

2019

Combattre les bouchons, les mesures chicanières et la hausse des taxes dans le trafic routier



**La politique des transports
de la Suisse**

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

3.5.2019



Table des matières

1.	D'un seul coup d'œil	3
1.1.	Situation juridique initiale	4
1.2.	Coût global des transports	5
1.3.	Financement du trafic routier.....	7
1.4.	Importance économique du trafic routier	8
2.	Les différents modes de transport – importance et problèmes.....	8
2.1.	Trafic routier.....	8
2.1.1.	Augmentation massive des transports routiers de marchandises	9
2.1.2.	Le transfert de la route au rail atteint ses limites.....	10
2.1.3.	La Confédération admet des négligences dans l'entretien des routes	12
2.1.4.	Le nombre d'heures d'attente dans les bouchons augmente	12
2.1.5.	Développement et aménagement du réseau des routes nationales.....	13
2.1.6.	Deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard.....	14
2.1.7.	Les motos, une catégorie de véhicules sous-estimée	14
2.2.	Trafic ferroviaire et trafic de personnes régional.....	14
2.2.1.	Les CFF (endettement, prestations des pouvoirs publics, coût du personnel)	15
2.2.2.	Etape d'aménagement 2035.....	17
2.2.3.	Autres grands projets ferroviaires en cours.....	18
2.2.4.	CFF Cargo.....	20
2.2.5.	Le "chantier" CFF	20
2.2.6.	Marquer un temps d'arrêt dans le trafic régional de personnes (TRP)	20
2.3.	Cargo sous terrain	21
2.4.	Transports aériens	22
2.4.1.	Les aéroports nationaux ont besoin d'aménagements urgents	22
2.4.2.	Moins de mouvements aériens, plus de passagers	22
2.4.3.	Principales compagnies aériennes en Suisse: Swiss et Easyjet	23
2.4.4.	Transports aériens et protection du climat	23
3.	Halte aux interventions de l'Etat hostiles à l'économie.....	25
3.1.	Le système terroriste des amendes routièrès.....	25
3.2.	La vitesse 30 et les rétrécissements des voies de circulation freinent le moteur économique	25
3.3.	Réduire la vitesse sur les autoroutes pour faire plus de place aux voitures?	26
3.4.	Halte aux dispositifs de dosage – nous voulons une "onde verte"	27
3.5.	Tarification de la mobilité	27
3.6.	Vignette électronique "facultative"	28

3.7. Stopper la suppression de places de parc.....	29
3.8. Menace d'une taxe CO2 sur les carburants	29
3.9. Interdiction de rouler pour les véhicules à moteur diesel	30
3.10. Interdiction des moteurs à combustion	31
3.11. Obstacles à l'importation de voitures de tourisme des Etats-Unis et du Canada	31
3.12. Halte à la reprise de droit UE	32
4. Principes de l'UDC pour la future politique des transports	33
5. Conclusion	34
6. Annexes	35

Union démocratique du centre
Secrétariat général
Case postale
3001 Berne

Téléphone: +41 (0)31 300 58 58
Courriel: gs@svp.ch
Internet: www.udc.ch

1. D'un seul coup d'œil

Les Romains le savaient déjà très bien: "La prospérité arrive sur des bonnes routes." Des bonnes voies de communication sont une des conditions essentielles au développement économique. A côté de la garantie de la sécurité et de la formation, l'infrastructure de transport est donc une des tâches les plus importantes de l'Etat et forme la carte de visite d'un pays.

L'infrastructure de transport suisse comprend notamment 1855 km de routes nationales, 5200 km de rails ainsi que 14 aéroports nationaux et régionaux.¹ Nous pouvons être fiers de l'histoire à succès qu'a connue l'infrastructure de transport de notre pays.

Cela n'empêche que de graves erreurs ont été faites et sont toujours commises dans ce domaine. Durant les 12 dernières années, environ un million de personnes en chiffre net ont immigré en Suisse sans que le réseau routier n'ait été notablement adapté à cette immigration de masse et sans que le chemin de fer n'ait mis les capacités de transport nécessaires à disposition. Conséquences: bouchons sur les routes, passagers des trains contraints de voyager debout, stress croissant dû à la promiscuité.

Ce développement illustre de manière exemplaire la politique à courte vue de la gauche et des verts, une politique malheureusement souvent soutenue par les partis du centre. On ouvre grandes les frontières et on accepte la libre circulation des personnes sans songer un seul instant à la nécessité d'adapter l'infrastructure de transport à l'évolution de la situation. Toute la population souffre finalement de ce manque.

Bientôt on pourra rouler de Hambourg jusqu'à Rome sur des autoroutes à quatre pistes – sauf en Suisse où plus de 130 000 voitures par jour doivent se serrer sur l'autoroute A1 qui, sur la majorité de son parcours, n'offre que quatre pistes. La situation est semblable sur l'A2.²

Lorsque l'infrastructure de transport d'un pays touche à ses limites, on est forcément amené à faire les constats suivants: soit ce pays ne met pas à disposition les moyens financiers nécessaires à l'aménagement et à l'entretien de son infrastructure, soit il a négligé de planifier l'adaptation de cette infrastructure à la croissance de la population et de la mobilité, soit il manque la volonté politique d'aménager l'infrastructure conformément aux besoins. Ce qui est certains, c'est que des lacunes dans l'infrastructure de transport sont tout simplement insupportables pour un pays comme la Suisse.

¹ OFS Infrastructure de transport et véhicules (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules.html>)

² OFS Recensement de la circulation 2017: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/comptage-suisse-circulation-route.html>

L'UDC constate trois problèmes fondamentaux en politique des transports:

1. La Suisse néglige depuis des décennies l'adaptation des capacités de son réseau routier à la croissance réelle de la population et des besoins de mobilité.
2. La Suisse continue de miser unilatéralement sur le rail alors que seul une combinaison judicieuse de tous les modes de transport (route, rail, air et eau) permet de répondre aux besoins croissants de mobilité de la population.
3. Au lieu de bénéficier d'une "route libre" en contrepartie aux nombreux impôts, taxes et redevances qu'ils versent, les automobilistes suisses subissent de plus en plus de bouchons, de mesures chicanières (limitation à 30 km/h dans certaines zones, baisses des limitations de la vitesse, éclaircs des radars, suppressions de places de parc, etc.) et se font ponctionner par des prélèvements sans cesse plus lourds (impôt sur les huiles minérales, vignette, menace d'une taxe sur le CO₂, etc.).

Le risque est grand que la Suisse continue de dépenser de l'argent pour son infrastructure de transport sans tenir compte des besoins réels. Avec la propagation de la mobilité électrique et des voitures à conduite autonome – parallèlement à la constante croissance démographique – la route restera le premier mode de transport, loin devant le rail. Dans son étude "Perspectives d'évolution des transports 2040", l'Office fédéral du développement territorial (ARE) part de l'hypothèse que même dans 21 ans quelque 70% des kilomètres-personnes seront effectués par le trafic motorisé individuel – quelle que soit la forme qu'il revêtira à l'avenir. Aujourd'hui, cette proportion est de 75%. **Indépendamment de la future "propreté" des automobiles, le fait est que celles-ci continuent d'avoir besoin de routes et de places de parc.**

La coupe est pleine!

L'UDC n'accepte plus les arnaques et mesures chicanières constantes dirigées contre les automobilistes et l'effort systématique de la gauche, des Verts et de la majorité des médias de leur donner mauvaise conscience. Les automobilistes ne sont pas les méchants et les usagers des chemins de fer ne sont pas les gentils. C'est plutôt le contraire qui est vrai: les automobilistes sont l'un des principaux facteurs économiques du pays et financent de surcroît en grande partie les transports publics. Ce ne sont pas les automobilistes qui font problème, mais bien ceux qui veulent les traire comme des vaches à lait. Ces agissements doivent cesser.

L'UDC rappelle dans ce contexte les événements en France où le fameux "Mouvement des Gilets jaunes" s'est organisé fin octobre 2018 principalement via les médias sociaux. Son nom découle des gilets réfléchissants que portaient les manifestations en signe de reconnaissance. Il faut se rappeler que le déclencheur de ces protestations était un projet d'augmenter l'impôt sur les carburants fossiles (notamment le diesel) pour financer et imposer un prétendu tournant énergétique en France. Ce projet a fait déborder le vase. Un tel développement ne peut être exclu à priori en Suisse.

1.1. Situation juridique initiale

La Suisse dispose d'un système de transport global ouvert. La possibilité de voyager spontanément et sans contraintes, de même que de transporter des marchandises (avec quelques restrictions légales, par ex., pour les produits dangereux) est donnée pour tous les modes de transports. Cette liberté a grandement contribué à la qualité de la vie, à l'attractivité de l'économie nationale et au succès économique en général.

La Confédération a des tâches importantes en matière de mobilité et de transport (art. 81a à 88 de la Constitution fédérale, cst.) ainsi que dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire (art. 73 à 80 cst.). Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est censé assumer ces tâches en appliquant les principes de la proportionnalité (art. 5 cst.) et de la subsidiarité (art. 5a cst.). L'action du DETEC ne peut restreindre les droits fondamentaux – soit en particulier liberté de mouvement (art. 10 cst.), la garantie de la propriété (art. 26 cst.), la liberté économique (art. 27 cst.), la garantie de l'accès au juge (art. 29a cst.) ou encore le droit à la protection contre une utilisation abusive de données personnelles (art. 13. cst.) – que si cette atteinte peut être justifiée par des intérêts publics supérieurs et si elle est proportionnée (art. 36 cst.).

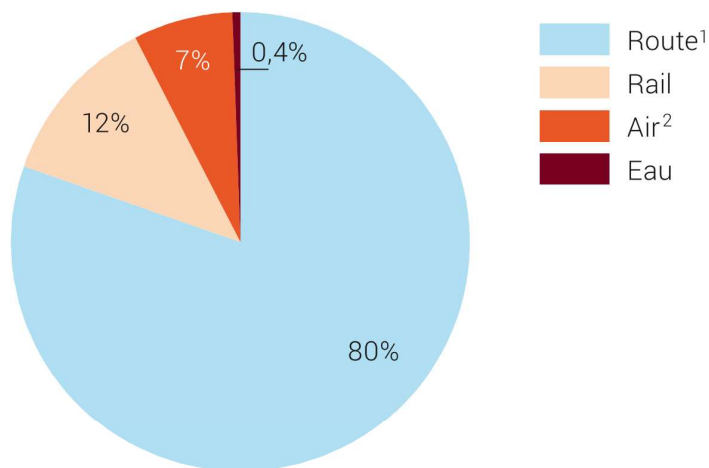
1.2. Coût global des transports

Les transports en Suisse ont généré en 2015 un **coût total pour l'économie nationale de 89,7 milliards de francs**, soit 4% de plus qu'en 2010.³

Le mode de transport le plus cher était la route qui représente 80% de ces dépenses (72 milliards de francs), mais qui assume aussi de loin la plus grande partie des transports. Les parts du trafic ferroviaire (12%), des transports aériens (7%) et de la navigation (0,4%) étaient sensiblement plus bas.

Coûts du transport selon le mode de transport, en 2015

Coûts totaux, incl. les coûts d'accidents, d'environnement et de santé



Total: 89,7 milliards de francs

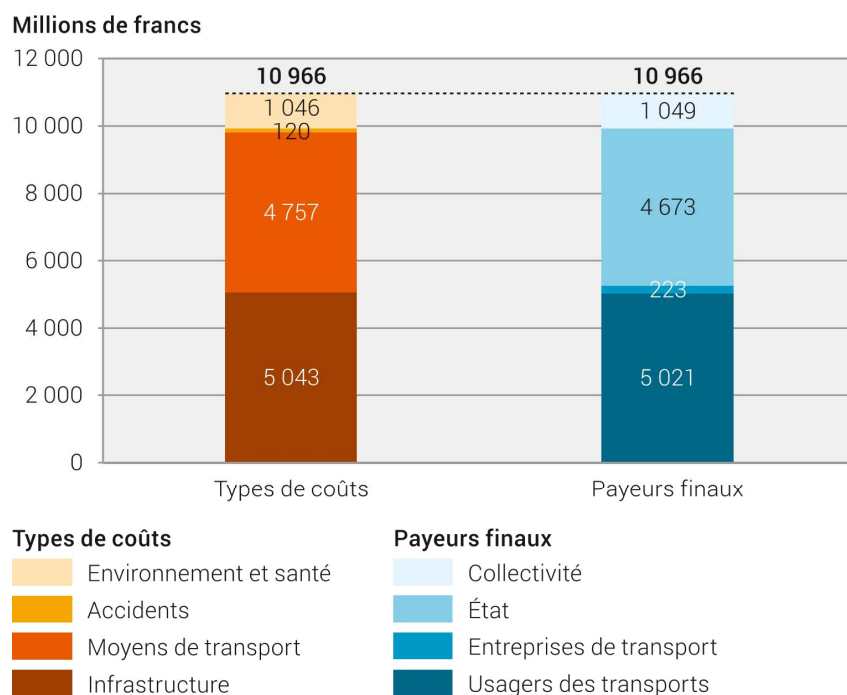
¹ sans la mobilité douce

² sans l'aviation générale

³ OFS Financement des transports (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/couts-financement.html>)

Alors que les automobilistes couvrent eux-mêmes 86% des coûts qu'ils occasionnent, les passagers des trains ne paient que 46% du prix réel de leur transport. La Confédération, les cantons et les communes ont supporté en 2015 environ 4,7 milliards de francs pour subventionner le rail, soit à peu près autant que les passagers (5,0 milliards).⁴

Coûts et financement du transport ferroviaire, en 2015



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

© OFS 2019

Dans les transports aériens, les passagers assument avec le prix de leur ticket 81% des coûts globaux. Le montant restant de 1,1 milliard de francs doit être couvert par la collectivité.⁵



Exigences de l'UDC:

- stopper le financement transversal du rail par les taxes et redevances versées par les usagers de la route.
- augmenter le degré d'équilibre financier et l'économicité du trafic ferroviaire.

⁴ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/couts-financement.assetdetail.7926957.html> (avril 2019)

⁵ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/couts-financement.assetdetail.7926957.html> (avril 2019)

1.3. Financement du trafic routier

Le 12 février 2017 le peuple et les cantons ont approuvé les dispositions constitutionnelles instituant le **fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)**. Cet objet a été largement marqué par les interventions de l'UDC. Le financement spécial du trafic routier (FSTR) est poursuivi dans une forme adaptée.

Les besoins d'investissement augmentent alors que les produits diminuent. C'est dire que de grosses lacunes se dessinent dans le financement des routes nationales.

Voici les principales raisons de l'augmentation des besoins financiers:

- le réseau des routes nationales s'est allongé et il a vieilli; l'état moyen des routes s'est dégradé au fil des années passées.
- la mise à contribution par le trafic et les exigences auxquelles doivent répondre les infrastructures augmentent.
- parallèlement à l'achèvement du réseau des routes nationales, il est nécessaire d'éliminer progressivement les goulets d'étranglement.
- conséquence du nouvel arrêté sur le réseau, environ 400 km de routes cantonales seront transférés d'ici à 2020 dans le réseau des routes nationales (augmentation d'environ 20%).
- le produit des impôts sur les huiles minérales baisse parce que les voitures modernes consomment moins de carburant, parce que les moteurs à essence et diesel sont toujours plus économiques, parce que la proportion de voitures électriques et hybrides augmente et, enfin, parce que de plus en plus d'automobilistes font le plein de l'autre côté de la frontière en raison du prix élevé des carburants en Suisse.

Pour combler ces lacunes financières, le souverain a approuvé dans le cadre du projet FORTA, donc au niveau de la Constitution fédérale, de nouvelles affectations de fonds pour un montant annuel d'environ 800 millions de francs. Le produit supplémentaire de ces affectations (cf. graphique 1 en annexe) permet d'assurer à plus long terme le financement des routes nationales.

Grâce à l'UDC, des moyens suffisants pour l'élimination des goulets d'étranglement, le développement et l'entretien des routes nationales seront disponibles ces prochaines années. Ce qu'il faut maintenant, c'est que les responsables politiques manifestent la claire volonté de réaliser ces projets.

>>

L'UDC:

- **se bat contre de nouvelles augmentations des impôts sur les huiles minérales et du prix de la vignette autoroutière ainsi que contre l'introduction d'une taxe CO2 sur l'essence et le diesel.**

1.4. Importance économique du trafic routier

La branche automobile à elle seule est d'une importance énorme pour l'économie suisse. Les importateurs d'automobiles, garagistes, transporteurs, stations-service et assurances occupent ensemble quelque 220 000 personnes et génèrent un **chiffre d'affaires de plus de 90 milliards de francs par an**, soit environ 13% du produit intérieur brut de la Suisse.⁶

2. Les différents modes de transport – importance et problèmes

132,6 milliards de personnes-kilomètres⁷ ont été effectués en 2016 sur le réseau routier et ferroviaire suisse. **Les trois quarts, soit 98,9 milliards de personnes-kilomètres reviennent au trafic privé motorisé (voitures, motos, cars privés)**. De manière purement arithmétique, chaque habitant de la Suisse effectue donc 36,1 km par jour sur les routes helvétiques.

La prestation de transport du trafic routier est environ cinq fois plus grande que celle des chemins de fer (20,8 milliards de personnes-kilomètres). La mobilité lente (piétons et cyclistes) affiche 8,0 milliards de personnes-kilomètre et les transports publics (trams et bus) 4,5 milliards de personnes-kilomètres.

2.1. Trafic routier

En 2018, 6,1 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse (sans compter les cyclomoteurs), chiffre en hausse de 33% par rapport à l'année 2000. Ces 6,1 millions de véhicules comprenaient 4,6 millions de voitures de tourisme et environ 720 000 motocycles. Les autres catégories de moyens de transport annoncent notamment 3333 véhicules aériens (état 2017), 3228 véhicules ferroviaires à moteur (2015) et 96 466 bateaux privés pour le transport de personnes (2018).⁸

65% des ménages possédaient en 2015 une bicyclette et 7% un vélo électrique.⁹

Une forte progression est à signaler pour les motocycles et les véhicules légers de transport de marchandises. Les effectifs de ces catégories ont presque augmenté de moitié depuis 2000.

⁶ <https://www.auto.swiss/themen/autoland-schweiz/> (10.04.2019)

⁷ BFS Prestation du transport de personnes (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/prestations.html>)

⁸ OFS Infrastructures de transport et véhicules (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules.html>)

⁹ ARE – Micro-recensement mobilité et transports (MRMT); OFS, OFROU – nouvelles mises en circulation de véhicules routiers, effectif de véhicules routiers



Exigence de l'UDC:

- **il faut cesser de défavoriser le rail par rapport à la route. La route constitue le cœur de notre infrastructure de transport, et cela restera ainsi durant les décennies à venir.**

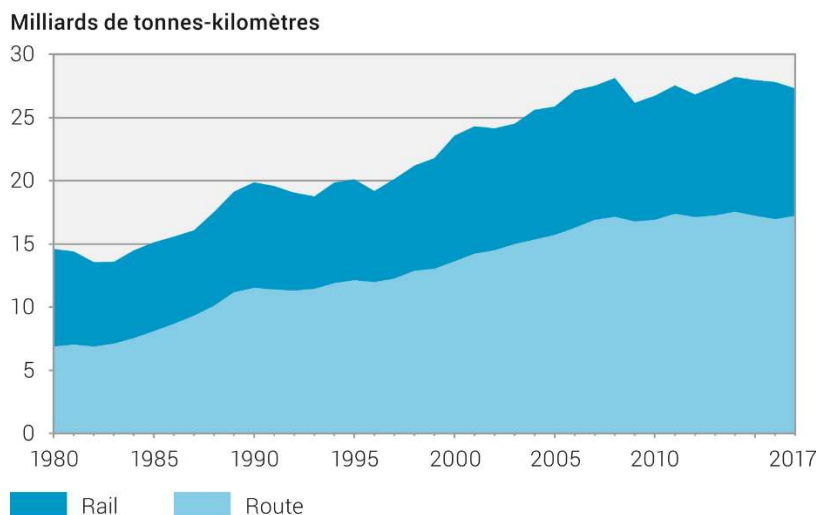
2.1.1. Augmentation massive des transports routiers de marchandises

Les transports de marchandises sur la route ont atteint 17,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2017. Une tonne-kilomètre égale au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. En outre, 10,1 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées sur le rail.

Par rapport à l'année précédente, les prestations totales de transport ont baissé de 1,8% pour tomber à 27,3 milliards de tonnes-kilomètres. Cette baisse s'explique par le recul des transports ferroviaires (-7,0%) alors que la route a noté une légère augmentation (+1,5%). La part des transports ferroviaires de marchandises à la totalité des prestations de transport (ladite répartition modale) était de 37% en 2017, soit nettement moins qu'en 1980 où elle avait encore atteint 53%.

Entre 1980 et 2016, le volume des transports de marchandises a augmenté beaucoup plus rapidement sur la route que sur le rail: la progression était de 147% sur la route contre seulement 40% sur le rail. Conséquence: la répartition modale s'est nettement déplacée en faveur de la route. La part du rail est tombée de 52,9% en 1980 à 39% en 2016. La part au marché du rail a atteint son niveau le plus bas en 2009 avec un taux de 35,9%.¹⁰

Prestations de transport sur route et sur rail



Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises
 Rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné)

Sources: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM),
 Statistique des transports publics (TP)

© OFS 2018

Source: Office fédéral de la statistique

¹⁰ OFS Trafic de marchandises en Suisse (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-marchandises.assetdetail.1189-1700-05.html>)

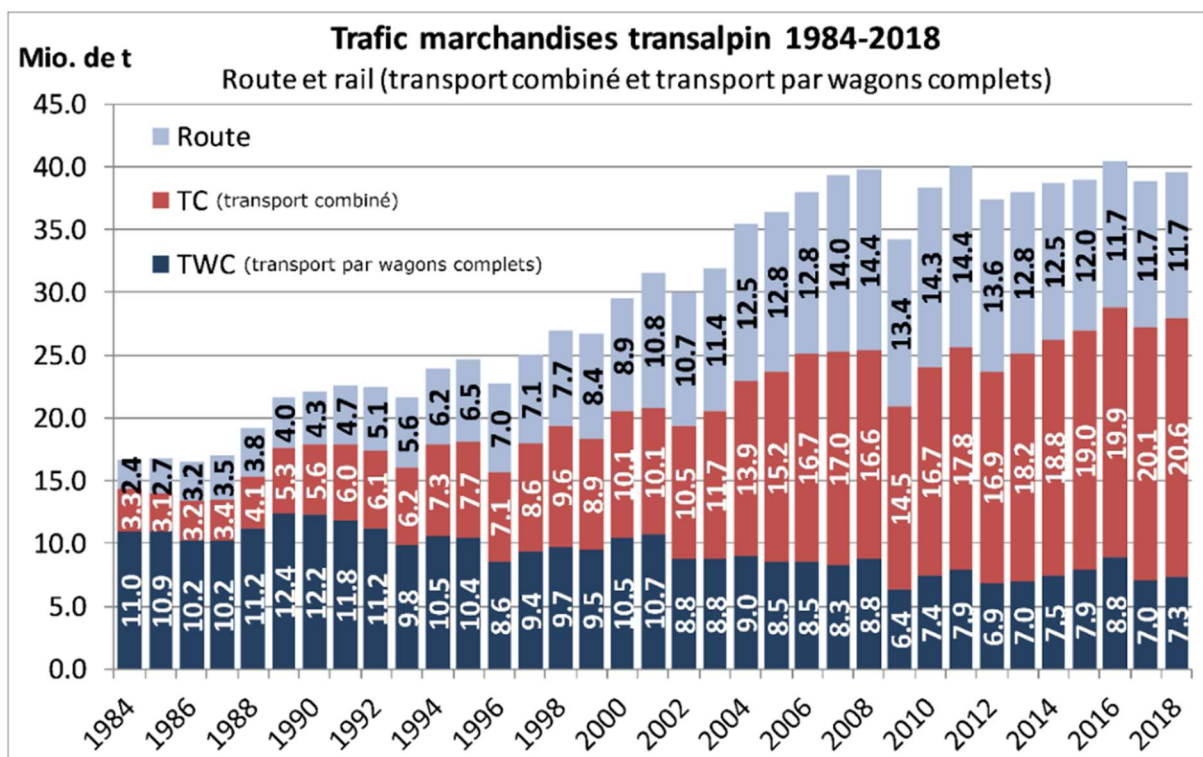
2.1.2. Le transfert de la route au rail atteint ses limites

"Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail", prescrit l'article 84 alinéa 2 de la Constitution fédérale suisse. Cet article a son origine dans l'initiative "Initiative des Alpes" que le souverain suisse a approuvée en 1994 dans l'urne contre la volonté du Parlement et du Conseil fédéral. Cet article formule une conception générale des transports: il exige, d'une part, le **transfert du transit de marchandises de la route au rail**; d'autre part, il **interdit d'accroître la capacité des routes de transit alpin**.

La loi sur le transfert de marchandises de la route au rail prévoit que, deux ans après l'ouverture du tunnel de base (NLFA) sous le St-Gothard, le nombre de camions traversant les Alpes plafonne à 650 000 unités. 24 ans après la votation fédérale, le projet de transférer la totalité du trafic lourd de la route au rail **n'est toujours pas réalisé, beaucoup s'en faut**.

Le nombre de poids lourds traversant les Alpes suisses a certes baissé, soit de 1,4 million d'unités par an en 2000 à 941 000 en 2018 (les trois quarts des poids lourds empruntent la route du St-Gothard)¹¹, mais la part du trafic ferroviaire au transport total de marchandises a diminué proportionnellement, nonobstant un subventionnement massif des transports par le rail.

L'objectif de la politique de transfert, à savoir un maximum de 650 000 trajets par an, n'a pas été atteint fin 2018, lit-on en substance dans le "Rapport sur le transfert 17". Le Conseil fédéral continue cependant de juger cet objectif comme atteignable en raison des capacités des NLFA. Or, il ne suffit pas de mettre à disposition des capacités de transport; encore faut-il qu'il existe des utilisateurs intéressés.



Graphique: OFT

¹¹ Chiffres officiels de l'OFT (<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/transfert-du-traffic.html>)

La Suisse continue de faire cavalier seul en Europe avec sa politique de transfert de la route au rail. Pour l'UE, l'avenir des transports de marchandises appartient clairement à la route.

Au lieu de soutenir systématiquement les transports combinés, les deux voisins de la Suisse, l'Italie et l'Allemagne, forcent les transports routiers en retardant constamment l'aménagement, pourtant promis, des voies d'accès aux NLFA.

Toute la politique de transfert de la Suisse est, d'une part, idéologique et, d'autre part, basée sur l'idée fausse que des courants de trafic peuvent être déviés comme des courants d'eau. Dans la réalité, ce sont des entreprises indépendantes qui décident quel est le mode de transport le plus sûr, le plus rapide et le plus fiable pour leurs produits. Il existe de nombreux biens qui, par leur nature, ne conviennent tout simplement pas au transport ferroviaire. Et, enfin, le transport routier est toujours plus rapide et plus simple que le transport ferroviaire malgré les nombreux bouchons et autres obstacles sur la route.

De l'avis de l'UDC, le potentiel de transfert ne peut être augmenté que si l'Allemagne et l'Italie construisent enfin les voies d'accès qu'ils ont promis depuis longtemps.

>>

L'UDC

- **refuse un (co)financement des raccordements aux NLFA sur les territoires italien et allemand.**

L'accord bilatéral sur les transports terrestres conclu avec l'UE a notamment contraint la Suisse de hausser progressivement la limite de poids pour les camions de 28 (limite valable en Suisse autrefois) à 40 tonnes.

En contrepartie, la Suisse a obtenu le droit de prélever une taxe de transit sous la forme d'une **redevance sur le trafic des poids lourds selon les prestations** (RPLP). La Suisse comptait sur la RPLP pour exercer un effet incitatif et soutenir le transfert des transports de marchandises de la route au rail. La RPLP pouvant être prélevée pour une traversée de la Suisse est plafonnée: elle ne peut pas dépasser 325 francs. Cette limite a été fixée dans le cadre des négociations Suisse-UE sur les accords bilatéraux.

>>

L'UDC

- **l'UDC s'oppose avec détermination à un système de gestion du trafic basé sur le prix (par ex., la tarification de la mobilité de type road pricing).**
- **exige l'imposition systématique de l'interdiction du cabotage¹² pour les poids lourds étrangers en lieu et place de la punition des chauffeurs pour des contraventions mineures.**
- **soutient l'achèvement du tunnel du Loetschberg et son extension à deux voies pour compléter l'axe du St-Gothard (redondance).**

¹² Cabotage signifie la production de prestations de transport à l'intérieur d'un pays par une entreprise de transport étrangère. Cette pratique doit précisément être interdite. Il s'agit par exemple de camions polonais qui transportent à des prix de dumping des marchandises à l'intérieur de la Suisse.

2.1.3. La Confédération admet des négligences dans l'entretien des routes

Depuis 2007 la Suisse subit une véritable immigration de masse. L'ouverture des frontières dans le cadre des accords de Schengen et de la libre circulation des personnes avec l'UE ont permis à environ un million d'étrangers de s'établir en Suisse jusqu'en 2018. Les conséquences de ce phénomène sont perceptibles également sur les routes.

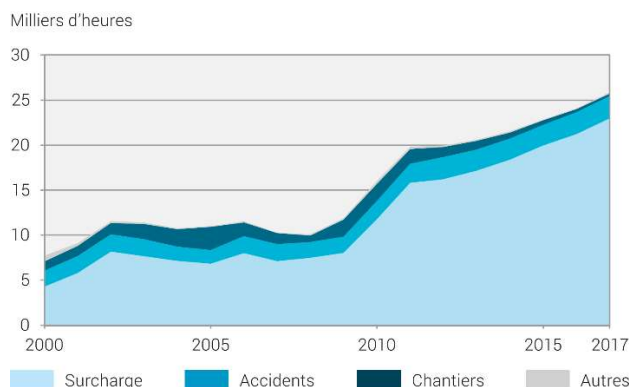
Depuis 2007, la Confédération n'accorde aux routes nationales même pas les moyens nécessaires à l'entretien alors que les chaussées sont toujours plus fortement mises à contribution. Résultat: **l'état général des voies de circulation et des revêtements routiers se dégrade en raison de l'augmentation du trafic.**¹³ Le DETEC a confirmé ce constat dans son rapport explicatif accompagnant la procédure de consultation sur l'enveloppe financière pour les routes nationales 2020-2023.

Selon le scénario de référence figurant dans les "Perspectives d'évolution des transports 2040"¹⁴, les aménagements et extensions du réseau planifiés et financièrement assurés (les étapes de développement selon PRODES 2030/2035 pour l'infrastructure ferroviaire et les routes nationales ainsi que les mesures des programmes d'agglomération) ne suffisent pas à garantir partout un flux de la circulation ménageant l'environnement et conforme aux besoins. Les bouchons sont donc programmés d'avance. Or, ces obstacles à la circulation entravent la croissance économique, accroissent la pollution de l'air et provoquent des coûts.

2.1.4. Le nombre d'heures d'attente dans les bouchons augmente

La croissance énorme du trafic durant les dernières décennies pose de gros problèmes à notre infrastructure. Des goulots d'étranglement surgissent à maints endroits, comme le confirme aussi l'augmentation sensible du nombre et de la durée des bouchons sur les routes. 25 853 heures d'attente dans les encombrements ont été enregistrées sur les routes nationales suisses en 2017¹⁵. Ce chiffre a doublé depuis 2009. La principale cause est la surcharge de trafic.

Ampleur des embouteillages
sur le réseau des routes nationales



Source: OFROU – Trafic et disponibilité des routes nationales

© OFS 2018

¹³ Rapport explicatif du DETEC accompagnant la procédure de consultation "Projet d'enveloppe financière pour les routes nationales 2020–2023"

¹⁴ Rapport "Avenir de la mobilité en Suisse: Cadre d'orientation DETEC 2040" de l'Office fédéral du développement territorial du 15 août 2017 (page 16)

¹⁵ Recensement du trafic OFS (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/comptage-suisse-circulation-route/embouteillages.html>)

Cette situation est la conséquence, d'une part, de **la croissance économique, de l'augmentation de la mobilité et de la forte immigration**, et, d'autre part, de la **politique menée par le Conseil fédéral et le Parlement qui favorise unilatéralement le trafic ferroviaire et néglige la route**.

Une optimisation des flux de la circulation grâce à des mesures de gestion du trafic (ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation, réductions temporaires de la vitesse, permission de dépasser par la droite, interdictions temporaires de dépasser faites aux poids lourds, etc.) permet certes d'atténuer les problèmes, mais de manière passagère seulement. Ces interventions ne sont qu'une **lutte contre les symptômes**. Face aux taux de croissance pronostiqués, il est tout simplement impossible d'éviter un aménagement et une extension notables des infrastructures routières suisses. Même des véhicules électriques et des voitures à conduite automatisée ont besoin de routes et de places de parc!

Grâce à l'action politique de l'UDC, nous avons une chance de pouvoir résoudre par étapes les problèmes de la circulation routière, c'est-à-dire via le FORTA, le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. L'UDC s'est battue au Parlement pour faire passer le FORTA et lui a assuré une confortable majorité lors de la votation populaire. L'argent disponible dans ce fonds permet de financer en continu les augmentations de la capacité et les aménagements du réseau routier.

>>

L'UDC

- **s'engage pour un trafic fluide.**
- **exige des mesures pour éliminer les bouchons sur la route.**
- **demande que la priorité soit donnée à l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales.**

2.1.5. Développement et aménagement du réseau des routes nationales

D'ici à 2030, **des projets d'aménagement pour un montant de plus de 14 milliards de francs** devront être réalisés sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral entend ainsi améliorer la fluidité de la circulation sur les autoroutes. Ce programme comprend en outre un crédit d'engagement pour des grands projets ainsi que l'enveloppe financière pour l'exploitation, l'entretien et l'adaptation du réseau des routes nationales entre 2020 et 2023. Ces travaux servent à la sécurité routière. Ils visent également l'assainissement des tunnels, des ponts et des revêtements.

Les projets d'aménagement concernent essentiellement les grandes zones urbaines et les axes principaux. Grâce au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération dispose de suffisamment de moyens financiers pour investir dans les routes nationales.

Le Conseil national est entré en matière sur le projet¹⁶ durant la session de printemps 2019. Il a cependant augmenté d'environ 1,46 milliard de francs le montant destiné aux aménagements. Cet argent supplémentaire sert, entre autres, à financer les contournements de La Chaux-de-Fonds (NE) et de Näfels (GL). Le Conseil des Etats examinera probablement cet objet lors de la session d'été.

¹⁶ 18.066 n Routes nationales 2020-2023, étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement.

2.1.6. Deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard

Le Conseil fédéral a approuvé le 25 octobre 2017 le projet général pour la construction d'un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard. On y trouve les principales données du futur ouvrage. L'OFROU¹⁷ passe maintenant à l'étude de détail et élabore un projet d'exécution. Les travaux pourront commencer au plus tôt en 2020.



L'UDC

- **soutient la construction d'un deuxième tube au tunnel du St-Gothard pour permettre un trafic à sens unique et à voies séparées du nord vers le sud et du sud vers le nord. Le peuple suisse a approuvé ce projet en février 2016 avec une majorité acceptante de 57%. Cet ouvrage réduira sensiblement le risque d'accident et rendra la traversée des Alpes plus sûre.**

2.1.7. Les motos, une catégorie de véhicules sous-estimée

L'effectif total de motocycles a passé de 600 000 unités en 2006 à 720 000 en 2018.¹⁸ Cette progression notablement a eu lieu sans que l'on s'en rende réellement compte. Bien que les motos offrent un grand potentiel pour régler le problème des bouchons sur les routes, la politique refuse de l'admettre et continue de mettre les motards sous pression par diverses mesures chicanières.

Energiquement soutenue par la branche des deux-roues, la sensibilisation des motards et scooteristes au risque d'accident – port de vêtements bien visibles, fréquentation de cours de perfectionnement, mode de conduite défensif – s'est heureusement répercutée sur le nombre d'accidents qui est en baisse depuis plusieurs années. Les progrès techniques – freins anti-bloquants ABS également dans les virages, contrôle de la traction, phares LED allumés de jour, mode de fonctionnement adaptable aux conditions routières, divers systèmes électroniques d'assistance à la conduite – ont aussi considérablement amélioré la sécurité des motards.



L'UDC

- **demande un plus grand nombre de places de parc gratuites pour les motos dans les villes.**
- **demande que l'Etat cesse d'imposer constamment de nouvelles prescriptions spéciales pour les motos et les motards.**
- **s'oppose à la discrimination du sport motorisé en Suisse.**

2.2. Trafic ferroviaire et trafic de personnes régional

Le trafic ferroviaire forme l'épine dorsale des transports publics suisses. Notre pays dispose d'un réseau ferroviaire extrêmement dense qui assure une offre excellente en comparaison internationale. **Chaque jour environ 1,25 million de passagers en profitent**¹⁹. Grâce aussi aux chemins de fer de montagne qui attirent un grand nombre de touristes, l'infrastructure ferroviaire donne à la Suisse une belle réputation de "pays du chemin de fer".

¹⁷ Office fédéral des routes

¹⁸ OFS Infrastructure de transport et véhicules (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules.html>)

¹⁹ Rapport de gestion et de développement durable des CFF 2018

Les Suissesses et les Suisses circulent en moyenne plus de 50 fois par an en train et effectuent plus de 2000 km avec ce moyen de transport²⁰. Cette demande ne cesse d'augmenter grâce aussi à la mise en service de nouvelles infrastructures ferroviaires performantes comme la ligne transversale de Zurich et les tunnels de base sous les Alpes.

Le trafic de personnes sur le rail a plus que doublé depuis 1980 alors que les transports de marchandises ont augmenté d'environ 40% durant cette période (augmentation calculée en personnes-kilomètres et tonnes-kilomètres). Selon les derniers pronostics (2016) sur les transports établis par la Confédération, cette tendance se poursuivra. La demande dans les transports publics de personnes augmentera de 51% d'ici à 2040²¹ et doublera même dans certaines régions comme celles de Zurich-Winterthour et de l'Arc lémanique. Toujours selon ces prévisions, les transports de marchandises par le rail progresseront de 45%, tout particulièrement sur l'axe ouest-est. Sur la route, la demande s'accroît de 18% dans le trafic de personnes, de 33% dans le trafic de marchandises.

Bien que le rail et le trafic régional de personnes soient massivement subventionnés, nous finançons cette infrastructure dans l'intérêt des régions périphériques, de la cohésion nationale, de la mobilité et, enfin, aussi pour des motifs économiques.

Le réseau ferroviaire est divisé en lignes principales et lignes secondaires. Presque toutes les lignes principales sont aux mains des Chemins de fer fédéraux CFF, à l'exception de quelques tronçons exploités par le chemin de fer du Loetschberg BLS et la Schweizerische Südostbahn SOB. Pour cette raison, nous nous concentrons ici sur les CFF.

2.2.1. Les CFF (endettement, prestations des pouvoirs publics, coût du personnel)

La Confédération est l'actionnaire unique de l'entreprise CFF SA. Les droits du propriétaire sont exercés par le Conseil fédéral. Ce dernier tient compte à cet effet de l'autonomie entrepreneuriale des CFF et reconnaît la liberté de décision de leur conseil d'administration en matière de stratégie et de politique commerciales. Bref, la Confédération assume la responsabilité et les CFF encourent des risques d'entreprise.

Le groupe CFF a réalisé en 2018 un "bénéfice" de 568 millions de francs. Il ne s'agit en réalité pas d'un bénéfice, car les pouvoirs publics versent des milliards de francs à la caisse des CFF, soit exactement 3,466 milliards en 2018 (95 millions de plus qu'en 2017).²² Ce sont ces contributions des pouvoirs publics qui permettent aux CFF d'annoncer un bénéfice comptable.

>>

L'UDC

- **demande que les transports ferroviaires atteignent un degré d'autofinancement plus élevé et veillent à une plus grande économicité de leurs activités.**

²⁰ OFT (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer.html>)

²¹ ARE (<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/communiqués-de-presse/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-63549.html>)

²² Rapport de gestion et de développement durable des CFF 2018

Endettement

Dans son rapport de 2018 sur les objectifs assignés aux CFF et leur réalisation, le Conseil fédéral relève que les CFF ne parviennent pas à financer leurs investissements par les moyens qu'ils génèrent eux-mêmes. **L'endettement net portant intérêts a augmenté entre 2017 et 2018 de 213 millions pour atteindre 8,6 milliards de francs.** Il est ainsi 5,6 fois plus élevé que l'EBITDA.²³

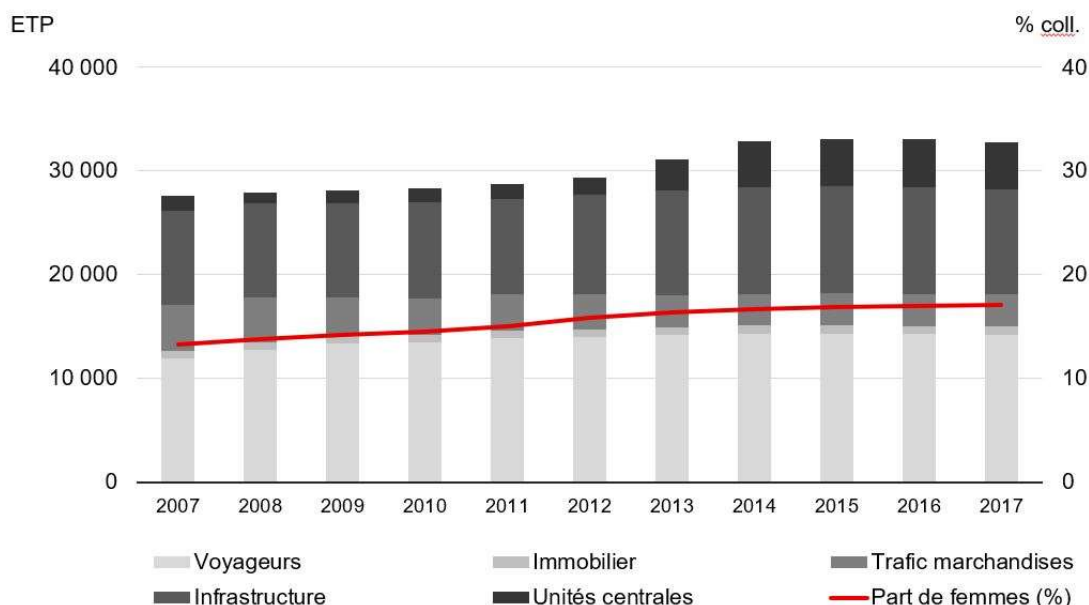
Développement du personnel

L'effectif du personnel (postes à plein temps) des CFF a augmenté entre 2005 et 2015 de 4670 postes pour atteindre un total de 33 000 (y compris les filiales). Il est retombé à 32 309 en 2018 selon le rapport d'activité des CFF.

Durant la même période, les dépenses de personnel ont progressé de **plus d'un milliard de francs**, soit de 3,3 à 4,225 milliards de francs. Détail remarquable: **malgré la réduction du personnel, les coût de personnel continuent d'augmenter, également en 2018.** Les 4,225 milliards de francs que les CFF dépensent pour leur personnel représentent aujourd'hui près de la moitié des charges totales des CFF (9,059 milliards de francs en 2018).²⁴



Moyenne annuelle des employés à temps plein.



Graphique: Reporting CFF

²³ DETEC – Objectifs assignés aux CFF et réalisation

(<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/detec/entreprises-liees-a-la-confederation/objectifs-strategiques-et-realisation.html>)

²⁴ Rapport de gestion et de développement durable des CFF 2018

De l'avis de l'UDC, la pratique des CFF en matière de salaires, de réglementations des vacances, d'horaires de travail et de rétribution des heures supplémentaires, de mises à la retraite anticipée ainsi que tous les autres avantages dont bénéficient les employés des CFF ne sont plus justifiables à l'égard du contribuable.

La caisse de pension des CFF continue de représenter un lourd risque financier. Elle a été renflouée à plusieurs reprises par d'importantes injections financières. L'UDC s'oppose à de nouvelles remises à flot de la caisse de pension ou à un transfert de fonds de la caisse des CFF à la caisse de pension.

>>

L'UDC

- exige que les CFF et "leurs" syndicats corrigent le niveau des charges de personnel pour le ramener à celui d'entreprises privées comparables.
- demande aux CFF d'informer plus honnêtement sur son résultat d'exploitation annuel. Il en saurait être question de parler d'un "bénéfice" alors que les pouvoirs publics versent chaque année des subventions pour plusieurs milliards de francs par an à la caisse des CFF.

2.2.2. Etape d'aménagement 2035

Malgré des aménagements permanents, de nombreuses lignes ferroviaires sont surchargées ou atteindront à moyen terme la limite de leur capacité. Ce constat vaut aussi pour de nombreuses gares. Pour répondre à la forte croissance de la demande due notamment à l'immigration de masse, le Conseil fédéral propose au Parlement d'investir, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035²⁵, environ 11,9 milliards de francs dans l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire. Les projets présentés dans ce message comprennent notamment l'équipement technique du deuxième tube du tunnel ferroviaire de base du Loetschberg dont le gros œuvre est terminé. Le but est d'améliorer l'offre en termes de transport de personnes et d'accroître les capacités pour les trains de marchandises dans le tunnel de base.

Le Conseil des Etats a décidé à l'unanimité durant la session de printemps 2019 d'ajouter à ce programme des projets pour un montant de 919 millions de francs, si bien que le **coût total s'élève désormais à 12,8 milliards de francs**. Le financement de cette étape d'aménagement est garanti par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). L'UDC soutient ce projet qui sera probablement soumis au Conseil national durant la session d'été 2019.

L'UDC tient cependant à rappeler que chaque kilomètre de rail supplémentaire coûtera à l'avenir de l'entretien. Il n'est mentionné à nulle part dans ce projet que les coûts d'entretien et d'exploitation supplémentaire résultant de l'extension du réseau ferroviaire ne sont pas couverts par les recettes de la vente de billets. Or, selon les spécialistes ferroviaires du groupe parlementaire UDC, ces charges peuvent être estimées à au moins 600 millions de francs.

La mobilité globale ne cesse de se développer. D'ici à 2035 il faut s'attendre à une augmentation du nombre de voitures à propulsion alternative, d'automobiles, de cars et de véhicules de livraison à conduite autonome ainsi qu'à de nouvelles offres en ligne de partage de véhicules dans le trafic urbain et régional. Ces développements modifieront les habitudes des usagers des moyens de transport, des pendulaires et des voyageurs en général.

²⁵ 18.078 Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Etape d'aménagement 2035

Ils ont cependant tous un point commun: ils exigent une infrastructure routière performante et adaptée aux besoins. Compte tenu de la politique actuelle, la tendance à procéder des investissements erronés dans les infrastructures ferroviaires semble se poursuivre durant les années à venir.²⁶



L'UDC

- met en garde contre des investissements erronés, car la mobilité restera très diverse!

Des déficiences graves dans l'entretien, des accidents sur des aiguillages, un nombre croissant de pannes et d'interruptions du trafic et même des lacunes au niveau du personnel en raison de pannes informatiques font depuis quelque temps partie du quotidien des CFF. Ces problèmes attendent toujours une solution. Mais ce n'est pas tout: il s'avère que les CFF ont sans doute gaspillé des dizaines millions de francs d'argent des contribuables en achetant du matériel inadapté (par ex., les compositions à deux étages pour le trafic à longue distance). En outre, les frais de personnel explosent. Les responsables des CFF expliquent ces problèmes par la rapide croissance de l'entreprise, l'explosion de l'infrastructure ferroviaire et l'extension de l'offre ferroviaire durant les vingt ans écoulés.

La Confédération porte la responsabilité et, bien entendu, aussi le risque des transports ferroviaires. L'entreprise CFF n'est manifestement plus à la hauteur de la croissance des infrastructures et des adaptations constantes de l'offre ferroviaire que lui imposent les autorités politiques.

2.2.3. Autres grands projets ferroviaires en cours

Dans les années à venir, plusieurs projets ferroviaires approuvés et coûtant des milliards de francs chargeront la caisse fédérale et, par conséquent, les contribuables. Il est grand temps de veiller à une utilisation plus économe des deniers publics. Voici quelques exemples de projets:

Etape d'aménagement 2025²⁷

L'étape d'aménagement 2025 a été approuvée dans le cadre du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Son but est d'accroître la capacité des grands nœuds ferroviaires de Genève, Bâle et Berne ainsi qu'à de nombreux autres endroits. Le coût des mesures prévues dans l'étape d'aménagement 2025 se monte à 6,4 milliards de francs.

6.4 mrds

²⁶ Réponse de l'UDC à la consultation du 18.01.2018 <https://www.udc.ch/parti/positions/consultations/etape-damenagement-de-linfrastructure-ferroviaire-203035/>

²⁷ <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-linfrastructure-ferroviaire/prodes-etape-d-amenagement-2025.html>

NLFA²⁸

Grâce aux trois tunnels de base NLFA sous le St-Gothard, le Loetschberg et le Ceneri, la Suisse réalise un chemin de fer de plaine à travers les Alpes. Ces ouvrages soutiennent le transit alpin de marchandises et réduisent la durée des trajets dans le trafic de personnes. Les NLFA coûtent environ 23 milliards de francs et seront achevées d'ici à la fin 2020.

23.0 mrds**ZEB²⁹**

Le programme ZEB (sigle allemand pour Développement de l'infrastructure ferroviaire) poursuit la conception des nœuds ferroviaires de "Rail 2000". Des projets devisés à **5,4 milliards de francs** amélioreront d'ici à 2025 les connexions et étendront l'offre grâce à une capacité supérieure. Toutes les régions du pays en profitent. Dans le trafic de marchandises, ZEB accélère les transports et accroît la capacité sur l'axe nord-sud.

5.4 mrds**Corridor à 4 mètres³⁰**

Pour permettre le transport ferroviaire de semi-remorques d'une hauteur d'épaule de 4 m depuis le nord de l'Europe vers les terminaux de transbordement d'Italie du Nord, des tunnels de conception ancienne sur la ligne du Gothard sont agrandis et d'autres obstacles au niveau du profil sont éliminés. Le corridor de 4 m sera terminé vers la fin 2020 et coûtera au maximum **990 millions de francs**.

0.99 mrd.**Raccordement au réseau ferroviaire européen à haute performance³¹**

Afin d'assurer une meilleure liaison avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse, la Confédération investit d'ici à la fin 2020 environ **1,1 milliard de francs dans le réseau suisse**. Dans l'intérêt de l'économie en général et du tourisme en particulier, la durée des trajets vers Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart sera considérablement réduite.

1.1 mrd.

Compte tenu également du coût de **l'étape d'aménagement 2035** (cf. chapitre 2.2.2), la Suisse dépensera jusqu'en 2035, donc en un nombre d'années relativement faible, quelque **50 milliards de francs pour les chemins de fer**.

50 Mrd.

²⁸ <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/NLFA.html>

²⁹ <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/zeb.html>

³⁰ <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/corridor-4-metres.html>

³¹ <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/raccordements-lgv.html>

2.2.4. CFF Cargo

CFF Cargo a bouclé son exercice 2018 avec un bénéfice de 12,9 millions de francs après avoir enregistré l'année précédente une perte de 239 millions. Le résultat de 2018 est dû à des effets uniques comme une baisse des amortissements en raison de corrections de valeurs en 2017 ou de vente de matériel roulant. Dès 2019, CFF Cargo devra en outre se passer de subventions pour un montant de 8 millions de francs. Ces contributions publiques ont été progressivement réduites ces dernières années. CFF Cargo ne touchera donc plus d'aide fédérale directe à partir de 2019 et l'entreprise est donc désormais indépendante.

CFF Cargo ne dispose d'un potentiel de développement qui si elle réussit à se réorienter en incluant des entreprises logistiques privées dans ses activités. En effet, la société n'a pas réussi à développer son portfolio de clients habituels ces dernières années. Tous les nouveaux grands clients envisageables renoncent dans une large mesure dans leur logistique aux chemins de fer et fournissent leurs filiales suisses principalement par la route, que ce soit depuis leurs centres de distribution situés à proximité des frontières suisses (par ex., Zalando, Amazon) ou depuis leurs propres centres de distribution en Suisse (par ex., Lidl, Aldi).

2.2.5. Le "chantier" CFF

L'Etat verse chaque année des milliards de francs aux transports publics. Les CFF en sont les principaux bénéficiaires. Les conséquences de cette politique sont onéreuses. Les coûts de personnel des CFF se sont accrus de plus de 25% (plus 1 milliard de francs) en l'espace de seulement 10 ans. Le taux d'exploitation des trains est cependant toujours trop bas. Ce qui n'empêche pas les CFF de dépenser généreusement pour ses projets immobiliers. Le siège principal des CFF à Berne et plusieurs nouvelles constructions de gares confirment que les CFF ont depuis longtemps oublié les principes de modestie et d'économie qui siéaient pourtant à une entreprise fédérale.

>>

L'UDC

- exige que les CFF cessent de concurrencer des entreprises privées, notamment dans le domaine immobilier et dans d'autres secteurs qui ne font pas partie de leur mandat clé.
- demande plus de concurrence sur le réseau ferroviaire suisse, par exemple en attribuant des lignes à des compagnies ferroviaires privées comme BLS et SOB. Le but n'est pas d'obtenir une baisse des prix des billets, mais de permettre une comparaison des frais d'exploitation et de faire pression sur ceux des CFF.
- exige une plus grande ponctualité, moins de dérangements, plus de propreté et plus de sécurité dans les trains suisses.

2.2.6. Marquer un temps d'arrêt dans le trafic régional de personnes (TRP)

La Confédération commande de concert avec les cantons des prestations de transport dans le trafic régional de personnes sur le rail et la route, de même que certaines correspondances par bateau ou téléphérique. Ces commandes se basent sur la compensation des coûts non couverts des entreprises de transport. Au total, 1400 lignes sont ainsi indemnisées.³²

³² <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/l-oft/taches-de-l-office/financement/financement-du-traffic/transport-des-voyageurs.html>

La part fédérale change d'un canton à l'autre (quote-part cantonale). Elle représente en moyenne suisse environ 50% des indemnités.

Ce système de cofinancement par la Confédération est devenu au fil des ans un tonneau sans fond. Entre 2008 et 2016, les contributions fédérales ont augmenté chaque année d'environ 3% pour passer de 750 à 920 millions de francs. Cette généreuse distribution de fonds fédéraux a provoqué une explosion des revendications cantonales et régionales. L'argent ne suffisant plus à financer toutes les offres supplémentaires exigées, on ne s'est pas gêné pour demander des crédits supplémentaires.

La majorité du Parlement a approuvé pour le TRP un crédit d'engagement de plus de 4,1 milliards de francs pour les années 2018 à 2021³³, soit largement plus d'un milliard de francs par an.

Il n'est pas acceptable que les tarifs n'augmentent en moyenne annuelle que 1,2% par an alors que le taux d'exploitation des bus, trams, etc. progresse chaque année d'environ 2,4%. La rentabilité de ces transports ne cesse de baisser et la Confédération est appelée à payer. On ne peut plus admettre que les cantons commandent quasi à gogo des prestations de transport public en comptant que la Confédération passera toujours à la caisse.

>>

L'UDC

- exige que le seuil pour obtenir un cofinancement par la Confédération de projets de transports publics soit élevé.
- demande un nouveau raisonnement dans le trafic régional de personnes, éventuellement en imposant de nouvelles structures et, surtout, en calmant un activisme excessif.

2.3. Cargo sous terrain³⁴

Cargo sous terrain est un cas spécial. Il s'agit d'un système logistique global pour le transport de marchandises de petite taille. Cargo sous terrain se finance comme une entreprise privée, donc par ses propres moyens, et ne charge pas le contribuable.

Dans ce système, des tunnels relient les sites de production et de logistique aux centres urbains. Le premier tronçon sera réalisé entre la région de Härkingen-Niederbipp et Zurich. Les autres sections devraient être achevés jusqu'en 2050. **CST est une initiative purement privée qui ne bénéficie d'aucune subvention publique pour la construction de l'infrastructure et l'exploitation des tunnels.** Le coût total du premier tronçon entre Härkingen-Niederbipp et Zurich est devisé à **3 milliards de francs** (y compris l'informatique, les hubs et les véhicules).

³³ 16.080 <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20160080>

³⁴ CST AG <https://www.cst.ch/>

2.4. Transports aériens

La politique aéronautique de la Confédération crée les conditions-cadres pour la navigation aérienne civile en Suisse. Elle se base sur le rapport de politique aéronautique de 2016³⁵. Le Conseil fédéral y décrit son engagement en faveur d'un développement durable et d'un niveau de sécurité élevé. La navigation aérienne doit pouvoir se développer dans un contexte de mobilité croissante et de progrès technologique. Elle a donc besoin de perspectives de développement pour relier à l'avenir également la Suisse aux grands centres économiques du monde. Un touriste sur trois arrive en Suisse en avion. Avec leurs performances économiques directes d'une valeur de 10 milliards de francs et leurs plus de 50 000 emplois, les transports aériens apportent une contribution notable à la prospérité de la Suisse.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)³⁶ est une autre référence importante de la politique aéronautique suisse. Cet instrument de planification et de coordination définit pour chaque aéroport ou aérodrome le but, l'espace occupé, les bases de l'utilisation, la desserte et les conditions-cadres de l'exploitation. Le PSIA constitue donc la base de la planification, de la construction et de l'exploitation d'un aéroport (concession, règlement d'exploitation).

2.4.1. Les aéroports nationaux ont besoin d'aménagements urgents

Les taux de croissance des passagers aériens sur les aéroports nationaux et les pronostics internationaux sur la navigation aérienne parlent un langage clair. Les slots de l'aéroport de Zurich sont complètement vendus aux heures de pointe. Les aéroports suisses ont aujourd'hui déjà de la peine à intégrer de nouvelles liaisons aériennes à grande distance dans leur programme. Des grands aéroports voisins comme Francfort et Munich sont réaménagés, mais rien de comparable ne se passe en Suisse.

L'UDC respecte certes le droit de participation des cantons et communes concernés aux décisions, mais la problématique de la navigation aérienne revêt depuis longtemps un caractère national. Un intérêt national est en jeu. Pour un pays dont les perspectives de croissance économique s'alimentent surtout sur des marchés d'outre-mer comme la Chine, l'Inde, les Etats-Unis, le Canada, le Brésil, etc., un tel développement est dangereux.³⁷

2.4.2. Moins de mouvements aériens, plus de passagers

Les aéroports suisses ont enregistré en 2018 dans le trafic de ligne et charter 471 872 mouvements de décollage et d'atterrissage ainsi que 57,5 millions de passagers (passagers locaux et en transfert). Alors que le nombre de mouvements aériens dans le trafic de ligne et charter a baissé de 12% depuis l'an 2000, le nombre de passager s'est accru de 67% durant

³⁵ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/rapport-sur-la-politique-aeronautique.html>

³⁶ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-.html>

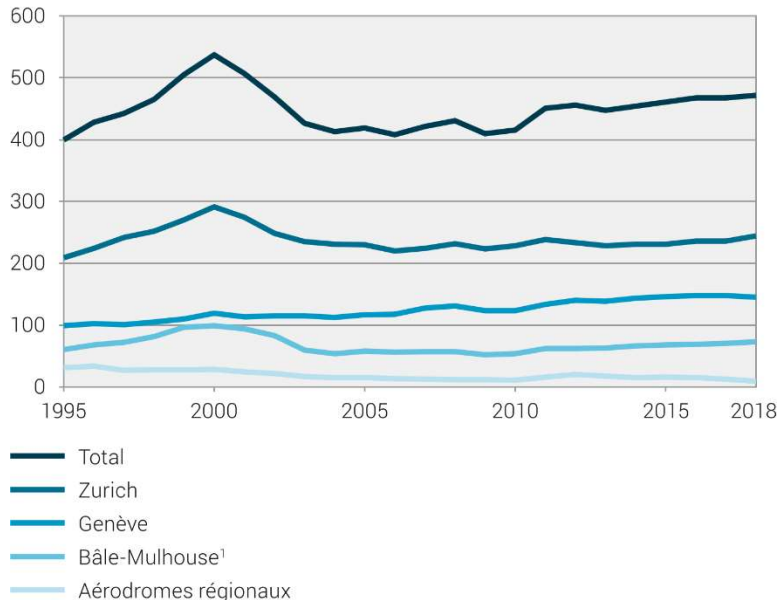
³⁷ Vernehmlassungsantwort der SVP vom 27.09.2018:

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/revision-konzeptteil-des-sachplans-verkehr-teil-infrastruktur-der-luftfahrt-sil/>

la même période. Ces développements opposés s'expliquent par la plus grande taille des avions et une meilleure exploitation du nombre de sièges.³⁸

Mouvements aériens dans le trafic de ligne et charter

Milliers de décollages et atterrissages



¹ trafics suisse et français

Source: OFS, OFAC – Trafic aérien, trafic de ligne et charter (AVIA_LC)

© OFS 2019

2.4.3. Principales compagnies aériennes en Suisse: Swiss et Easyjet

Swiss est la plus grande compagnie aérienne de Suisse. Selon ses propres chiffres, elle transporte chaque année environ 16,5 millions de passagers au départ et à destination de la Suisse. Easyjet vient en deuxième position. Cette compagnie a transporté durant l'exercice 2017/18 (de septembre 2017 à septembre 2018) environ 14,5 millions de passagers au départ et à destination de la Suisse. Elle en avait compté 13,5 millions durant l'exercice 2016/17.³⁹

2.4.4. Transports aériens et protection du climat

Compte tenu de la consommation mondiale de combustibles fossiles (produits pétroliers, charbon, gaz), la part des transports aériens aux émissions globales de CO₂ provoquées par les activités humaines représente 2,5%. Depuis les années nonante, des investissements dans des avions nouveaux et plus économiques ont réduit les émissions de CO₂ de 43% par vol. A partir de 2021, les trois quarts des compagnies aériennes verseront facultativement (obligatoirement à partir de 2027) une taxe dont le produit soutiendra des projets de protection du climat. Les émissions supplémentaires de CO₂, que la navigation aérienne provoquera sur le plan mondial à partir de 2020, seront compensées. L'endroit où est produit le CO₂ n'a pas d'importance pour le climat. Des actions nationales isolées nuisent à la position de la Suisse en termes de navigation aérienne, alors que notre pays doit rester compétitif au niveau international.

³⁸ BFS <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/aviation-civile/trafic-lignes-charter.html>

³⁹ Swissinfo 20.11.2018 <https://www.swissinfo.ch/ger/wachstum-von-easyjet-in-der-schweiz-schwaecht-sich-ab/44558916>

>>

L'UDC

- s'engage pour que les délais pour les feuilles d'objet SIL soient fixés à quatre ans au maximum depuis les entretiens de coordination jusqu'à la définition de la région, en passant par les avis d'experts sur le bruit.
- demande le maintien des horaires de fonctionnement actuels sur les aéroports suisses.
- demande que des accroissements modérés de la capacité soient autorisés (voies de roulement rapides, procédures d'atterrissage et de décollage optimisées, etc.).
- s'oppose à des surtaxes CO2 nationales ou régionales qui nuisent à la compétitivité de la Suisse dans les transports aériens.

3. Halte aux interventions de l'Etat hostiles à l'économie

3.1. Le système terroriste des amendes routières

Dans plusieurs cantons, les automobilistes et motards sont véritablement arnaqués par un régime d'amende totalement excessif. Les recettes réalisées grâce à ces agissements outranciers sont inscrites au budget, ce qui confirme bien que l'argument de la sécurité routière avancé par les responsables n'est qu'un prétexte fallacieux.

En 2008 on comptait en Suisse 690 installations pour le contrôle du respect des limitations de vitesse et des feux rouges. Quatre années plus tard, le nombre de ces installations a passé à 742. En 2008, 3,5 millions dépassements de la vitesse maximale ont été enregistrés. Quatre ans plus tard, ce chiffre a passé à 4 millions.⁴⁰ Certains cantons et certaines communes prévoient dans leur budget des produits d'amendes augmentant chaque année. Ces procédés ont commencé à gêner même la Fédération suisse des fonctionnaires de police. Son secrétaire général de l'époque, Max Hofmann, a noté que cette hausse constante des chiffres budgétisés mettait les corps de police sous pression. Soit la police doit multiplier les appareils automatiques de contrôle, soit les agents doivent être plus souvent dans la rue et sur la route pour faire rentrer l'argent, a-t-il expliqué.



L'UDC

- **s'oppose aux contrôles de la vitesse et de la circulation dont le but principal n'est manifestement pas la sécurité des citoyens, mais qui visent à générer des recettes pour les caisses publiques.**
- **demande que les excès du programme "Via sicura"⁴¹ soient corrigés, que l'on mette fin à la criminalisation des usagers de la route et que les juges retrouvent une certaine marge de manœuvre pour apprécier les "cas Via sicura".**
- **demande une réduction des amendes et des mesures pénales contre des automobilistes qui n'ont pas commis de contraventions dans le passé.**

3.2. La vitesse 30 et les rétrécissements des voies de circulation freinent le moteur économique

On constate depuis quelques années qu'un nombre croissant de communes abaissent pour des motifs purement politiques la limite générale de 50 km/h à 30 km/h, et cela même sur les axes à grand trafic et les routes principales.

Faute d'autres bases légales, ces communes se réfèrent fréquemment à l'ordonnance sur la protection contre le bruit. C'est une faute politique à plus d'un titre: le rôle des axes de trafic principaux étant précisément de canaliser la circulation, leurs émissions sonores sont forcément plus fortes que celles des routes de quartier. En imposant une vitesse réduite pour prétendument diminuer le bruit sur les axes principaux, on incite les conducteurs à choisir d'autres itinéraires, si bien que la canalisation du trafic de transit est perturbée.

⁴⁰ Beitrag in SRF am 7.8.14 in «10 vor 10» (<https://www.srf.ch/news/schweiz/blechpolizisten-als-geldmaschinen-polizeigewerkschaft-wehrt-sich>)

⁴¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/securite-routiere/via-sicura.html>

En outre, on assiste dans les communes à une prolifération incontrôlée de rétrécissements des voies de circulation moyennant des "îlots", des éléments en béton et des arbres. L'UDC s'oppose au niveau communal à ces actions.

Avec son Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération cherche non seulement à réduire le nombre de bouchons sur le réseau autoroutier, mais elle investit par la même occasion des milliards de francs dans les infrastructures cantonales ainsi que dans les villes et les principales agglomérations. En profitant de ces subventions fédérales qui couvrent jusqu'à 50% des coûts des ouvrages, les cantons et les communes ont, de l'avis de l'UDC, le devoir de veiller à l'efficacité des investissements en exploitant au maximum les capacités des infrastructures. Dans ces conditions, la création d'obstacles artificiels à la circulation sur les routes principales et les axes à grand trafic est absolument inacceptable.

>>

L'UDC

- **exige que la limite générale à 50 km/h soit imposée à l'intérieur des localités sur toutes les routes principales et tous les importants axes de transit. Les abaissements de la vitesse limite à 30 km/h ne peuvent être motivés que par la sécurité routière, mais non pas par une prétendue protection contre le bruit.**
- **demande l'abandon des "îlots" ou rétrécissements de la chaussée (y compris des éléments en béton sur les voies de circulation) dans la mesure où il ne s'agit pas de sécuriser un chemin d'écoliers.**

La fluidité du trafic sur les axes principaux n'est pas seulement une affaire de sécurité, mais importe également à l'économie et aux arts et métiers. **L'UDC demande donc que les dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) soient complétées en ce sens que la limite générale à 50 km/h s'applique à tous les axes de trafic principaux à l'intérieur des localités et que cette règle ne puisse être éludée que pour des raisons de sécurité, mais en aucun cas pour des motifs relevant de la protection contre le bruit.**⁴²

3.3. Réduire la vitesse sur les autoroutes pour faire plus de place aux voitures?

La Confédération projette une extension dudit régime des vitesses dans le but de mieux exploiter les capacités des routes nationales. Aujourd'hui, le système de gestion du trafic permet d'imposer des limitations variables de la vitesse sur des tronçons d'une longueur totale de 170 km. Cette longueur sera augmentée de 280 km, donc portée à 450 km, durant les années à venir.

Sur les tronçons autoroutiers qui tombent sous le coup du nouveau régime des vitesses, la vitesse maximale permise sera affichée sur des tableaux lumineux à commande électronique. En cas de forte densité du trafic, la limitation de la vitesse sera abaissée de 120 km/h, maximum actuellement permis sur les autoroutes, à 80 km/h. Des études auraient en effet démontré que la distance entre les voitures diminue lorsque la vitesse baisse, si bien que la place disponible sur les routes augmente.

⁴² 17.462 In. parl. CN Gregor Rutz <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20170462>

Une fois de plus, les mesures envisagées ne combattent que les symptômes et ne s'attaquent pas à la racine du mal. L'expérience montre en effet que les bouchons chroniques, de même que les accidents de télescopage se produisent précisément sur les tronçons autoroutiers où la vitesse maximale permise est déjà abaissée (contournement nord de Zurich, contournement de Winterthur, Härkingen-Oensingen, Wangen a.A., etc.). Les automobilistes ne tirent donc aucun avantage de l'extension du régime des vitesses, mais subissent une mesure chicanière supplémentaire qui les empêche de progresser sur la route.

>>

L'UDC

- s'oppose à l'augmentation du nombre de réductions de la vitesse sur les autoroutes et ne les admet que si la sécurité routière l'exige.

3.4. Halte aux dispositifs de dosage – nous voulons une "onde verte"

Autrefois, quand un automobiliste traversait une ville, les feux de signalisation étaient branchés de manière à ce qu'il puisse profiter d'une "onde verte", donc rouler sans s'arrêter. La nuit, les feux étaient même au jaune clignotant. Aujourd'hui, les entrées des villes sont munies de dispositifs de dosage: le trafic est par principe arrêté par un feu rouge, puis la signalisation ne laisse passer les voitures qu'au goutte-à-goutte. Les feux sont au rouge même quand il n'y a pas de trafic, puis on circule par saccades en devant s'arrêter à chaque feu rouge. D'un point de vue écologique, une telle gestion du trafic est totalement idiote. Il s'agit d'une pure mesure chicanière visant à décourager les automobilistes. Si l'"onde verte" porte ce nom, ce n'est pas seulement parce qu'on peut passer au vert à chaque signalisation, mais aussi parce qu'un trafic fluide est moins polluant qu'une circulation par à-coups.

>>

L'UDC

- exige une "onde verte" au lieu de système de dosages et de feux rouges.

3.5. Tarification de la mobilité

La tarification de la mobilité (en anglais: mobility pricing) vise à réduire le trafic aux heures de pointe pour obtenir une exploitation plus régulière des infrastructures de transport. Il s'agit d'un concept intermodal qui implique aussi bien la route que le rail. En ce sens, il se distingue d'un péage qui cible uniquement la route (comme à Londres ou à Stockholm). A en croire le Conseil fédéral, la tarification de la mobilité est un moyen de résoudre les problèmes de capacité des systèmes de transport et non pas un instrument de financement des infrastructures de transport.⁴³ Dans le but d'aplanir les pics de densité de circulation, il faudrait, par ailleurs, recourir à d'autres mesures comme des horaires de travail souples, des horaires scolaires adaptés, le travail à domicile ou encore le covoiturage, écrit l'Office fédéral des routes dans son rapport.

⁴³ Office fédéral des routes OFROU <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobility-pricing.html>

La grande majorité de la population n'ayant pas la possibilité de choisir librement ou de déplacer constamment son horaire de travail, son domicile et son lieu de travail pour adapter son mode de vie aux idées de quelques fonctionnaires, la tarification de la mobilité constituera tout simplement un impôt supplémentaire pour la plupart des gens.

Cette mesure toucherait tout particulièrement la population des régions périphériques et de montagne, donc des régions qui aujourd'hui déjà subventionnent via leurs taxes et redevances routières les transports publics dans les agglomérations et les villes et qui, à l'avenir, devraient payer encore plus pour des infrastructures qui ne les concernent pas. Difficile d'imaginer un régime plus injuste.⁴⁴

>>

L'UDC

- **refuse toute forme de tarification de la mobilité. Ce procédé rappelle les droits de passage du moyen-âge.**

3.6. Vignette électronique "facultative"

Le Conseil fédéral a décidé le 18 novembre 2018 d'introduire la vignette autoroutière électronique – **dans un premier temps à titre facultatif seulement**. Cette astuce permet au gouvernement d'éviter un nouvel échec dans l'urne. Le 24 novembre 2013, le peuple suisse a en effet refusé avec une majorité de 60,5% des voix une augmentation du prix de vignette de 40 à 100 francs. Le référendum qui a permis ce scrutin a été lancé par des milieux proches de l'UDC⁴⁵.

L'actuel système de la vignette autocollante au prix de 40 francs distribuée par des points de vente connus s'est parfaitement établi, mieux en tout cas que la majorité des autres prélèvements fiscaux fédéraux. L'Administration fédérale des douanes vend chaque année environ 10 millions de vignettes. Pour les agents de police, il suffit de jeter un coup d'œil sur le pare-brise des voitures pour vérifier la présence de la vignette. Le système actuel garantit en outre la protection des données, car l'achat se fait de manière totalement anonyme. La vignette électronique n'a pas ces avantages; elle exige de surcroît des investissements élevés et provoque des frais annuels récurrents.

L'introduction d'une vignette électronique facultative permet à la Confédération de récolter une **grande quantité de données** sur une partie importante de la population. Elle crée en plus les bases techniques permettant de réaliser des **profils de mouvement**. L'UDC part donc de l'idée que le Conseil fédéral a bien d'autres objectifs en proposant ce changement de système que ceux qu'il avance pour motiver son projet.

Une raison évidente expliquant cette tentative de récolter des données sur les déplacements des citoyennes et des citoyens est d'ouvrir la voie à la future tarification de la mobilité. En clair: l'introduction de la vignette autoroutière doit être considérée comme **une action préparant un péage routier dépendant de la distance parcourue**.⁴⁶

⁴⁴ Réponse de l'UDC à la procédure de consultation du 8.9.15

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/entwurf-konzeptbericht-mobility-pricing-ansatze-zur-loesung-von-verkehrsproblemen-fuer-strasse-und-schiene-in-der-schweiz/>

⁴⁵ Le conseiller national Walter Wobmann et la conseillère nationale Nadja Pieren avec un comité interpartis

⁴⁶ Réponse de l'UDC à la procédure de consultation du 12.10.17

<https://www.udc.ch/parti/positions/consultations/revision-totale-de-la-loi-sur-la-vignette-autoroutiere-lva/>



L'UDC

- **s'oppose à l'introduction de la vignette électronique.**

3.7. Stopper la suppression de places de parc

De nombreuses communes sont en train de préparer de nouvelles conceptions de parage. L'objectif est toujours le même: supprimer des places de parc pour les voitures de tourisme ou les renchérir massivement. L'UDC se bat dans les communes contre cette pratique qui nuit à l'économie et aux arts et métiers. Les personnes qui souhaitent charger quelque chose ou quelqu'un ou faire rapidement un achat ont besoin d'un accès aux villes et de places de parc à proximité des commerces. Les médecins, opticiens, coiffeurs, etc. doivent pouvoir disposer d'espaces de stationnement. La suppression pure et simple de places de parc n'incitera pas un seul automobiliste à emprunter les transports publics. Le principal effet de cette mesure est de pousser les clients motorisés vers les endroits où ils trouvent l'infrastructure dont ils ont besoin, c'est-à-dire les centres commerciaux installés au vert ou, pire, les commerces situés au-delà des frontières.

Il est en outre inadmissible aux yeux de l'UDC de transformer des places de parc existantes en stations de recharge pour les voitures électriques – d'autant moins que la recharge est payée par l'argent des impôts. Premièrement, ce n'est pas l'affaire des contribuables de financer des bornes de recharge et, deuxièmement, cette intervention supprime des places de parc qui sont déjà une denrée rare en ville.



L'UDC

- **exige que les villes et les agglomérations cessent de supprimer sans compensation des places de parc.**
- **demande des places de parc en nombre suffisant, facilement accessibles et à un prix modique pour les voitures, les motos et les bicyclettes.**
- **n'admet pas que des stations de recharge pour les voitures électriques soient financées par les contribuables. Il ne s'agit là certainement pas d'une tâche de l'Etat.**

3.8. Menace d'une taxe CO2 sur les carburants

Jusqu'ici la taxe CO2 sur les carburants a pu être empêchée en Suisse grâce à l'action politique de l'UDC. Pour la gauche et les verts, il s'agit là cependant d'un thème politique permanent. La loi sur le CO2 apporte pourtant encore bien d'autres charges pour les usagers motorisés de la route. L'objectif de la Confédération est de réduire d'ici à 2030 les émissions de CO2 de moitié par rapport à leur niveau de 1990. Pour atteindre cet objectif, diverses dispositions légales dans les domaines des transports, des bâtiments et de l'industrie devront être notablement durcies. Par exemple, la taxe CO2 maximale sur l'huile de chauffage sera plus que doublée et passera de 25 centimes par litre actuellement à 52,5 centimes par litre au maximum. **Les valeurs limites d'émission pour les voitures de tourisme et les poids lourds seront abaissées et l'imposition des carburants augmentera de 8 centimes par litre au maximum.** La Suisse connaîtrait ainsi les taux d'imposition des carburants les plus élevés du monde – et cela bien qu'elle se classe parmi les nations industrialisées qui produisent le moins d'émissions de CO2 par habitant du monde!

Durant la session parlementaire de décembre 2018, l'UDC s'est clairement opposée à la révision totale de la loi sur le CO2 jusqu'en 2020⁴⁷.

La proposition de la gauche de prélever une taxe CO2 sur les carburants illustre parfaitement le non-sens de la "politique verte". Cette imposition frappe en premier lieu la classe moyenne et la population laborieuse. Elle n'a aucun effet sur le changement climatique, car les vieilles voitures à essence continuent de rouler pendant de nombreuses années en Afrique et dans les pays de l'est pendant que les automobilistes suisses passent aux voitures électriques dont les batteries sont extrêmement nuisibles à l'environnement. Il va de soi que les écologistes fondamentalistes taisent soigneusement le fait que la production et le recyclage des batteries provoquent de fortes émissions de CO2 et que cette technique exige une exploitation massive de métaux rares. Cette attitude est profondément hypocrite.

>>

L'UDC

- **se bat avec détermination contre l'introduction d'une taxe CO2 sur les carburants. Ce prélèvement fiscal n'a strictement aucun effet sur le changement climatique.**
- **soutient les nouvelles formes de mobilité comme les voitures, poids lourds et bus à conduite automatisée ainsi que les modèles commerciaux basés sur l'interface entre la mobilité et internet.**

3.9. Interdiction de rouler pour les véhicules à moteur diesel

Quelques villes allemandes interdisent la circulation de voitures diesel sur leur territoire. Il ne faudra sans doute pas attendre longtemps pour que des exigences semblables soient avancées en Suisse.

Le moteur diesel combine idéalement efficacité et autonomie comme presque aucun autre mode de propulsion. Il est et restera une machine fiable et hautement efficace – à condition que ses gaz d'échappement soient systématiquement épurés moyennant le système "AdBlue" qui se base sur l'acide urique. Il respecte ainsi parfaitement toutes les valeurs limites, également dans des conditions pratiques sur la route.

L'accord de Paris sur le climat est obsolète sans moteur diesel

La réduction des émissions de CO2 stipulée dans l'accord de Paris sur le climat n'est pas réalisable sans le moteur diesel. On ressent actuellement déjà sur le marché une augmentation des ventes de modèles à essence en raison de la confusion sciemment provoquée concernant le moteur diesel.⁴⁸ Or, on sait que les émissions de CO2 du moteur diesel sont en moyenne de 20% inférieures à celles de la propulsion à essence. Ce n'est donc pas ainsi que l'on freinera le changement climatique. L'interdiction du moteur diesel en particulier et des moteurs à combustion en général serait une lourde erreur politique.

⁴⁷ 17.071 <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20170071>

⁴⁸ Article «Kein Grund zur Diesel-Panik» d'auto-suisse du 15.09.17.

>>

L'UDC

- **s'oppose à une interdiction des moteurs diesel, car ceux-ci émettent en moyenne moins de CO2 que les moteurs à essence.**

3.10. Interdiction des moteurs à combustion

La **France** et la **Grande-Bretagne** ont décidé d'interdire la vente de voitures à moteur à combustion à partir de 2040. L'**Allemagne** veut être indépendante d'ici à 2050 des carburants d'origine fossile et atteindre la neutralité en termes d'émissions de CO2. Les **Pays-Bas** n'autoriseront plus que des véhicules sans émissions à partir de 2035 déjà. La **Norvège** a même décidé que toutes les voitures neuves mises en circulation après 2025 devront être exemptes d'émissions. Ce pays renonce cependant à une interdiction catégorique et préfère atteindre son objectif par des facilités fiscales accordées à l'achat de voitures électriques.⁴⁹

La pression augmente en Suisse également. Le Parlement fédéral devra examiner une motion des verts qui exige l'interdiction de mettre en circulation des voitures de tourisme dotées de moteurs à combustion à partir de 2025.⁵⁰ Un projet parfaitement illusoire aux yeux de l'UDC.

Il est tout simplement impossible qu'à partir de 2025 tout le parc automobile suisse soit remplacé, par exemple, par des voitures électriques, et cela pour les trois raisons suivantes:

1. Ces voitures sont plus chères que des modèles comparables à moteur à combustion.
2. Leur autonomie est plus faible que celle de voitures comparables à moteur à combustion (cette technique n'est pas encore au point).
3. La Suisse est le pays par excellence des véhicules 4x4 et SUV.

>>

L'UDC

- **s'oppose catégoriquement à toute interdiction des moteurs à essence ou diesel.**
- **elle refuse la précipitation et les tentatives de semer la panique. Le marché décidera des modes de propulsion qui finiront par s'imposer et qui seront effectivement achetés par la majorité de la clientèle.**
- **est ouverte à tous les nouveaux modes de propulsion – électricité, gaz, hydrogène ou hybride – mais s'oppose à un subventionnement par l'Etat.**

3.11. Obstacles à l'importation de voitures de tourisme des Etats-Unis et du Canada

L'importation de voitures américaines a été fortement entravée depuis quelques années. On peut même parler de la mise en place d'obstacles commerciaux à l'égard des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. La Suisse pourrait à moyen terme ressentir les conséquences de cette pratique discriminatoire.

⁴⁹ NZZ du 27.07.17, "Sieben Antworten zur Verbannung von Verbrennungsmotoren" (Sept réponses à l'idée d'interdire les moteurs à combustion)

⁵⁰ 17.3081 Motion du CN Balthasar Glättli <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20173081>

L'importateur d'une voiture américaine doit actuellement fournir de nombreux certificats en double. Or, les expériences faites dans la branche indiquent clairement que ces véhicules répondent parfaitement aux prescriptions suisses sur la protection des occupants et les émissions de gaz d'échappement. En revanche, la date de la première mise en circulation continue de poser des problèmes alors qu'elle n'a aucune signification sur le marché nord-américain.

Les voitures américaines sont parfaitement à la hauteur de leurs concurrentes européennes en termes de technique, de sécurité et de qualité. La Suisse pourrait donc reconnaître sans problème les normes NAFTA (North American Free Trade Agreement) sans mettre en péril son environnement et sa sécurité routière. Les obstacles bureaucratiques s'opposant à l'admission de voitures américaines seraient ainsi réduits.

La Suisse n'a pas à favoriser les constructeurs automobiles UE par rapport à ceux d'Amérique du Nord. Les obstacles au commerce avec les Etats-Unis et le Canada doivent être supprimés avant qu'ils ne se retournent contre la Suisse.⁵¹

>>

L'UDC

- exige que les voitures de tourisme (neuves et d'occasion) provenant des Etats-Unis et du Canada bénéficient du même traitement en matière d'importation et d'admission que les véhicules importés de l'UE.
- demande que pour l'admission de voitures d'occasion en provenance des Etats-Unis ou du Canada la Suisse n'exige plus obligatoirement la date de la première mise en circulation (une donnée qui n'est le plus souvent pas relevée en Amérique du Nord), mais se contente de noter l'année de construction.

3.12. Halte à la reprise de droit UE

Certains accords conclus par la Suisse et l'UE comportent une "procédure de modification simplifiée" et sont actualisés en permanence par desdits "comités communs". L'accord sur la libre circulation des personnes, l'accord sur la suppression d'obstacles techniques au commerce, l'accord agricole ainsi que les **accords sur les transports terrestres et les transports aériens** fonctionnent de cette manière. La Suisse peut parfaitement refuser ces modifications sans que l'UE n'ait les moyens de la forcer. Il est d'autant plus frappant de constater avec quelle facilité la Suisse se laisse constamment imposer du droit UE, également dans le domaine de la politique des transports.

Dans le dossier des transports, il n'y a pas de différends entre la Suisse et l'UE. L'UE loue même la Suisse en estimant qu'elle fait œuvre de pionnière. *Dans le domaine des transports ferroviaires, la Suisse reprend sans discuter du droit UE*, a récemment rapporté la radio suisse alémanique (SRF). En matière de transports routiers, la Suisse ne se contente pas de reprendre les directives UE, mais elle y ajoute quelques contraintes supplémentaires. On peut citer à titre d'exemple la **modification des exigences techniques et le contrôle d'admission des véhicules routiers** et l'introduction du nouveau tachygraphe.

Personne ne conteste la nécessité d'introduire un tachygraphe reconnu dans toute l'Europe. Les exemples suivants illustrent cependant les tentatives de l'administration fédérale d'imposer de manière parfaitement inutile des réglementations UE en Suisse:

⁵¹ 16.3893 Motion du CN Lukas Reimann <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20163893>

- la reprise des nouvelles prescriptions sur les gaz d'échappement de moteurs à combustion de machines et d'appareils mobiles qui ne sont pas destinés au trafic routier (tracteurs, machines de travail et véhicules communaux) est superflue. L'Etat n'a aucune raison valable d'intervenir dans ce domaine.
- le même constat peut être fait pour la reprise des normes UE concernant les remorques destinées à l'exploitation forestière et agricole.
- il est encore moins compréhensible que la Suisse veuille même adopter les réglementations UE concernant les véhicules des services d'urgence. En Suisse, il appartient à la police, aux ambulanciers, aux médecins urgentistes et au service du feu de décider en fonction de la situation s'ils veulent enclencher le gyrophare bleu. Ce n'est certainement pas à Bruxelles d'en décider.

La liste des reprises de droit UE déclenchant des conséquences onéreuses et complexes dans la vie quotidienne et alourdissant la bureaucratie est encore longue.

Pour toutes ces raisons l'UDC n'approuve que les modifications qui sont réellement importantes en raison des rapports économiques entre la Suisse et l'UE et pour le trafic transfrontalier.

>>

L'UDC

- **refuse catégoriquement la reprise de droit UE qui n'est pas absolument nécessaire pour assurer le trafic transfrontalier.**

4. Principes de l'UDC pour la future politique des transports

1. Chaque mode de transport reçoit les moyens qu'il génère (via les impôts, taxes, redevances, etc. actuels). Ce principe met fin aux utilisations non conformes de fonds publics et aux subventionnements transversaux.
2. Toute augmentation des redevances existantes et l'introduction de nouvelles redevances doit être soumise au référendum facultatif.
3. Les comptes des différents modes de transport doivent reposer sur une base transparente et compréhensible.
4. Le degré d'autofinancement des modes de transport doit être amélioré. Le but doit être que les modes de transport se financent à moyen terme sans subvention publique. A cet effet, il faut notamment favoriser la concurrence sur le rail.

5. Conclusion

L'objectif prioritaire est de supprimer dans les plus brefs délais les principaux goulets d'étranglement dans les systèmes de transport et de procéder aux aménagements nécessaires aux endroits où la demande et la mise à contribution sont les plus fortes. La Confédération dispose des moyens nécessaires à cet effet grâce au fonds FAIF (trafic ferroviaire) et FORTA (route).



L'UDC

- **veille à ce que les moyens financiers du FORTA soient engagés en fonction des priorités réelles et qu'ils ne soient pas largement détournés en faveur du trafic lent dans les agglomérations (projets de transports publics et de trafic cycliste).**

L'unique critère à appliquer à l'avenir est celui de l'économicité, de l'urgence et de la demande effective des usagers des modes de transport.

Pour l'UDC, la préservation de la substance des voies de communication, donc l'entretien des infrastructures en place, constitue le grand problème à résoudre à l'avenir. En examinant chaque nouveau projet et chaque nouvelle extension des infrastructures de transport, il faut également veiller à garantir le financement du futur entretien. Ce principe vaut notamment pour les projets d'aménagement du réseau ferroviaire dont il faut clairement connaître, avant de les approuver, les coûts d'exploitation et les autres conséquences financières qui attendent les CFF. Sans cette précaution, nous laisserons aux générations à venir une charge financière qu'elles ne pourront plus supporter.

Le parti UDC a marqué profondément la politique des transports de la Suisse, notamment par le biais des deux fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ainsi que des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA). Mais l'UDC est aussi le parti des automobilistes. Elle continuera donc d'agir sur la politique des transports de la Suisse en combattant les arnaques financières, les mesures chicanières et les projets aussi irréalistes qu'insensés de la gauche et des verts.

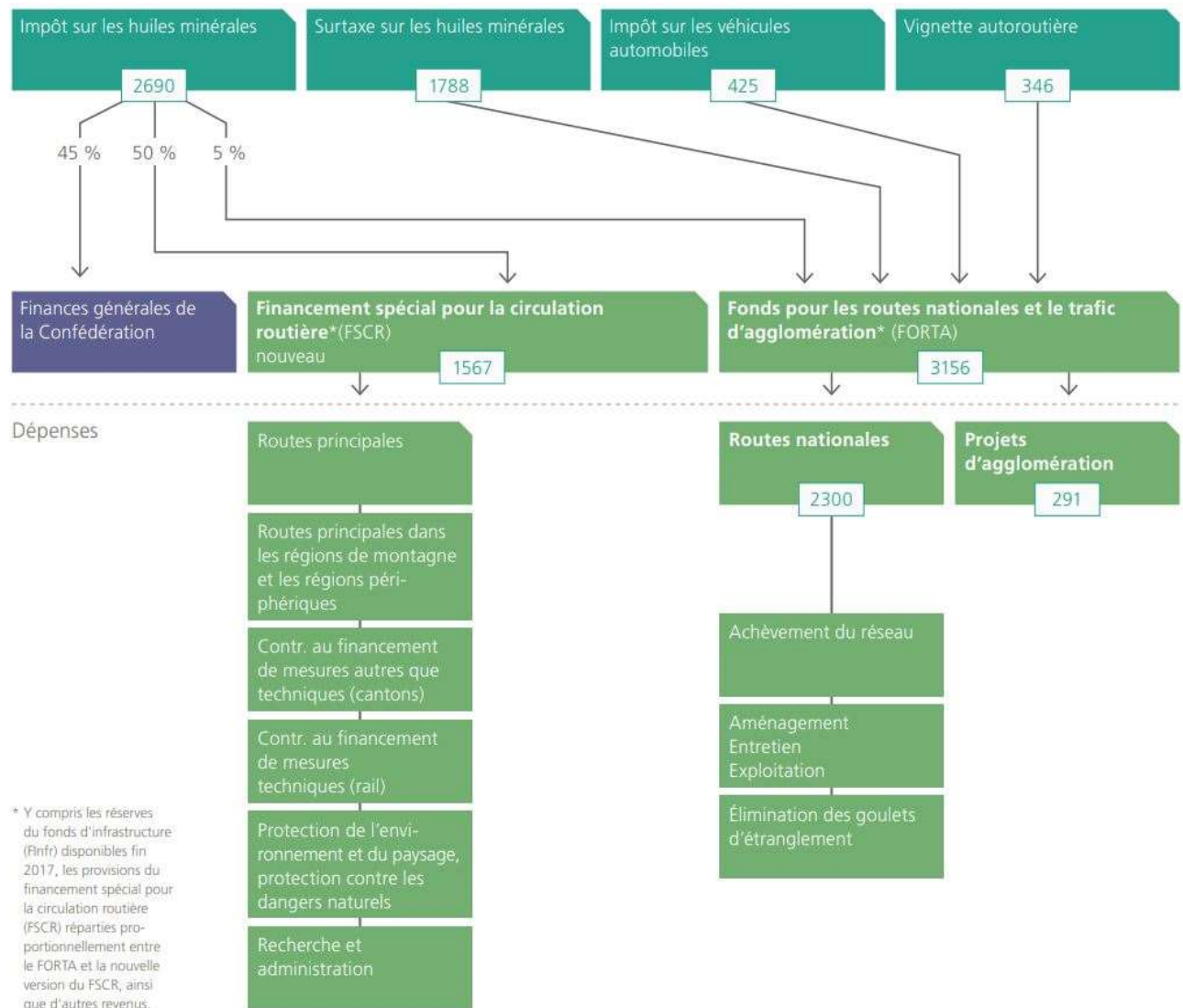
Nous rappelons également à cet endroit le chapitre "Transport" figurant à la page 80 du nouveau programme politique 2019 – 2023 de l'UDC Suisse.⁵²

⁵² Programme politique 2019 – 2023 de l'UDC <https://www.udc.ch/parti/positions/programme-politique/> (chapitre Transports cf. page 80)

6. Annexes

Annexe 1

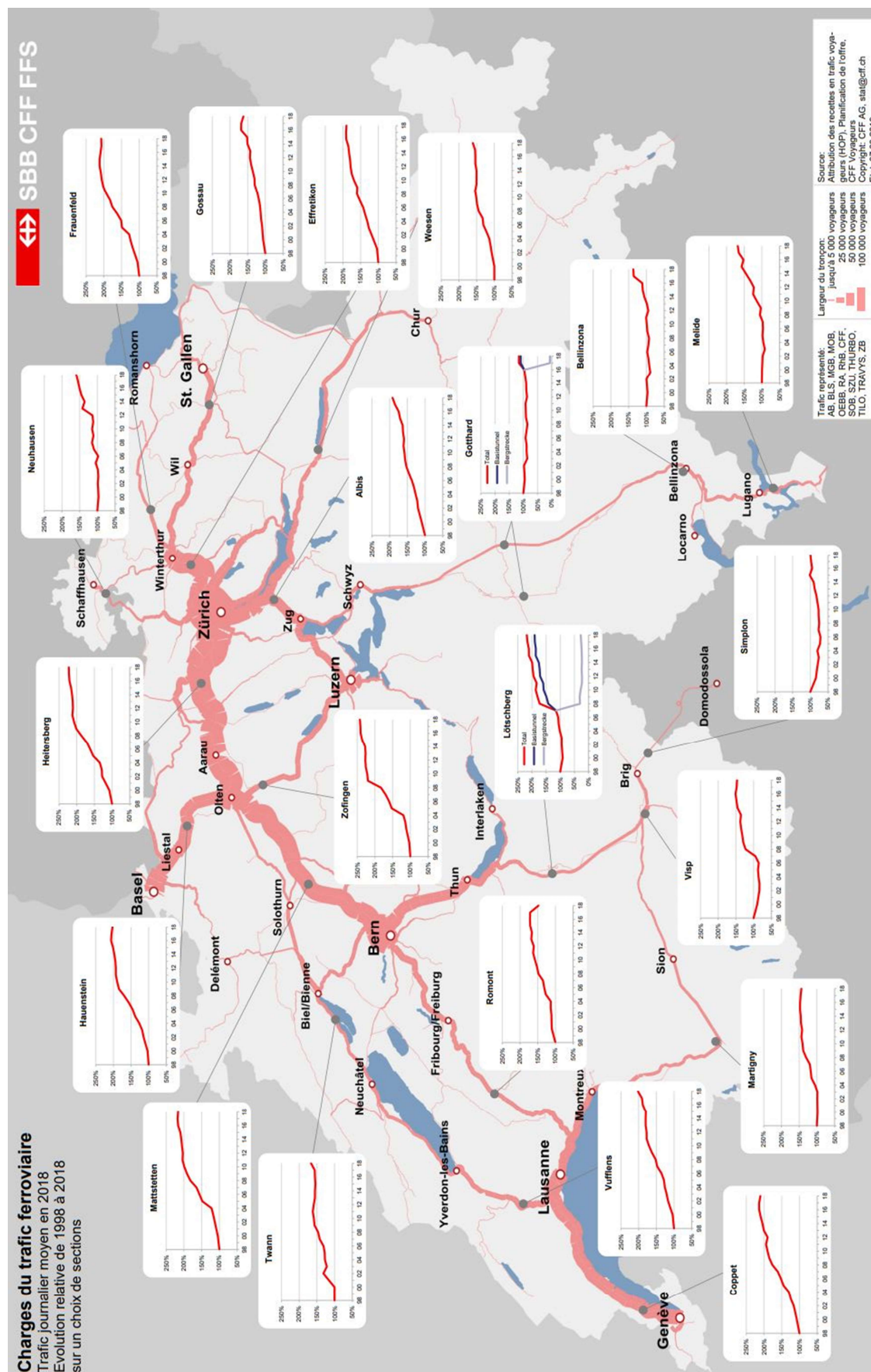
Le graphique suivant indique la provenance de l'argent destiné à la route et son utilisation (état 2018):



Les chiffres proviennent du budget 2018. Les valeurs étant arrondies, de légères différences peuvent apparaître au niveau des totaux.

Graphique: OFT « Route et trafic 2018 – Evolutions, chiffres et faits

Développement du trafic de passagers des CFF de 1998 à 2018:



Graphique: CFF