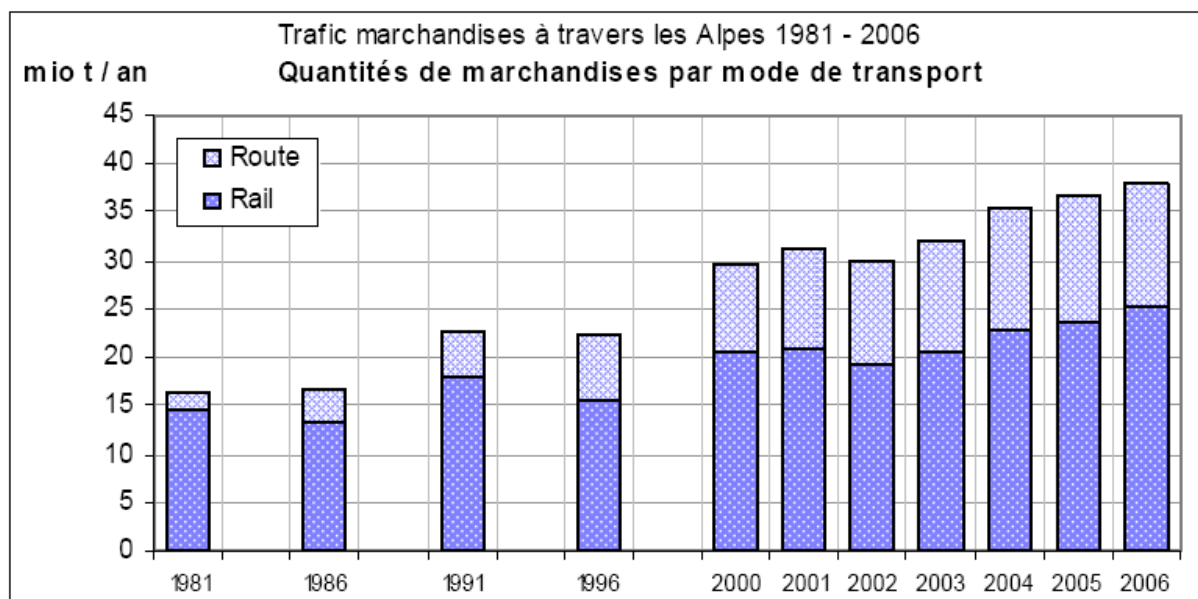
Source: Office fédéral de la statistique (OFS)

7.2. Prestations de transport – Transport de marchandises



Source: Office fédéral de la statistique (OFS)

7.3. Transit alpin



Source: Office fédéral des transports (OFT)

Quantités de marchandises 1981-2006, selon le mode de transport (rail/route)

Mio. Nettotonnen pro Jahr

Mil. net tonnes per year

	Schiene Rail				Total		Strasse Road		Schiene + Strasse Rail + road	
	Wagenladung Waggonload		Kombiverkehr Bimodal traffic		Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent
	Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent						
1981	12.2	75%	2.4	15%	14.6	90%	1.7	10%	16.3	100%
1982	11.1	72%	2.2	14%	13.3	86%	2.2	14%	15.5	100%
1983	10.0	66%	2.6	17%	12.6	83%	2.5	17%	15.1	100%
1984	11.0	66%	3.3	20%	14.3	86%	2.4	14%	16.7	100%
1985	10.9	65%	3.1	19%	14.0	84%	2.7	16%	16.7	100%
1986	10.2	61%	3.2	19%	13.4	81%	3.2	19%	16.6	100%
1987	10.2	60%	3.4	20%	13.5	79%	3.5	21%	17.0	100%
1988	11.2	59%	4.1	22%	15.4	80%	3.8	20%	19.2	100%
1989	12.1	56%	5.6	26%	17.6	82%	4.0	18%	21.6	100%
1990	12.2	55%	5.6	25%	17.9	81%	4.3	19%	22.2	100%
1991	11.8	52%	6.0	27%	17.8	79%	4.7	21%	22.5	100%
1992	11.2	50%	6.1	27%	17.4	77%	5.1	23%	22.5	100%
1993	9.8	45%	6.2	29%	16.0	74%	5.6	26%	21.6	100%
1994	10.5	44%	7.3	30%	17.8	74%	6.2	26%	24.0	100%
1995	10.4	43%	7.5	31%	18.0	73%	6.5	27%	24.5	100%
1996	8.6	38%	6.9	31%	15.5	69%	7.0	31%	22.5	100%
1997	9.4	38%	8.2	33%	17.6	71%	7.1	29%	24.7	100%
1998	9.7	37%	9.0	34%	18.7	71%	7.7	29%	26.4	100%
1999	9.5	36%	8.9	33%	18.4	69%	8.4	31%	26.8	100%
2000	10.6	36%	10.1	34%	20.6	70%	8.9	30%	29.6	100%
2001	10.7	34%	10.1	32%	20.8	67%	10.4	33%	31.2	100%
2002	8.8	29%	10.5	35%	19.3	65%	10.6	35%	29.9	100%
2003	8.8	27%	11.7	37%	20.5	64%	11.6	36%	32.1	100%
2004	8.9	25%	14.1	40%	23.0	65%	12.5	35%	35.5	100%
2005	8.5	23%	15.2	42%	23.7	65%	12.9	35%	36.6	100%
2006	8.4	22%	16.8	44%	25.2	66%	12.9	34%	38.1	100%

Source: Office fédéral des transports (OFT)

7.4. Développement des heures de bouchons

Heures de bouchons sur les routes nationales

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ²⁶	2003 ²⁷	2004	2005
Surcharge de trafic	1'292	1'433	1'714	1'996	3'413	4'308	5'890	8'192	7'669	7'151	6'835
Accidents	1'101	1'474	1'865	1'865	2'149	1'753	1'887	1'919	1'897	1'574	1'510
Chantiers	747	820	1'160	1'418	1'212	1'037	1'128	1'252	1'670	1'943	2'574
Autres causes	174	255	398	361	688	637	295	203	188	87	56
Total	3'314	3'982	5'137	5'640	7'462	7'711	9'200	11'563	11'413	10'755	10'975

Source: Office fédéral des routes (OFROU)

²⁶ En raison de travaux d'entretien, une galerie du tunnel du Belchen a été fermée; à la suite du grave accident de fin 2001, une interdiction de se croiser a été imposée aux camions dans le tunnel du St-Gothard.

²⁷ Le troisième tube du tunnel du Baregg a été ouvert le 16.5.2003.