

Priorité au bon sens



Pour une Suisse forte

**Document de fond de
l'Union démocratique du centre**

2026

1. Résumé et positions de l'UDC.....	3
2. Le contexte : la situation en matière d'économie des transports	5
3. Projets, aménagement du territoire et développement des infrastructures.....	7
3.1. Rapport stratégique « Transports '45 »	7
3.2. Développement des routes nationales	9
3.3. Infrastructure ferroviaire : couplage stratégique avec le réseau routier national.....	10
3.4. Projets d'agglomération : couplage stratégique avec le réseau routier national	11
3.5. Normes, accélération des procédures et coûts de construction	11
4. Politique financière, fiscalité et financement des infrastructures routières	13
4.1. Financement spécial du FORTA et déficits structurels.....	13
4.2. Taxe E (taxe de substitution pour les véhicules électriques)	14
4.3. Évolution de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP III)	15
4.4. Rejet de la tarification de la mobilité	16
5. Développement des transports, énergie et climat.....	16
5.1. Suppression de la taxe de 4 % sur les importations automobiles.....	16
5.2. Ouverture technologique plutôt que passage forcé à l'électrique	17
5.3. Données relatives aux accidents et sécurité routière	17
6. Règles de circulation, hiérarchie du réseau routier et utilisation du réseau	19
6.1. Hiérarchie du réseau routier et limitations de vitesse	19
6.2. Logistique, véhicules utilitaires et réglementations internationales.....	20
6.3. Mobilité intelligente et conduite automatisée.....	20
6.4. Émissions sonores et réglementation de la circulation des motos.....	21
6.5. Loi sur les pistes cyclables et la mobilité douce	22
7 Accords sur les transports terrestres et paquet Suisse-UE	23
7.1. Perte de souveraineté et assujettissement institutionnel	23
7.2. Menaces pesant sur l'horaire cadencé intégral et le transport ferroviaire	23
7.3. Affaiblissement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).....	24
7.4. Restrictions imposées aux aides économiques par les règles de l'UE en matière d'aides d'État	25

1. Résumé et positions de l'UDC

La présente analyse montre clairement que la politique suisse des transports sera marquée, dans les années à venir, par de profonds conflits d'objectifs. D'une part, la croissance démographique constante et les impératifs économiques imposent un renforcement des capacités des principaux axes de circulation ; d'autre part, les réglementations en matière de politique climatique, l'évolution des structures de financement et les restrictions de circulation compliquent le développement du réseau de transport.

Dans ce champ de tensions, l'UDC veut définir une stratégie susceptible de rallier une majorité au niveau politique et axée sur le bon sens économique. Elle formule ainsi les revendications suivantes :

1. Légitimer le développement d'infrastructures grâce à des couplages ingénieux. Le futur projet de loi « Transports '45 », relatif à l'aménagement des infrastructures, ne pourra être adopté par le peuple que si les projets d'aménagement des routes nationales¹ restent indissociables des Programmes en faveur du trafic d'agglomération (PTA)² et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Les différents projets doivent impérativement être coordonnés sur le fond, se compléter de manière judicieuse en termes d'impact sur le trafic et former des ensembles logiques intermodaux. L'accent doit être mis sur les projets qui sont activement sollicités par les cantons et les communes et qui apportent une valeur ajoutée directe et tangible à la population locale (par ex. la réduction du trafic de contournement). De toute manière, il convient de prendre en compte, dans la mesure du possible, toutes les régions ou toutes les parties du pays.³

2. Garantir les flux de financement, limiter la charge fiscale.

Les pertes structurelles subies par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) liées à la mobilité électrique nécessitent, sur le long terme, une adaptation systémique sous la forme d'une taxe de substitution pour les véhicules électriques. Même si cette taxe sera principalement fondée sur une autodéclaration, elle devra être conçue de sorte que les kilomètres parcourus soient comptabilisés et validés lors du contrôle technique périodique du véhicule, afin d'éviter toute dimension incitative. Les instruments tarifaires idéologiques, tels que la « Tarification de la mobilité »⁴ (Mobility Pricing) ou, par extension, le « Péage routier »⁵ (Road Pricing), qui visent à augmenter artificiellement le coût de la mobilité, sont à rejeter catégoriquement.⁶ Par ailleurs, dans le domaine

¹ Rapport « Transport '45 », DETEC, <https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45>

² Programme en faveur du trafic d'agglomération, <https://www.are.admin.ch/fr/projetsdagglomeration>

³ Chapitre 3.1.

⁴ Tarification de la mobilité (Mobility Pricing), DETEC, 30 mai 2025, <https://www.uvek.admin.ch/fr/tarification-de-la-mobilite>

⁵ Rapport du Conseil fédéral sur l'introduction éventuelle du péage routier en Suisse en réponse au postulat 04.3619 de la Commission des transports et des communications (CTC) du Conseil national, 16 novembre 2004, <https://www.are.admin.ch/dam/fr/sd-web/VNx8gEngP8NP/einfuhrung-eines-road-pricing.pdf>

⁶ Chapitre 4.4.

du transport commercial [redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) III], il est impératif d'empêcher toute nouvelle hausse des tarifs afin de ne pas accroître davantage les coûts de transport et, par conséquent, de ne pas attiser davantage l'inflation.⁷

3. Faire preuve de pragmatisme réglementaire en matière de politique environnementale. S'en tenir à des trajectoires rigides de réduction des émissions de CO₂ nuit à l'industrie automobile suisse et fait grimper les prix pour les consommateurs et les consommatrices. Les responsables politiques doivent respecter le principe de neutralité technologique, ce qui implique notamment la reconnaissance des carburants synthétiques (e-fuels) pour les moteurs à combustion interne dans le secteur des véhicules utilitaires. De plus, afin d'alléger la charge financière pesant sur les automobilistes, il convient de supprimer la taxe de 4 % sur les importations automobiles, inéquitable car elle ne tient pas compte du principe du « pollueur-payeur », dès lors que le trafic routier affiche déjà aujourd'hui un taux de couverture des frais supérieur à 156 %. Le développement de l'infrastructure de recharge doit se faire de manière autonome, selon les principes de l'économie de marché et sans ingérence de l'État dans les droits de propriété privée.⁸

4. Préserver la hiérarchie routière et la fluidité du trafic. La hiérarchie fonctionnelle du réseau routier doit être préservée sans compromis. La mise en œuvre de la motion Schilliger [modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)] est absolument indispensable pour protéger les axes routiers principaux contre la généralisation des limitations de vitesse à 30 km/h.⁹ Les routes conçues pour gérer le trafic de transit et de collecte, ainsi que le trafic public et commercial, doivent conserver leur capacité de débit. Les limitations de vitesse ne doivent pas être utilisées abusivement comme mesure de substitution à un aménagement du territoire défaillant, ou comme chicane déguisée à l'encontre du transport individuel motorisé.¹⁰

5. Rejeter le traité de soumission à l'UE. Dans le domaine de la politique des transports également, le traité de soumission à l'UE a des conséquences désastreuses. La loi sur la surveillance des aides d'État qui y est liée sape le fédéralisme et introduit une nouvelle bureaucratie. Les modifications apportées à l'accord sur les transports terrestres menacent l'horaire cadencé intégral suisse. Elles risquent également de détourner la redevance sur le trafic des poids lourds de son objectif initial pour en faire un instrument de financement écologique.

⁷ Chapitre 4.3.

⁸ Chapitre 5.1 et Chapitre 5.2 ; Auto-Suisse prévoit que les voitures électriques représenteront 50 % du parc automobile en 2030, Vermögenszentrum, publié (en allemand seulement) le 20 janvier 2026

⁹ Application de la motion 21.4516 Schilliger « Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités », Rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation, 3 septembre 2025, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2025/2578/fr>

¹⁰ Chapitre 6.

Une politique des transports tournée vers l'avenir doit tenir compte des réalités des usagères et usagers et de l'économie. Seule une orientation dénuée d'idéologie, favorisant les infrastructures et équitable sur le plan financier permettra de garantir à long terme le succès du modèle suisse de mobilité.

L'UDC exige que la politique suisse des transports soit libérée des idéologies de « rééducation », et qu'elle soit orientée sans compromis vers la rationalité économique, les avantages pour les entreprises et la liberté de circulation de la population. À cet égard, les routes nationales, les programmes en faveur du trafic d'agglomération et l'infrastructure ferroviaire doivent impérativement être planifiés comme un ensemble cohérent et coordonné.

2. Le contexte : la situation en matière d'économie des transports

La mobilité constitue le pilier principal de l'économie nationale, des chaînes logistiques, du tourisme et de la prospérité sociale. Une infrastructure de transport opérationnelle et hautement disponible représente un atout décisif face à la concurrence mondiale et européenne. Néanmoins, depuis des décennies, les capacités du réseau routier n'ont pas été adaptées à la croissance démographique et économique actuelle et future de la Suisse : lorsque le réseau routier national suisse a été conçu et adopté en 1960 (décision relative au réseau)¹¹, la Suisse comptait environ 5,3 millions d'habitants.¹² À la fin du troisième trimestre 2025, la population résidente permanente de la Suisse s'élevait à 9'104'063 habitants.¹³ Alors que le réseau ferroviaire a été considérablement développé grâce à de grands projets (Rail 2000, NLFA, FAB), la capacité des autoroutes est restée globalement inchangée.¹⁴ Les chiffres annuels de l'OFROU en témoignent, le nombre d'heures d'embouteillage sur les routes nationales suisses bat sans cesse de nouveaux records :¹⁵

- **Année 1990** : environ 2500 heures d'embouteillage (début de la collecte officielle et systématique des données).¹⁶
- **Année 2000** : 7711 heures d'embouteillage.
- **Année 2014** : 21 509 heures d'embouteillage (soit déjà presque le triple par rapport à l'année 2000 ; en 2014, l'initiative populaire fédérale « Contre l'immigration de masse » de l'UDC a été acceptée par le peuple et les cantons).

¹¹ Le réseau routier national au fil du temps, 8 juillet 2021 ; (en allemand uniquement)

¹² Données démographiques comparatives, 1950-2022, BFS ; <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr.assetdetail.27225428.html>

¹³ Effectif de population à la fin du 3^e trimestre 2025, 4 décembre 2025, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.gnpdetail.2025-0404.html>

¹⁴ Longueur des routes en 2025, 6 novembre 2025 ; <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home.gnpdetail.2025-0289.html>; Rapport sur la fluidité du trafic 2024 : un réseau très sollicité et de plus en plus chargé, 17 juin 2025, <https://www.admin.ch/fr/newnsb/56doq938PLdX44UyJmoG9> ; « 10 ans après le vote FAIF : bilan du nouveau système de financement et d'aménagement du rail », www.bav.admin.ch/fr/10-ans-apres-le-vote-faif-bilan-du-nouveau-systeme-de-financement-et-damenagement-du-rail ; « Rail 2000 – La grande sœur des NLFA », Portail Alptransit, <https://www.alptransit-portal.ch/fr/apercu/construction/evenements/ereignis/rail-2000/true>

¹⁵ Route et trafic 2024/2025, 3 novembre 2025, <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/route-et-traffic.html>

¹⁶ Office fédéral des routes (OFROU), publication « Routes et circulation 2024/2025 », 3 novembre 2025, <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/route-et-traffic.html> ; Chiffres historiques (1994, 2000 et 2014) tirés des rapports annuels officiels de l'OFROU « Évolution du trafic et disponibilité des routes nationales » ainsi que du rapport du Conseil fédéral « Gestion du trafic sur les routes nationales » (2015).

- **Année 2022** : 39 863 heures d'embouteillage (près de 40'000, ce qui constituait à l'époque un record historique).
- **Année 2023** : 48 807 heures d'embouteillage (une hausse spectaculaire de plus de 22 % par rapport à l'année précédente).
- **Année 2024** : 55 569 heures d'embouteillage (un nouveau record, avec une nouvelle hausse de près de 14 %).
- **Année 2025** : 68 040 heures d'embouteillage (une hausse spectaculaire de plus de 22 % par rapport à l'année précédente).

Selon l'OFROU, environ 87 % de ces embouteillages sont simplement dus à une surcharge du trafic, c'est-à-dire à un nombre trop élevé de véhicules par rapport à la capacité routière disponible. Seule une fraction (environ 4 %) est imputable à des chantiers ou à des accidents.¹⁷ Cela réfute l'argument souvent avancé par la gauche selon lequel les chantiers seraient le principal problème. Les embouteillages sur les grands axes entraînent également un trafic de contournement massif vers les villages et les agglomérations, ce qui engendre non seulement des coûts économiques (perte de temps), mais aussi des problèmes de sécurité et d'environnement. Aucune amélioration n'est en vue, car il est avéré que le parc de véhicules motorisés routiers augmente au même rythme que la population.

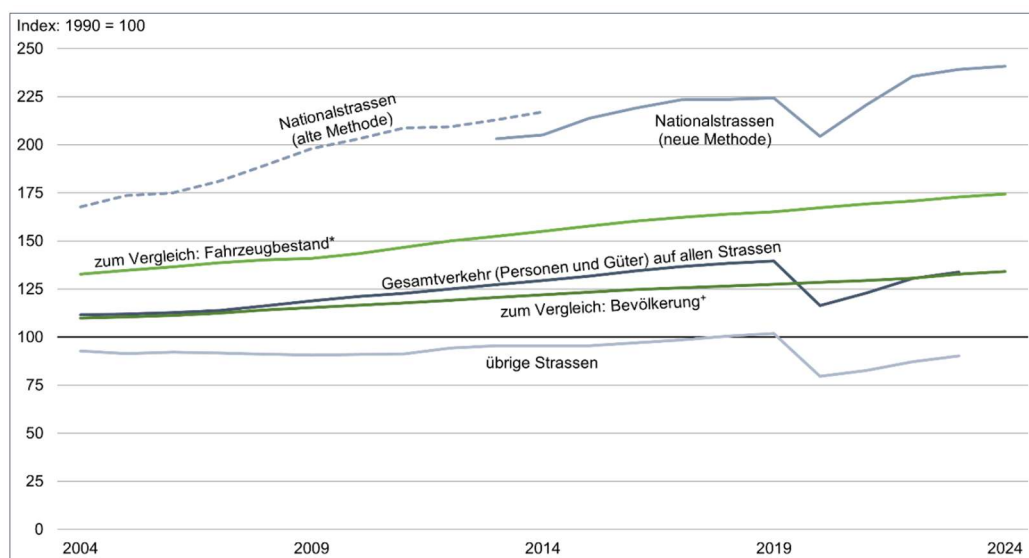


Abbildung 4: Langjährige Entwicklung der Fahrleistung⁸ im Vergleich zu anderen Indikatoren

* Fahrzeugbestand: Personenwagen, Personentransportfahrzeuge, Sachentransportfahrzeuge, Motorräder⁹

* Bevölkerung: Ständige Wohnbevölkerung zum Jahresende¹⁰

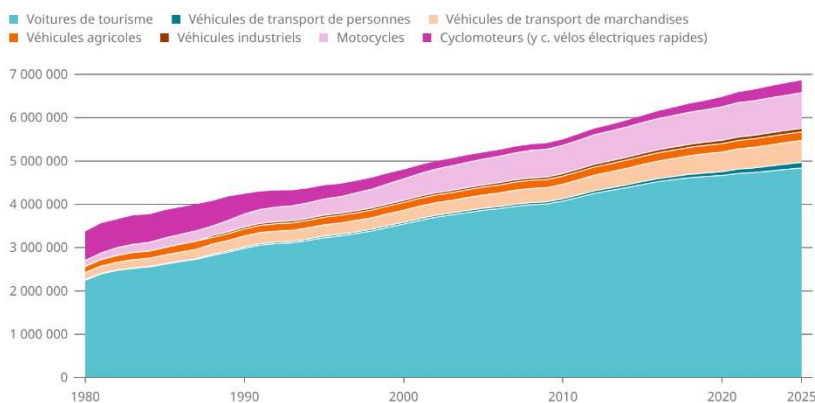
Quellen: ARE: VM-UVEK, ASTRA: SASVZ, ASTRA: VMON, BFS: GTS, BFS: MFZ, BFS: STATPOP

De plus, les conflits d'objectifs sont exacerbés par une politique des transports qui se concentre unilatéralement sur le rail, tandis que le transport individuel motorisé (TIM) et le transport routier professionnel sont systématiquement évincés par des interventions réglementaires, la suppression des places de stationnement, des limitations de vitesse généralisées (zones limitées à 30 km/h sur les axes principaux) et par une charge fiscale croissante.¹⁸

¹⁷ Rapport sur la fluidité du trafic 2024 : un réseau très sollicité et de plus en plus chargé, ASTRA, 17 juin 2025, <https://www.admin.ch/fr/newsb/56doq938PLdX44UyJmoG9>

¹⁸ Réduction progressive du nombre de places de stationnement dans les villes – Automobile Club de Suisse ACS ; Le Conseil Fédéral souhaite établir des règles claires concernant la limitation à 30 km/h sur les axes principaux, SRF, ch. 5.1, (en allemand uniquement).

Parc des véhicules routiers motorisés



État des données: 30.09.2025

Source: OFS - Recensement des cyclomoteurs auprès des cantons;
OFS, OFROU - Parc des véhicules routiers (MFZ)

gr-f-11.03.02.01.01-cc

© OFS 2026

Dans ce contexte, le présent document de fond propose une réorientation pertinente. Il structure les défis à venir selon les axes d'action déterminants : de la planification globale des infrastructures (rapport « Transports '45 ») aux processus de transformation technologique (climat, mobilité électrique), en passant par les mécanismes liés aux normes de construction et aux procédures, les questions complexes du financement routier et de la politique fiscale (taxe sur les véhicules électriques, RPLP III) et les règles de circulation concrètes (hiérarchie des réseaux, sécurité).

L'UDC exige que les capacités routières soient adaptées à la croissance démographique continue et aux besoins réels de l'économie.

3. Projets, aménagement du territoire et développement des infrastructures

3.1. Rapport stratégique « Transports '45 »

Le rapport « Transports '45 » constitue l'instrument stratégique le plus important de la politique des transports actuelle. Il est le résultat d'une hiérarchisation indépendante de tous les projets d'aménagement en cours menée par l'EPFZ, sous la direction du professeur Ulrich Weidmann, qui avait été mandaté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en réaction directe au rejet du projet de construction routière de 2024 ainsi qu'aux surcoûts imminents dans le secteur ferroviaire (à hauteur d'environ 14 milliards de CHF pour le concept d'offre 2035).¹⁹

Le rapport d'expertise, présenté en octobre 2025 et dont les grandes lignes ont été adaptées par le Conseil fédéral en janvier 2026, porte sur l'examen d'environ 500 projets, regroupés en 226 positions stratégiques (voir tableau ci-dessous), pour un montant total d'investissement évalué

¹⁹ Transports '45 : le Conseil fédéral définit les prochaines étapes d'aménagement des infrastructures, DETEC, 9 octobre 2025 ; <https://www.news.admin.ch/fr/newnsb/Y-Uu3dCePcDTaOc4jC400>

à 112,7 milliards de francs suisses.²⁰ Ce volume se répartit en trois catégories principales qui, à l'avenir, ne devront plus être considérées de manière isolée, mais sous forme d'ensembles intermodaux :

Moyens de transport	Nombre de positions	Volume d'investissement (en mrd. de frs.)	Domaines prioritaires des projets
Infrastructures ferroviaires	135	62,2	Augmentation des capacités du transport de voyageurs et de marchandises, aménagements des nœuds de transport, augmentation de la fréquence des services
Routes nationales	40	39,1	Comblir les lacunes, augmenter les capacités, mettre en place des redondances pour l'entretien des tunnels
Transports urbains	51	11,4	Tramways, pôles de transport, routes de contournement

Tableau : Volume des projets et classification selon le rapport d'expertise de l'EPFZ « Transports '45 »

Les experts de l'EPFZ ont classé l'ensemble des projets de transport selon six niveaux de priorité (de P1 à P6). L'accent a été mis sur des critères tels que les gains de temps de trajet, le renforcement de la résilience du réseau, la rentabilité (coûts du cycle de vie) ainsi que les effets en matière d'aménagement du territoire et d'environnement.

Pour la période 2025-2045, le DETEC a prévu un cadre financier strict : 9 milliards de francs destinés au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) dans le domaine routier, 7,5 milliards de francs pour le trafic d'agglomération et, dépendant du scénario choisi, 14 à 24 milliards de francs pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).²¹

La répartition régionale de ces moyens, dans le cadre du scénario maximal (24 milliards pour le FIF), fait apparaître des priorités nettes : l'agglomération de Zurich absorbe la part la plus importante, avec 10,5 milliards de francs (28 % des moyens), suivie de la région du lémanique et des Alpes occidentales, avec 8,4 milliards de francs (23 %), et de la Suisse centrale, avec 5 milliards de francs (13 %). Cette répartition met en évidence les efforts déployés pour éliminer les goulets d'étranglement structurels dans les pôles économiques.²²

²⁰ Rapport d'expertise « Transports '45 », DETEC, 9 octobre 2025, pg. 4 ; [https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45#Rapports-techniques-des-offices-charg%C3%A9s-des-transports-\(OFT,-OFROU,-ARE\)](https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45#Rapports-techniques-des-offices-charg%C3%A9s-des-transports-(OFT,-OFROU,-ARE))

²¹ Rapport d'expertise « Transports '45 », DETEC, 9 octobre 2025, pg. 5 et 31

²² Rapport d'expertise « Transports '45 », DETEC, 9 octobre 2025, pg. 5 et 53

L'UDC exige que les étapes d'aménagement des routes nationales, des programmes en faveur du trafic d'agglomération et de l'infrastructure ferroviaire soient indissociablement liées et coordonnées au sein d'un projet commun.

3.2. Développement des routes nationales

Du point de vue de l'UDC, il y a un déséquilibre manifeste dans les projets de construction. Bien que le transport routier assure l'essentiel du transport de personnes et de marchandises et qu'en plus, il s'autofinance par les redevances, d'importants projets routiers sont souvent laissés de côté sur le plan politique. Nous exigeons donc que soit pris en compte un principe simple et logique : les fonds doivent être systématiquement affectés là où le besoin réel d'aménagement se fait sentir.

Dans sa phase d'aménagement 2027 (dont la réalisation est prévue d'ici 2045), le projet « Transports '45 » prévoit des investissements d'environ 1,4 à 1,5 milliard de francs. L'accent est mis sur l'aménagement à six voies du tronçon Perly–Bernex sur la N1 pour le canton de Genève (1 milliard de francs) ainsi que sur l'aménagement à six voies du tronçon Aarau Ost–Birrpfeld (400 millions de francs). Pour la suite du programme jusqu'en 2045, 9,4 milliards de francs supplémentaires sont réservés.²³

L'UDC est convaincue que la phase d'aménagement de 2027 doit déjà faire l'objet d'un examen critique dans le cadre de la procédure de consultation. Sous leur forme actuelle, les projets d'aménagement prévus ne bénéficient pas d'assez de fonds et ne permettront pas de relever les défis à venir en matière de circulation. Une augmentation substantielle du budget alloué au Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales nous semble donc absolument indispensable. Il convient à cet égard de veiller à ce que les projets clés incontestés et particulièrement efficaces sur le plan des transports soient intégrés en priorité dans cette phase d'aménagement.

En même temps, le rapport d'expertise du Conseil fédéral prévoit une réduction massive des projets de construction routière : 30 projets, représentant un investissement total d'environ 18 milliards de francs, ont été purement et simplement supprimés. Le DETEC entend fluidifier le trafic sur ces tronçons très encombrés principalement en recourant à la réaffectation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU). Du point de vue du secteur des transports, cette renonciation à de véritables augmentations de capacité sur les axes principaux (tels que l'A1) est extrêmement problématique, car les systèmes R-BAU n'offrent aucune résilience en cas d'accidents ou de chantiers et augmentent la vulnérabilité du réseau aux perturbations.²⁴

²³ Fiche d'information n° 1 « Transports '45 – Projets ferroviaires, routiers et d'agglomération », Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), 28 janvier 2026, pg. 1–2 ; <https://www.uvek.admin.ch/dam/fr/sd-web/udbvRbHPiE9b/Faktenblatt%201%20Verkehr%20'45%20%E2%80%93%20Pro-jekte%20Zeitraum%20bis%202045%20DE.pdf>

²⁴ Fiche d'information n° 3 « Transports '45 – Projets supprimés », DETEC, 28 janvier 2026 ; <https://www.uvek.admin.ch/dam/fr/sd-web/deUD4Pu2aVfx/Faktenblatt%203%20Verkehr%20'45%20%E2%80%93%20Gestrichene%20Pro-jekte%20DE.pdf> ; « Chiffres des embouteillages en 2024 : nouvelle hausse massive – l'ASTAG exige la priorité pour les

L'UDC exige que les grands projets routiers nationaux visant à éliminer les goulets d'étranglement quotidiens ne soient pas supprimés, mais réalisés rapidement et en priorité. L'état d'avancement concret de la planification au sein de l'OFROU doit être pris en compte pour établir les priorités.

L'UDC exige donc la reprise des projets d'aménagement supprimés dont la planification est déjà bien avancée.

3.3. Infrastructure ferroviaire : couplage stratégique avec le réseau routier national

En matière de rail, le rapport « Transports '45 » marque un changement de donne : il s'agit désormais de passer d'améliorations ponctuelles de l'offre régionale à de grands projets ayant un impact structurel sur les nœuds de communication critiques. Afin d'en garantir le financement, le Conseil fédéral prévoit un échelonnement sur plusieurs messages. Pour la poursuite de l'aménagement du réseau ferroviaire, le Conseil fédéral prévoit de dégager environ 24 milliards de francs d'ici 2045.

Le message 2027 (environ 20 milliards de frs.) met l'accent sur l'extension des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Parmi les projets figurent la première étape de la gare de transit de Lucerne (3 milliards de frs.), l'aménagement de la gare de Genève-Cornavin (1,8 milliard de frs.), la quatrième voie à la gare de Stadelhofen (1,7 milliard de frs.), le tunnel de base du Zimmerberg II (1,8 milliard de frs.), ainsi que la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds (1,6 milliard de frs.).²⁵

La deuxième étape est traitée par le message 2031 (investissements d'au moins 10,8 milliards de frs.) et comprend des projets tels que la nouvelle ligne Morges-Perroy (3,1 milliards de frs.) et la réalisation de la ligne diamétrale avec gare souterraine à Bâle (1,6 milliard de frs.), conçue comme une alternative plus allégée et plus finançable au « projet de cœur » initialement prévu.²⁶

Afin de stabiliser l'évolution des coûts, un nouveau dispositif de contrôle a en outre été mis en place : à l'avenir, les projets ferroviaires ne pourront être intégrés dans une étape d'aménagement contraignante décidée par le Parlement qu'à condition qu'un avant-projet détaillé ait été élaboré.²⁷

L'UDC exige qu'un contrôle rigoureux des coûts soit mis en place pour les grands projets ferroviaires.

routes nationales », Association suisse des transports routiers (ASTAG), 17 juin 2025, <https://www.astag.ch/fr/politique/infrastructure-de-transport/problematique-des-embouteillages/chiffres-des-embouteillages-en-2024-nouvelle-hausse-massive-lastag-exige-la-priorite-pour-les-routes-nationales>

²⁵ Fiche d'information n° 1 Transports '45, pg. 2 ss.

²⁶ Fiche d'information n° 1 Transports '45, pg. 4 ss.

²⁷ Fiche d'information n° 1 Transports '45, pg. 4 ss.

3.4. Projets d'agglomération : couplage stratégique avec le réseau routier national

Les projets du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) relient le réseau de transport local des communes et des villes aux routes nationales. La Confédération prend en charge jusqu'à 50 % des coûts. La cinquième génération de projets, la plus récente, qui sera mise en œuvre à partir de 2028, apporte également un soutien financier aux grands projets de construction. Un montant total de 516 millions de francs est prévu pour les grands projets dépassant les 50 millions de francs. Parmi ceux-ci figurent notamment le pont Franca Magnani à Zurich (80 millions de frs.), le contournement de Hasle près de Burgdorf (77 millions de frs.) ou le pôle de transport multimodal Grand-Saconnex/Aéroport à Genève (57 millions de frs.).²⁸ Les autres projets jugés prioritaires par l'expertise de l'EPFZ feront l'objet d'une demande de cofinancement dans le cadre de la sixième génération du Programme en faveur du trafic d'agglomération, en fonction des demandes des agglomérations et des moyens financiers disponibles – pour un montant prévu d'environ 4 milliards de francs.

Pour l'UDC, une chose est claire : l'aménagement des routes nationales, de l'infrastructure ferroviaire et les projets de transport dans les agglomérations devront à l'avenir impérativement être regroupés dans un seul projet. Dans la pratique, tous ces domaines se complètent parfaitement et sont financés par des fonds (FORTA et FIF), dont les ressources et les étapes de développement doivent faire l'objet de négociations étroitement coordonnées. Si la circulation sur les autoroutes redevient fluide, le trafic de contournement indésirable dans les villes et les villages va diminuer. Ce couplage judicieux apporte à la population locale un bénéfice direct et tangible, comme des quartiers résidentiels à circulation modérée.

L'UDC exige que les projets de transport urbain ne bénéficient de fonds fédéraux que s'ils sont réalisés dans le cadre d'un même programme comprenant l'aménagement des routes nationales et du réseau ferroviaire.

L'UDC exige que les routes de contournement (projets d'agglomération) soient associées à des projets de routes nationales.

Les projets d'agglomération ne doivent pas se limiter à promouvoir de manière unilatérale les tramways et les vélos.

3.5. Normes, accélération des procédures et coûts de construction

La hausse constante des coûts de réalisation des projets d'infrastructure menace leur capacité à obtenir une majorité politique. Pour y remédier, l'OFROU a publié la directive « 7A030 », qui normalise l'élaboration des projets généraux dans le domaine de la construction des routes nationales.²⁹

²⁸ Fiche d'information n° 1 Transports '45, pg. 7 ss ; « Transports '45 – Synthèse des résultats et hiérarchisation des priorités », DETEC, pg. 7, <https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45>

²⁹ Directive 7A030 : Élaboration de projets généraux des routes nationales, OFROU, cf. notamment chap. 3.5, Standards pour les routes nationales

Un élément clé de cette stratégie d'efficacité réside dans la mise en œuvre rigoureuse du principe du « Design-to-Cost », déjà préconisé dans le rapport d'expertise de l'EPFZ. Les projets d'infrastructure ne doivent plus être conçus comme des variantes fonctionnelles maximales. Au contraire, les plans doivent être soumis à un cadre budgétaire strict dès la phase initiale de formulation des spécifications.³⁰

L'UDC exige une réduction drastique des formalités administratives dans le domaine de la construction d'infrastructures. Il est inacceptable que des projets routiers indispensables soient bloqués par des oppositions sans fin et une cascade de recours. Afin d'accélérer considérablement les procédures, la disposition légale (art. 26, al. 2, LPN), selon laquelle les autorisations exceptionnelles, en particulier les demandes de défrichement, doivent impérativement être intégrées dans la procédure principale d'autorisation de construction, doit être appliquée par les autorités de manière systématique et sans exception, comme l'exige la directive 7A030 de l'OFROU³¹. En outre, les coûts de construction doivent faire l'objet d'un contrôle plus strict de la part des pouvoirs publics.

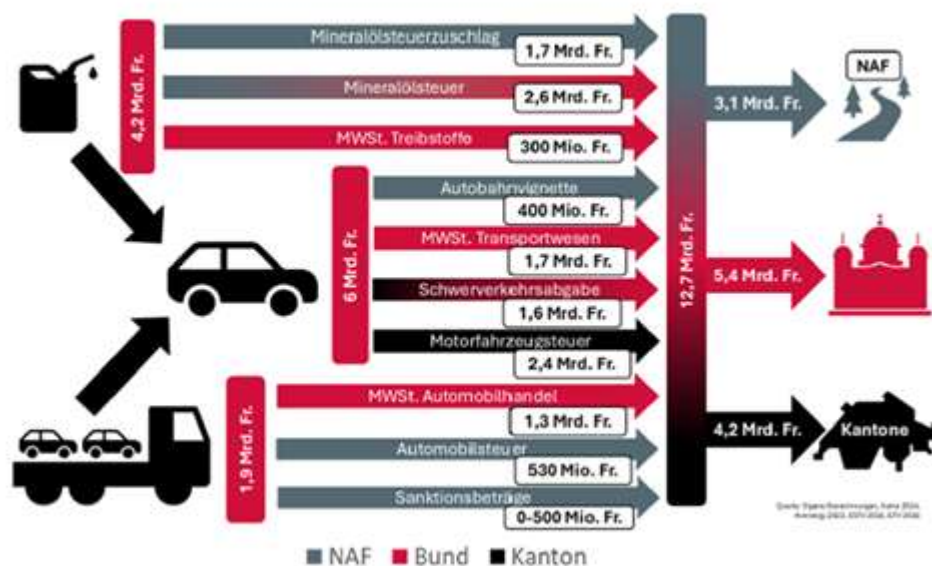
L'UDC exige que les projets de construction routière et ferroviaire soient considérablement accélérés et leur coût réduit grâce à une réduction drastique des formalités administratives, à l'intégration immédiate des autorisations exceptionnelles et à une approche « Design-to-Cost » rigoureuse.

³⁰ Rapport d'expertise « Transports '45 », DETEC, 9 octobre 2025, pg. 5, [https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45#Rapports-techniques-des-offices-charg%C3%A9s-des-transports-\(OFT,-OFROU,-ARE\)](https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45#Rapports-techniques-des-offices-charg%C3%A9s-des-transports-(OFT,-OFROU,-ARE))

³¹ Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes, OFROU, [md_d120_couts_occasionnesparlaconstructiondesinfrastructuresdemo.pdf](#) ; Directive 7A030 : Élaboration de projets généraux des routes nationales, OFROU, cf. notamment chap. 3.5, voir ci-dessus.

4. Politique financière, fiscalité et financement des infrastructures routières

Steuerlast und Abgabenströme



32

4.1. Financement spécial du FORTA et déficits structurels

L'architecture financière de l'infrastructure routière suisse est sur le point de connaître une transformation fondamentale. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est, depuis toujours, alimenté en majorité par la taxe sur les huiles minérales prélevée sur les carburants fossiles. Avec la pénétration croissante du marché par les véhicules électriques et les hybrides rechargeables, cette source de recettes s'érode de manière structurelle. Bien que les automobilistes suisses versent chaque année environ 13 milliards de francs au titre d'impôts et de taxes, une part importante de ce fonds est versée dans les caisses générales de la Confédération ou est détournée de son objectif initial. L'UDC insiste pour que les recettes générées par les usagers et usagères de la route soient intégralement réinvesties, selon des affectations précises, dans l'entretien et le développement des infrastructures routières.³³

L'UDC exige que les taxes versées par les automobilistes et les entreprises soient intégralement affectées à l'entretien et au développement des infrastructures routières, sans détournement de fonds.

³² Prise de position « Charge fiscale au lieu de construction routière », auto suisse, avril 2025, pg. 2, https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2025/08/Positionspapier-_abgabenlast_-auto-schweiz-FR.pdf

³³ « Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques », Ouverture d'une consultation, DETEC, https://www.vtg.admin.ch/fr/newsb/_XCNd7kCfmqhCIVDOz3gS ; Tournant politique urgentement nécessaire pour la mobilité automobile en Suisse, communiqué de presse, auto-suisse, 20 janvier 2026, <https://www.auto.swiss/fr/actuel/article/tournant-politique-urgentement-necessaire-pour-la-mobilite-automobile-en-suisse/>.

4.2. Taxe E (taxe de substitution pour les véhicules électriques)

Afin de compenser les pertes de recettes prévues dans le FORTA, le DETEC a lancé en septembre 2025 une consultation sur une nouvelle taxation des véhicules électriques.³⁴ La Confédération a soumis deux projets de loi à la discussion :

1. **Redevance liée à la prestation kilométrique** : une taxation basée sur le nombre de kilomètres parcourus, différenciée en fonction du poids total du véhicule (appelée aussi « taxe kilométrique »).
2. **Impôt sur le courant de recharge** : une taxation de l'électricité consommée aux bornes de recharge enregistrées, calculée en fonction de la consommation.

L'UDC s'oppose farouchement aux systèmes de saisie électroniques, qui pourraient être détournés pour introduire, dans une deuxième phase, un péage routier généralisé ou une surveillance étatique sans faille de la population. Même la meilleure des deux variantes proposées, à savoir l'impôt sur le courant de recharge, présente des inconvénients majeurs.

La date de son introduction est également très controversée selon l'UDC. Pour mesurer à quel point on est encore loin d'une pénétration du marché, la réalité est sans appel : bien que les véhicules rechargeables représentent 34 % des nouvelles immatriculations en 2025, on ne compte qu'un peu plus de 250 000 véhicules entièrement électriques sur un parc total d'environ 4,8 millions de voitures de tourisme. Une nouvelle taxe ne peut être envisagée que lorsque la part de marché des véhicules rechargeables [BEV (Battery Electric Vehicle) et PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)] aura atteint un seuil fixe de 30 % du parc total de voitures de tourisme et de camions. Une taxation précipitée serait une erreur et ne ferait qu'alourdir encore davantage la charge financière pesant sur les automobilistes.³⁵

L'UDC réclame une taxe de substitution pour les véhicules électriques. Son produit net doit être affecté à 100 % à la construction et à l'entretien des routes.

L'UDC s'oppose au « contrôle au kilomètre » envisagé par le Conseil fédéral comme première étape vers le péage routier. La redevance doit donc être prélevée sur le courant de recharge. Elle est calculée en fonction de la consommation, préserve l'anonymat des utilisateurs et utilisatrices et ne nécessite pas de profil de conduite transparent.

³⁴ « Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques », ouverture de la consultation, DETEC, 26 septembre 2025, https://www.vtg.admin.ch/fr/newsb/_XCNd7kCfmqhCIVDOz3gS.

³⁵ « Véhicules routiers : parc, taux de motorisation », OFS, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilit%C3%A9-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules/vehicules-routiers-parc-taux-motorisation.html>

4.3. Évolution de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP III)

Dans le domaine du transport routier professionnel de marchandises, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) constitue le principal levier fiscal. Le 1^{er} janvier 2026, l'Administration fédérale des douanes a procédé à une refonte technologique de grande envergure : l'ancien système RPLP II a été entièrement remplacé par le système RPLP III.³⁶

La RPLP III, applicable à tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, décentralise la saisie des données. Ce nouveau concept s'appuie sur des prestataires privés qui assurent, à titre de service aux entreprises de transport, la saisie des kilomètres parcourus sur le territoire douanier. Désormais, la Confédération se contente de définir les structures de données et les normes de qualité requises. Cette ouverture du marché des prestataires permet une adaptation plus rapide aux nouvelles évolutions en matière de télématique et de numérisation.³⁷

Selon l'UDC, l'augmentation constante de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations constitue une sanction financière inacceptable pour le secteur des transports et pour la population. Les tarifs avaient déjà été relevés de 5 % au 1^{er} janvier 2025. L'UDC, tout comme le secteur des véhicules utilitaires, s'oppose à ce que de nouvelles hausses soient exigées dès 2027. Une hausse constante des coûts n'entraîne pas de transfert supplémentaire vers le rail, car les réseaux ferroviaires européens – en particulier les lignes d'accès à la NEAT, insuffisantes en Allemagne et en France – ne peuvent tout simplement plus, d'un point de vue structurel, absorber de volumes supplémentaires de marchandises. Les derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique le démontrent clairement : en 2024, les prestations de transport ferroviaire de marchandises ont atteint leur plus bas niveau depuis 15 ans, tandis que le transport routier de marchandises a continué à gagner des parts de marché et s'élève désormais à 63 %.³⁸ Une RPLP encore plus élevée ne ferait donc qu'alimenter l'inflation, car le secteur des transports serait contraint de répercuter ces surcoûts artificiels sur les prix pratiqués auprès des consommateurs et consommatrices finaux, affaiblissant ainsi la place économique. L'UDC s'oppose à cette hausse du coût de la vie et exige l'arrêt immédiat du subventionnement croisé systématique du rail par les redevances et taxes du trafic routier.³⁹

L'UDC demande que toute nouvelle augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds soit suspendue.

L'UDC s'engage pour que le développement de la RPLP serve avant tout la numérisation et l'efficacité, et non le renchérissement idéologique du transport routier de marchandises au détriment de la sécurité d'approvisionnement et de la compétitivité.

³⁶ Système de prélèvement RPLP III, ASTAG, 8 janvier 2026, <https://www.astag.ch/fr/politique/taxes-et-redevances/verlauf-der-lsva-weiterentwicklung> ; Redevance sur le trafic des poids lourds, OFDF, <https://www.bazg.admin.ch/fr/redevance-sur-le-traffic-des-poids-lourds-liee-aux-prestations-rplp>.

³⁷ OFAS, <https://www.bazg.admin.ch/fr/redevance-sur-le-traffic-des-poids-lourds-liee-aux-prestations-rplp>.

³⁸ Le rail sous pression, également dans le transport de marchandises à travers les Alpes, communiqué de presse (statistique sur le transport de marchandises), OFS, 24 novembre 2025, <https://www.sdc-cde.ch/fr/newnsb/nq9bOAI0Hgvg9a3qW70s3>

³⁹ Tarifs de la RPLP à compter du 1^{er} janvier 2025, ASTAG, 3 octobre 2024, <https://www.astag.ch/fr/politique/taxes-et-redevances/rplp> ; RPLP

4.4. Rejet de la tarification de la mobilité

Du point de vue de l'UDC, une politique des transports responsable repose avant tout sur une distinction claire entre les redevances de financement (destinées à couvrir les coûts d'infrastructure) et les redevances incitatives (visant à orienter les comportements). L'UDC rejette les concepts de « tarification de la mobilité » (Mobility Pricing).⁴⁰

L'UDC soutient la mise en place d'une redevance équitable pour les véhicules électriques, fondée sur le principe du pollueur-payeur et dont les recettes doivent être exclusivement et spécifiquement affectées au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. En revanche, elle rejette catégoriquement tout système visant à dissuader les usagers et usagers de la route d'utiliser les infrastructures routières en leur imposant des tarifs aux heures de pointe.

L'UDC exige que l'on renonce aux instruments tarifaires idéologiques tels que la tarification de la mobilité, qui rendra la mobilité encore plus coûteuse pour le citoyen lambda.

5. Développement des transports, énergie et climat

5.1. Suppression de la taxe de 4 % sur les importations automobiles

L'UDC réclame la suppression de la taxe de 4 % sur les importations automobiles, qui est totalement dépassée. Vu que le trafic routier affiche d'ores et déjà un taux de couverture des coûts considérable (supérieur à 156 %), cette taxe supplémentaire n'est tout simplement plus conforme au principe du pollueur-payeur.

En revanche, l'UDC soutient l'approche responsable et pragmatique adoptée par le secteur économique. Avec la « Résolution climatique 2025-2028 » (initiative « We go green »), le secteur des véhicules utilitaires a envoyé un signal clair : il reconnaît l'objectif zéro net et vise une réduction de 50 % des émissions de CO₂ à l'horizon 2030 (par rapport à 1990).⁴¹ Cette stratégie repose toutefois strictement sur le volontariat et la neutralité technologique. L'UDC rejette catégoriquement toute réglementation étatique qui favoriserait de manière unilatérale certains types de motorisation, comme le moteur électrique, au détriment du moteur à combustion. Le moteur à combustion conserve sa place essentielle au sein du système, notamment grâce à l'utilisation de carburants synthétiques (e-fuels). Par ailleurs, le secteur a mis en place en février 2025 une nouvelle norme de calcul des émissions de CO₂ applicable à l'ensemble du secteur, qui rend transparents et mesurables les efforts de décarbonisation des acteurs de la logistique.⁴²

⁴⁰ Réponse de l'UDC à la consultation sur la loi fédérale relative aux projets pilotes de tarification de la mobilité (en allemand uniquement)

⁴¹ Association suisse des transports routiers ASTAG : Résolution climatique 2025-2029, <https://www.astag.ch/fr/politique/positions/resolution-climatique-2025-2028>

⁴² Logistique vert : Nouvelle norme de calcul des émissions de CO₂ pour le secteur suisse des transports routiers, ASTAG, 5 février 2025, <https://www.astag.ch/fr/politique/climat-energie/politique-climatique-suisse/logistique-verte-nouvelle-norme-de-calcul-des-emissions-de-co2-pour-le-secteur-suisse-des-transports-routiers>

L'UDC exige que l'on fasse preuve de modération dans la mise en œuvre de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ et que les carburants synthétiques (e-fuels) soient autorisés en tant que solution technologiquement neutre.

L'UDC exige donc d'inscrire dans la loi la neutralité technologique totale, y compris les carburants synthétiques et l'hydrogène.

L'UDC exige la suppression de la taxe de 4 % sur les importations automobiles, vu que le trafic routier s'autofinance déjà à hauteur de 156 %.

5.2. Ouverture technologique plutôt que passage forcé à l'électrique

La transition vers la mobilité électrique exigée par les responsables politiques progresse nettement plus lentement que ne le prévoyait la « Feuille de route mobilité électrique » de la Confédération. En 2025, la part de marché des véhicules rechargeables (voitures entièrement électriques et voitures hybrides rechargeables) s'élevait à 34 % des nouvelles immatriculations. Le secteur automobile a estimé que l'objectif d'une part de 50 % ne serait réaliste qu'à partir de 2030.⁴³

Les causes de cette stagnation résident principalement dans des conditions-cadres politiques insuffisantes : ce sont surtout les prix élevés de l'électricité qui dissuadent les personnes d'acheter.

Au lieu d'objectifs politiques irréalistes, tels que les 50 % fixés par la Feuille de route mobilité électrique 2025, l'UDC mise sur un cadre réglementaire ouvert à toutes les technologies, laissant aux consommateurs et aux consommatrices le choix.

L'UDC refuse d'affaiblir l'industrie automobile suisse et ses équipementiers en leur imposant des contraintes unilatérales en matière de véhicules électriques, et de traiter le peuple avec condescendance.

5.3. Données relatives aux accidents et sécurité routière

Les chiffres actuels des accidents le montrent clairement : il n'y a aucune raison objective justifiant des réductions drastiques et généralisées de la vitesse. Les statistiques officielles de l'OFROU sur les accidents de la route font état d'un total de 250 décès sur les routes pour l'année 2024. Cela correspond certes à une augmentation de 14 décès par rapport à 2023, mais ce chiffre doit impérativement être replacé dans son contexte historique, car les années précédentes, prises isolément, constituent souvent des valeurs aberrantes sur le plan statistique.

Une comparaison sur dix ou vingt ans met en évidence l'amélioration considérable de la sécurité routière à long terme : en 2000, la Suisse comptait encore 592 tués sur les routes. En 2014, ce chiffre était de 243. Les chiffres

⁴³ auto-suisse table sur une part de 50 % de voitures électriques en 2030, awp / VZ Vermögenszentrum, 20 janvier 2026

actuels (250 personnes tuées en 2024) montrent ainsi que la sécurité routière s’est stabilisée depuis plus d’une décennie à un niveau historiquement excellent et constant. Par ailleurs, en 2024, le nombre de blessés graves a parallèlement diminué d’environ 300 personnes pour s’établir à 3’792 (le chiffre le plus bas des cinq dernières années).⁴⁴

Catégorie de véhicule / Usagers de la route	Tués (2024)	Écart par rapport à 2023	Blessés graves (2024)	Écart par rapport à 2023
Voitures de tourisme (passagers)	81	+ 6	684	- 35
Motocycles	47	- 3	1081	- 6,8 %
Vélos électriques	25	+ 9	533	- 10,4 %
Vélos	20	- 6	633	- 13,6 %
Piétons	48	+ 6	aucune donnée disponible	aucune donnée disponible

Tableau 3 : Tués et blessés graves sur la route par mode de transport en 2024

Un examen plus approfondi des données provisoires du premier semestre 2025 révèle d’autres évolutions : le nombre de tués est tombé à 91 (contre 112 à la même période l’année précédente), tandis que le nombre de blessés graves a atteint 1700 (+ 5,9 %). Le défi dans le domaine de la micromobilité est particulièrement marqué : les vélos électriques enregistrent une nette augmentation du nombre d’accidents mortels, ce qui s’explique par les vitesses plus élevées et le profil d’âge des utilisateurs et utilisatrices.⁴⁵

L’analyse des causes d’accidents (premier semestre 2025) est particulièrement intéressante pour le débat sur la politique des transports : l’inattention et la distraction (287 cas parmi les personnes gravement blessées) ont enregistré une hausse (+ 10,4 %), tandis que les accidents liés à la vitesse (184 cas) ont nettement chuté pour s’établir à 15,6 %. Ces données viennent étayer l’argument selon lequel les limitations de vitesse générales (telles que la limitation à 30 km/h sur les axes principaux) ne constituent pas l’instrument adéquat pour améliorer la sécurité routière, mais que ce sont plutôt les campagnes de lutte contre la distraction au volant qui sont efficaces.⁴⁶

L’UDC s’oppose fermement à la mise en place généralisée de zones limitées à 30 km/h.

⁴⁴ Accidents de la route en 2024 : plus de morts, moins de blessés graves, communiqué de presse, OFROU, 13 mars 2025, <https://www.sdc-cde.ch/fr/nsb?id=104478>; « Statistique des accidents de la route – 1^{er} semestre 2025 », ASTRA, 28 août 2025, https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Statistique%20des%20accidents%20de%20la%20route%20-%201er%20semestre%202025.pdf ; Chiffes historiques relatifs aux accidents (2000 et 2014) selon les statistiques annuelles officielles de l’Office fédéral de la statistique (OFS) et de l’OFROU (système d’information sur les accidents de la route SINUS).

⁴⁵ dito

⁴⁶ « Statistique des accidents de la route – 1^{er} semestre 2025 », ASTRA, 28 août 2025, https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Statistique%20des%20accidents%20de%20la%20route%20-%201er%20semestre%202025.pdf

6. Règles de circulation, hiérarchie et utilisation du réseau routier

6.1. Hiérarchie du réseau routier et limitations de vitesse

L'un des enjeux les plus controversés en matière de politique des transports est la dévalorisation progressive du réseau routier due à la généralisation des zones limitées à 30 km/h sur les axes de transit à forte circulation. Cette pratique ralentit les transports publics, entrave le passage des véhicules d'urgence et pousse le trafic de contournement vers des quartiers résidentiels sensibles.⁴⁷

Pour remédier à cette situation, le Parlement a adopté la motion 21.4516 Schilliger (« Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités »). Le DETEC a mené à cet effet une consultation sur la modification de l'ordonnance sur la signalisation routière, qui s'est achevée en décembre 2025. L'objectif principal de la nouvelle ordonnance (art. 108, al. 1, P-SSV) est de garantir que toute réduction de la vitesse sur les routes à forte circulation soit obligatoirement justifiée par une expertise démontrant que la capacité et la hiérarchie du réseau routier sont pleinement préservées.⁴⁸

L'UDC exige des définitions précises afin d'éliminer les zones d'ombre juridiques. Selon la proposition de modification de l'ordonnance sur la signalisation routière, les routes axées sur la circulation doivent être principalement conçues pour le trafic motorisé, afin de canaliser le trafic de transit et de collecte et de désengorger les quartiers. Elles doivent garantir la fluidité du trafic grâce à un système de priorité.⁴⁹

Alors que les partis bourgeois et le secteur économique saluent cette adaptation comme un retour indispensable à la raison en matière de planification des transports, la gauche (PS, umverkehrR) rejette avec véhémence le projet de mise en œuvre, jugeant qu'il serait contre-productif sur le plan de la politique climatique et qu'il compromettrait la protection contre le bruit en zone urbaine. En réalité, la motion préserve toutefois le bon fonctionnement des zones urbaines en concentrant la circulation sur les axes spécialement aménagés à cet effet.⁵⁰

L'UDC exige que la fluidité du trafic sur les axes de transit soit impérativement garantie et que ceux-ci soient protégés contre les limitations de vitesse abusives à 30 km/h.

Au lieu d'imposer des limitations à 30 km/h motivées par des considérations idéologiques sur les axes routiers principaux, l'ordonnance sur la signalisation routière doit contenir des définitions claires et précises des routes axées sur la circulation et celles axées sur l'habitat, afin d'éliminer les zones d'ombre juridiques et de protéger les quartiers contre le trafic de contournement.

⁴⁷ Revendications concernant les zones limitées à 30 km/h sur les axes de transit et le déplacement du trafic privé, UDC, <https://www.udc.ch/positions/themes/politique-des-transport/>

⁴⁸ 21.4516 Motion : Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités, L'Assemblée fédérale – Le Parlement suisse, <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20214516>, Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger, Procédure de consultation, DETEC, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2025/2578/fr>

⁴⁹ Prise de position sur la mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger, UPSA, 5 déc. 2025, p. 2, (en allemand uniquement)

⁵⁰ Prise de position du PS Suisse sur la mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger, Parti Socialiste Suisse (SP), 4 décembre 2025, pg. 3, (en allemand uniquement) ; Consultation sur les projets autoroutiers : affront anti-démocratique d'Albert Rösti, Communiqué de presse, actif-traffic, 28 janvier 2026, disponible à l'adresse <https://www.actif-traffic.ch/aktuell/medienmitteilungen/2026-01-28/consultation-sur-les-projets-autoroutiers-affront-anti>.

6.2. Logistique, véhicules utilitaires et réglementations internationales

Le transport routier commercial est le principal garant de la sécurité d'approvisionnement du pays. La doctrine politique visant à transférer le transport de marchandises vers le rail se heurte de plus en plus à des limites physiques et économiques, comme le prouve empiriquement la baisse des prestations de transport ferroviaire de marchandises, qui ont atteint leur plus bas niveau depuis 15 ans, parallèlement à une augmentation de la part du transport routier à 63 % (situation en 2024).⁵¹

Ce système est menacé par les efforts de réglementation de l'UE. La Commission européenne examine actuellement la possibilité d'autoriser de manière générale les « giga-liners » dans le trafic transfrontalier : il s'agit de camions d'une longueur maximale de 25,25 mètres et d'un poids total autorisé pouvant atteindre 60 tonnes. L'UDC s'oppose fermement à l'autorisation de ces véhicules sur le réseau routier suisse. La topographie complexe, l'espace restreint sur les aires de repos et la forte densité de population en Suisse rendent l'utilisation de véhicules de cette taille impossible, tant du point de vue de la sécurité routière que sur le plan des infrastructures.⁵²

Parallèlement, l'application rigoureuse de l'interdiction du cabotage (interdiction des transports intérieurs effectués par des entreprises de transport étrangères) reste une nécessité en matière de politique économique. Le secteur des véhicules utilitaires et CFF Cargo coopèrent à cet égard afin de protéger les entreprises suisses contre la concurrence déloyale et le dumping salarial en provenance des pays voisins de l'UE.⁵³

L'UDC exige que les routes suisses restent interdites aux « giga-liners » de 60 tonnes en provenance de l'UE.

L'interdiction du cabotage doit être appliquée de manière rigoureuse et encore renforcée afin de protéger les entreprises de transport suisses et les emplois contre le dumping salarial et la concurrence déloyale des entreprises de l'UE.

6.3. Mobilité intelligente et conduite automatisée

L'évolution technologique de l'automobile nécessite un cadre réglementaire anticipatif. Avec la révision partielle de la loi sur la circulation routière en 2023, le Parlement a jeté les bases que le Conseil fédéral vient de concrétiser.

⁵¹ Principales orientations en matière de politique des transports : politique de transfert modal et co-modalité, ASTAG, <https://www.astag.ch/fr/politique/positions-actualites/sessions-federales> ; « Le rail sous pression, également dans le transport de marchandises à travers les Alpes », Communiqué de presse, Office fédéral de la statistique (OFS), 24 novembre 2025, <https://www.sdc-cde.ch/fr/newsb/nq9bOAi0Hgvg9a3qW70s3>

⁵² Prise de position Gigaliner : pas de place en Suisse, ASTAG, 17 octobre 2023, (en allemand uniquement). La Commission européenne discute actuellement de l'introduction de Poids lourds de 60 tonnes. L'ASTAG se positionne clairement contre, ASTAG, <https://www.astag.ch/fr/actuel/association/lastag-contre-les-gigaliners>

⁵³ ASTAG / CFF Cargo : ensemble contre le cabotage !, ASTAG, <https://www.astag.ch/fr/politique/concurrence-marche>

tiser par l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA). Cette ordonnance, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2025, autorise légalement l'exploitation de systèmes hautement automatisés et partiellement sans conducteur.⁵⁴

Bien qu'au printemps 2026, aucune homologation n'ait encore été délivrée pour une conduite entièrement autonome sans surveillance de la part du conducteur, l'OCA apporte à l'industrie une sécurité juridique et une sécurité d'investissement. Dans un premier temps, les principaux domaines d'application seront les transports publics urbains sur des itinéraires pré-définis ainsi que le parcage automatisé.⁵⁵ Par ailleurs, l'OFROU prévoit d'intégrer de manière obligatoire les connaissances relatives aux systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation dans le cours d'éducation routière, afin de familiariser les conductrices et les conducteurs avec l'évolution de leurs responsabilités.⁵⁶

L'UDC exige que le développement de la conduite autonome dans les transports publics soit priorisé de manière ciblée : là où les lignes de bus présentent un faible taux de couverture des coûts (en particulier dans les zones rurales). Cela permettrait soit d'améliorer la desserte des régions périphériques, soit de réduire considérablement les dépenses fédérales consacrées au transport régional de voyageurs (TRV).

6.4. Émissions sonores et réglementation de la circulation des motos

Dans les pays limitrophes de la Suisse, des mesures régressives à l'encontre de la circulation des motos se sont imposées : par exemple, le Land autrichien du Tyrol impose, entre avril et octobre, des interdictions de circulation sur certains cols alpins aux motos dont le niveau sonore à l'arrêt déclaré dépasse 95 dB(A).⁵⁷ Les associations de lutte contre le bruit et certains groupes politiques réclament la mise en place de telles mesures en Suisse également.⁵⁸

En Suisse, à l'instar de l'Union européenne, des dispositions plus strictes s'appliquent depuis 2016 en matière d'immatriculation des motos.⁵⁹ L'UDC s'oppose fermement aux interdictions de circulation, aux fermetures de tronçons routiers ou aux sanctions collectives visant l'ensemble des motards. Au lieu d'interdictions liées aux infrastructures (fermeture des cols le week-end), les associations réclament une répression policière systématique des comportements individuels répréhensibles (modifications techniques illégales des systèmes d'échappement et conduite provocante à haut régime).⁶⁰

⁵⁴ Ordonnance sur la conduite automatisée, ASTRA, disponible à l'adresse <https://www.astra.admin.ch/as-tra/fr/home/themes/mobilite-intelligente/conduite-automatisee/conduite-automatisee.html>.

⁵⁵ Autonomes Fahren - Die Regulierung nach Schweizer Recht, VISCHER, 26 février 2026, (en allemand uniquement)

⁵⁶ Le Conseil fédéral améliore la sécurité routière en intégrant désormais les systèmes d'aide à la conduite dans la formation, Communiqué de presse, ASTRA, 19 décembre 2025, https://www.bag.admin.ch/fr/newsb/JI77FXMhV4_vvTYaZagW0

⁵⁷ Fahrverbot für besonders laute Motorräder in den Bezirken Reutte und Imst», Amt der Tiroler Landesregierung, (en allemand uniquement)

⁵⁸ Motorrad Lärm: Grüne fordern generelle Beschränkung auf 80 dB», 1000PS, (en allemand uniquement)

⁵⁹ Bruit de la circulation, Cercle Bruit, <https://laerm.ch/fr/problemes-de-bruit/sources-de-bruit-evaluation/bruit-de-la-circulation/>

⁶⁰ Débat sur le bruit : prise de position des importateurs motosuisse, avril 2023, <https://www.motosuisse.ch/fr/communiques-presse2023.html#pagemiddle> ; Respect plutôt que bruit, Campagne de sensibilisation conjointe des fédérations suisses de moto, <https://www.respect-plutot-que-bruit.ch/>

L'UDC exige qu'en matière de bruit des motos, seules les infractions individuelles fassent l'objet de sanctions policières, au lieu de pénaliser les motards respectueux de la loi par des sanctions collectives ou des fermetures de tronçons routiers.

6.5. Loi sur les pistes cyclables et la mobilité douce

Avec l'entrée en vigueur de la loi nationale sur les pistes cyclables (LPC) le 1^{er} janvier 2023, les cantons ont été tenus de faire passer la mobilité douce à un niveau supérieur en matière d'aménagement du territoire. Les cantons doivent planifier d'ici fin 2027 des réseaux de pistes cyclables continus et contraignants, et les réaliser d'ici fin 2042 au plus tard.⁶¹

Une enquête menée par l'OFROU en 2025 montre que près de 9 cantons sur 10 respectent les délais de planification. On constate toutefois de graves disparités régionales : alors que les cantons urbains progressent rapidement, ceux dont la topographie est plus complexe (comme Uri ou Obwald) accusent des retards importants.

L'UDC exige que la mise en place des réseaux cantonaux de pistes cyclables n'entraîne pas d'explosion des coûts à la charge des contribuables et que les coûts de construction standardisés soient rigoureusement respectés.

La mise en place de réseaux de pistes cyclables coûteux d'ici 2042 ne doit pas se faire au détriment du transport individuel motorisé et doit, dans les régions de montagne et périphériques, être réalisée sur une base volontaire et en fonction des besoins.

⁶¹ Office fédéral des routes (OFROU), Enquête 2025 relative à la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables – Rapport, 2025, ainsi que le Conseil fédéral, news.admin.ch en date du 7 juillet 2025

7 Accords sur les transports terrestres et paquet Suisse-UE

7.1. Perte de souveraineté et assujettissement institutionnel

L'accord révisé sur les transports terrestres, qui fait partie du paquet de mesures visant à stabiliser et à développer les relations bilatérales entre la Suisse et l'UE, constitue une atteinte sans précédent à la souveraineté suisse. L'Union européenne subordonne impérativement l'accès au marché et la poursuite des coopérations existantes à l'adoption de normes institutionnelles. Ces accords, en apparence avantageux, s'avèrent être une illusion : ils menacent la souveraineté suisse par le biais de la reprise automatique du droit communautaire, de la soumission à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) et de la restriction de la redevance sur le trafic des poids lourds.

L'Union européenne subordonne l'accès au marché et la Suisse s'engage, dans le cadre de cet accord, à transposer la nouvelle législation européenne dans le domaine des transports terrestres. La législation suisse est ainsi liée à l'évolution constante du droit de l'Union européenne, sans que la Suisse n'ait d'influence déterminante sur l'élaboration de ces normes. Cela entraîne la perte d'une véritable liberté d'action politique et empêche l'adaptation aux besoins spécifiques de la Suisse.

En outre, l'accord stipule que la Suisse doit interpréter le droit de l'Union européenne conformément à la jurisprudence de la CJUE. Cela porte atteinte à l'indépendance du Tribunal fédéral suisse et lie la jurisprudence suisse aux arrêts d'une juridiction qui défend avant tout les intérêts de l'Union européenne. En cas de litige, c'est un tribunal arbitral qui tranche ; celui-ci est tenu de saisir la CJUE pour toute question d'interprétation du droit de l'UE. De facto, la CJUE devient ainsi l'instance suprême. En cas de non-exécution des arrêts, la Suisse s'expose à des sanctions de l'UE, ce qui affaiblit considérablement sa position dans les négociations et la rend vulnérable au chantage.

L'UDC exige que la présente modification de l'accord sur les transports nationaux soit rejetée dans son intégralité. Les avantages marginaux sont sans commune mesure avec les inconvénients considérables et la perte de la démocratie directe.

7.2. Menaces pesant sur l'horaire cadencé intégral et le transport ferroviaire

Le protocole d'amendement prévoit une ouverture en profondeur du marché pour les entreprises ferroviaires de l'UE dans le domaine du transport transfrontalier de tourisme. Les entreprises ferroviaires étrangères se voient accorder le droit au cabotage intérieur, ce qui leur permet de transporter des voyageurs à l'intérieur de la Suisse, à condition que l'objectif principal soit le transport transfrontalier. Cela représente un risque considérable pour les Chemins de fer fédéraux suisses et les autres opérateurs ferroviaires nationaux.

Les opérateurs internationaux ne s'intéressent généralement qu'aux lignes rentables générant un fort trafic de passagers, tandis que le maintien coûteux du service public de base dans les régions périphériques incombe aux opérateurs soutenus par l'État. Ce « tri sélectif » prive le système de marges contributives importantes. De plus, cela risque d'entraîner des conflits d'attribution des sillons et des perturbations d'horaires, qui sapent le concept de voyage continu de l'horaire cadencé intégral. Les mécanismes de protection prévus dans l'accord sont formulés de manière floue et n'offrent pas une protection suffisante contre la pression concurrentielle exercée par les grandes compagnies ferroviaires de l'UE.

L'UDC réclame la priorité absolue pour l'horaire cadencé intégral suisse et le transport ferroviaire suisse sur le territoire national.

L'UDC s'oppose à la possibilité d'un cabotage intérieur pour les opérateurs étrangers dans le secteur ferroviaire. Cela vaut notamment lorsque ces opérateurs ne sont pas soumis aux mêmes critères stricts et aux mêmes mandats de prestations que les opérateurs nationaux.

7.3. Affaiblissement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

L'accord prévoit l'introduction des principes de péage de l'UE, ce qui limite considérablement le développement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui a fait ses preuves. La RPLP est un élément central et démocratiquement légitimé de la politique suisse des transports. L'adoption des principes de péage de l'UE remet en cause ce système adapté aux besoins spécifiques de la Suisse.

La Suisse s'engage à s'aligner sur les réglementations de l'UE en matière d'internalisation des coûts externes. À l'avenir, des tarifs basés sur les émissions de CO₂ pourraient être imposés, notamment en vertu de nouvelles directives européennes. Par conséquent, les compétences fiscales fondamentales risqueront d'être insidieusement dédémocratisées. La RPLP risque de passer du statut de modèle de réussite en matière de politique environnementale à celui d'instrument de financement soumis à des influences extérieures. De nouvelles taxes et redevances introduites par des voies détournées deviennent possibles, car l'accord autorisera désormais plus de trois catégories de redevances RPLP.

L'UDC s'oppose à ce que la RPLP soit vidée de sa substance pour devenir un instrument de financement contrôlé par des acteurs extérieurs. L'UDC s'oppose aussi fermement à l'introduction de nouvelles charges pesant sur les transporteurs routiers.

7.4. Restrictions imposées aux aides économiques par les règles de l'UE en matière d'aides d'État

Le règlement sur les aides d'État restreint considérablement la politique suisse de soutien, qui a fait ses preuves. La possibilité pour les cantons et les communes d'apporter un soutien économique à des projets ou à des secteurs spécifiques s'en trouve fortement réduite. La Suisse doit créer une nouvelle autorité de surveillance des aides d'État, indépendante et conforme aux règles de l'UE. Celle-ci soumettra la politique suisse en matière d'aides d'État à une surveillance externe.

Même les décisions du Conseil fédéral et du Parlement, légitimées démocratiquement, peuvent être contestées par cette nouvelle autorité de surveillance si elles sont contraires aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Cela sape les décisions démocratiques et conduit à un abandon total du droit suisse autonome en matière d'aides d'État. Le financement du transport ferroviaire de marchandises ou les subventions croisées au sein des CFF, visant à maintenir le trafic régional, pourraient à l'avenir être qualifiés d'aides d'État illicites.

L'UDC rejette dans son intégralité la nouvelle loi sur la surveillance des aides d'État (LSAE), qui serait adoptée uniquement à cause de l'UE. Elle sape le fédéralisme, crée de nouvelles obligations, alourdit la bureaucratie et met en péril la politique suisse des transports ainsi que sa mise en œuvre dans les cantons.