

## Se déplacer librement sans obstacle chicanier

Une infrastructure de transport conforme aux besoins, bien aménagée et entretenue est essentielle à la prospérité et au libre épanouissement. Les fonds restreints à disposition pour l'infrastructure doivent être engagés efficacement et sans œillères idéologiques. Il ne faut plus désavantager la route par rapport au rail comme cela fut fréquemment le cas ces dernières années. Chaque mode de transport doit bénéficier des moyens qu'il génère. La redistribution, les subventions croisées et les détournements de fonds par rapport à l'affectation première doivent cesser, tout comme le pillage organisé contre les automobilistes sous la forme d'augmentations constantes des impôts, des redevances et des amendes.

### **Réseau de transport proche de l'effondrement**

La forte croissance du trafic de ces dernières décennies est un lourd défi pour nos infrastructures. A de nombreux endroits, notamment sur les routes, le trafic est fortement entravé. Un énorme chaos menace. Preuve en est également la forte augmentation du nombre d'heures d'attente dans les bouchons sur l'ensemble du réseau routier suisse. Les ralentissements et les embouteillages sont toutefois plus nombreux sur les axes principaux.

### **Politique des transports unilatérale**

Cette situation est la conséquence, d'une part, de la politique des transports unilatérale menée depuis des décennies par le Conseil fédéral et le Parlement et, d'autre part, de la croissance économique, de l'augmentation de la mobilité et de la forte immigration. L'optimisation des flux de trafic moyennant des mesures de gestion (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, réductions temporaires de la vitesse maximale, interdictions temporaires de dépasser pour les poids lourds) atténue certes les problèmes, mais une extension de l'infrastructure routière reste une nécessité urgente en raison des forts taux de croissance pronostiqués.

### **Aménagement indispensable**

L'objectif premier doit être de corriger avec les moyens à disposition les principaux goulets d'étranglement et de procéder à des aménagements sur tout le réseau. Le rail et la route doivent être traités sur pied d'égalité. Il n'est pas tolérable qu'un mode de transport soit financièrement discriminé par rapport à un autre. Les seuls critères applicables sont l'économie et la demande des usagers.

### **Les structures actuelles servent à l'arnaque des usagers**

Le principe essentiel d'une politique des transports nouvelle et efficace doit être la suppression systématique des incitations contreproductives et des discriminations. On assiste par exemple aujourd'hui à des retards

systématiques dans la planification et l'aménagement des infrastructures. Les mécanismes de financement sont de surcroît discriminatoires et opaques.

Ce constat est illustré par l'utilisation des fonds provenant du trafic motorisé individuel: un petit tiers seulement du produit des impôts et des redevances versés par les usagers motorisés de la route revient à l'aménagement routier.

### **Terrorisme des amendes contre les automobilistes**

Les infrastructures routières stagnent et les automobilistes se considèrent à juste titre comme les vaches à lait de la nation. S'ajoute à cela une tendance à arnaquer systématiquement les conducteurs par une inflation d'amendes de toutes sortes. Ces recettes étant budgétisées dans les comptes publics, les arguments de sécurité avancés pour justifier ce régime ne sont qu'un leurre. A ce titre on assiste depuis des années à une augmentation constante des rentrées. Il s'agit d'un véritable terrorisme des amendes aux frais des automobilistes.

Comme si cela ne suffisait pas, l'administration prépare divers projets pour pressurer encore plus le trafic routier par des redevances et des impôts: péage pour les tunnels, mobility pricing, hausse des taxes sur les carburants – il faut mettre fin à cette rapine dirigée contre les usagers de la route.

### **Politique des transports sans mesure chicanière**

La solution aux problèmes de trafic exige une nouvelle conception de la politique des transports. La priorité doit être donnée à l'utilisation optimale des moyens de transport, à l'efficacité et à l'économie. Au final, le libre choix du moyen de transport par les citoyennes et les citoyens doit toujours être totalement garanti, et cela sans incitation contreproductive.

Les principes d'une telle politique des transports:

- chaque mode de transport touche les moyens qu'il génère lui-même (via les impôts, redevances, etc... actuels). Ce principe de base met définitivement fin aux détournements de fonds de leur affectation première et aux subventions transversales;
- toute augmentation de taxes et redevances existantes et de toute nouvelle taxe ou redevance sont soumis au référendum facultatif;
- les comptes des différents modes de transport doivent être transparents et compréhensibles;
- l'équilibre financier des modes de transport doit être amélioré. L'objectif à moyen terme doit être que les modes de transport se financent sans subventions publiques.

#### Aménagement efficace

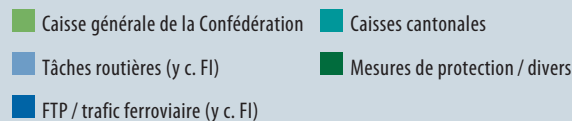
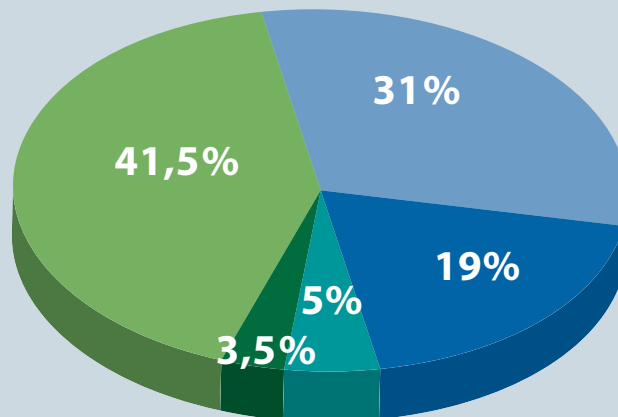
L'introduction de ce modèle apporte les améliorations suivantes par rapport au système actuel:

- le futur aménagement de l'infrastructure de transport se base sur les principes de l'économie. Chaque projet est mesuré à l'aune de la demande et du rapport utilité/coût. Ce calcul comprend également les futurs frais d'exploitation qui sont aujourd'hui massivement sous-estimés;
- la prise en compte des principes économiques entraîne forcément une priorisation des futurs projets. Ce procédé a l'avantage que l'on cessera de promettre constamment de nouveaux projets pour ensuite les renvoyer à plus tard ou les abandonner définitivement faute de moyens financiers.

Il ne s'agit donc pas d'opposer les modes de transport les uns aux autres, mais de combiner et d'exploiter judicieusement les réseaux disponibles. Favorisant unilatéralement les transports ferroviaires tout en chargeant les usagers de la route, la politique des transports de ces dernières décennies doit être stoppée. L'UDC estime que tous les modes de transport

doivent être engagés en fonction de leurs avantages pour contribuer au libre épanouissement des citoyennes et des citoyens et pour sauvegarder la prospérité du pays.

### Utilisation projetée des impôts routiers et automobiles encaissés par la Confédération en 2015 (9,4 milliards de francs au total)



Source: routesuisse

FI = Fonds d'infrastructure

## POSITIONS

## L'UDC

- combat toute discrimination de modes de transport et se prononce pour le libre choix des moyens de transport;
- exige que l'on mette fin au subventionnement croisé du rail par des taxes et des redevances grevant le trafic routier;
- se bat contre le terrorisme des amendes qui, sous le prétexte fallacieux de la sécurité des usagers de la route, sert en réalité à remplir les caisses de l'Etat;
- demande la suppression des dispositions Via sicura;
- rejette catégoriquement toute augmentation des taxes et des redevances et tout nouveau prélèvement sur le trafic individuel et refuse donc un péage au tunnel du Saint-Gothard qui ouvrirait la voie à un système de mobility pricing;
- se bat contre une augmentation à motivation politique des prix des carburants et contre la multiplication des radars dont l'objectif principal est d'arnaquer les automobilistes;
- demande que l'achèvement du réseau des routes nationales soit accéléré, que les goulets d'étranglement soient supprimés et qu'un deuxième tunnel routier soit construit au Saint-Gothard;
- demande un meilleur degré d'équilibre financier pour le trafic ferroviaire, notamment grâce à une hausse modérée des tarifs de transport;
- exige que les coûts de construction et les coûts subséquents de projets d'infrastructure soient présentés de manière transparente en appliquant les principes de l'économie comme premier critère;

## POSITIONS

## L'UDC

- s'engage pour une amélioration des conditions-cadres des transports aériens par des mesures judicieuses et économiques, par des traités et par un allègement des conditions et des réglementations;
- demande qu'un fonds pour le trafic routier soit inscrit dans la Constitution par analogie au FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire);
- demande que l'aménagement du tunnel du Lötschberg soit terminé (2e tube).

## AVANTAGES +

## Les avantages que m'apporte cette politique:

- ✓ comme automobiliste, plus de sécurité, moins de bouchons sans nouvelles taxes et redevances;
- ✓ comme usager des chemins de fer, moins de trains bondés;
- ✓ comme transporteur, des capacités routières et ferroviaires suffisantes avec la garantie que mes produits arrivent dans les délais chez les clients;
- ✓ comme employé d'une société internationale, des correspondances fiables avec le monde entier.