

Mobilitéé



Lutter contre les embouteillages et les chicanes sur les routes

La mobilité est le moteur de l'économie et du tourisme, et donc la base de notre prospérité. Une infrastructure de transport intacte est un facteur de réussite et un avantage pour l'attractivité, qu'il convient de préserver. Or, depuis des décennies, la Suisse néglige l'adaptation de ses capacités routières aux réalités de la croissance démographique. La politique de gauche rose-verte mise trop unilatéralement sur le rail et pénalise la mobilité individuelle. La suppression de places de stationnement, les radars sur les autoroutes, les zones 30 sur les routes de transit et le racket des automobilistes en matière d'impôts sur les huiles minérales et d'amendes ne sont que quelques exemples.



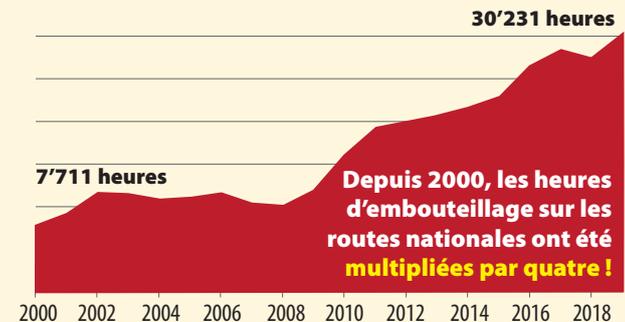
Robert Zimmermann
Garagiste

“ Les ténors de la gauche rose-verte veillent à ce que les automobilistes soient chassés des villes par des interdictions de circuler et des zones 30, même dans les quartiers industriels. Le commerce local, qui dépend du trafic individuel, en pâtit fortement. Nous devons mettre un terme à ces non-sens ! ”

Des routes surchargées

Depuis 1995, les investissements dans le réseau des routes nationales stagnent à quelque 2,5 milliards de francs par an. Or, depuis cette date, plus d'1,5 million de personnes ont immigré en Suisse, ce qui représente une charge supplémentaire sur nos routes. Si l'on veut autant de monde dans notre petit pays, il faut aussi développer l'infrastructure en conséquence et cela n'a pas été fait pour le trafic routier. Résultat : des embouteillages quotidiens et paralysants. Les heures d'embouteillage annuelles sur les routes nationales ont quadruplé depuis l'an 2000 ; cela doit changer immédiatement. L'UDC exige que les tronçons autoroutiers surchargés soient aménagés au plus vite et que les projets en suspens soient rapidement mis en œuvre. Le trafic routier doit être fluide.

Heures d'embouteillage 2000 – 2019



Source : OFROU - Evolution du trafic et disponibilité des routes nationales © OFS 2022

Politique de mobilité unilatérale

Cette situation est également la conséquence d'une politique de mobilité unilatérale menée par le Conseil fédéral et le Parlement. L'optimisation des flux de trafic au moyen de mesures de gestion du trafic (utilisation de bandes d'arrêt d'urgence, dépassement par la droite, interdictions temporaires de dépasser pour les poids lourds, etc.) peut repousser le problème, mais pas le résoudre. Au vu des taux de croissance prévus, plus personne ne pourra faire l'économie d'une extension à grande échelle de l'infrastructure routière en Suisse. En outre, l'UDC lutte contre l'éviction de la mobilité individuelle des villes et exige que les chicanes de plus en plus nombreuses soient enfin stoppées. La vitesse doit être limitée à 50 km/h sur les axes principaux ; les réductions de vitesse et de voies ne font que provoquer davantage d'embouteillages indésirables.

Eliminer les goulets d'étranglement

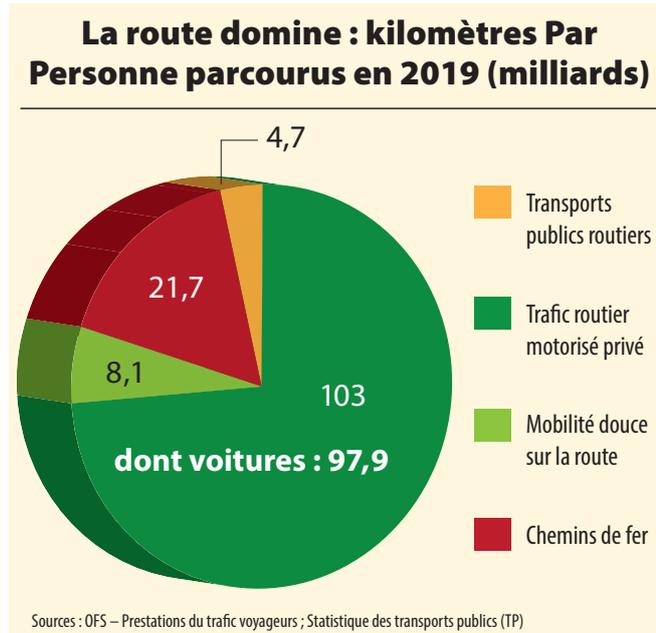
Les Suisses paient toujours plus d'impôts et de taxes pour conduire leur voiture, mais reçoivent toujours moins de prestations en retour. L'objectif premier doit être d'éliminer immédiatement les principaux goulets d'étranglement avec les moyens disponibles et de procéder à des aménagements là où la charge est la plus importante. Avec le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération dispose de moyens à cet effet. L'UDC s'engage pour que ces moyens financiers soient correctement prioritaires pour la route et ne soient pas détournés à grande échelle pour le trafic d'agglomération (projets des trans-

ports publics et cyclistes). Les critères décisifs sont la rentabilité, l'urgence et la demande des usagers des transports.

La route est l'épine dorsale de l'économie

La route ne doit plus être désavantagée par rapport au rail. Quand on parle d'investissement sur les infrastructures de mobilité, la Suisse risque de jouer les mauvaises cartes. Mal-

gré toutes les subventions accordées au rail, les trois quarts des voyageurs-kilomètres annuels et 60 % du trafic de marchandises sont aujourd'hui effectués par la route. Cette dernière est l'épine dorsale de notre économie. Grâce aux progrès technologiques fulgurants des modes de propulsion alternatifs (électromobilité, hydrogène, carburants synthétiques, etc.) et des véhicules autonomes, la route devrait encore gagner en importance à l'avenir.



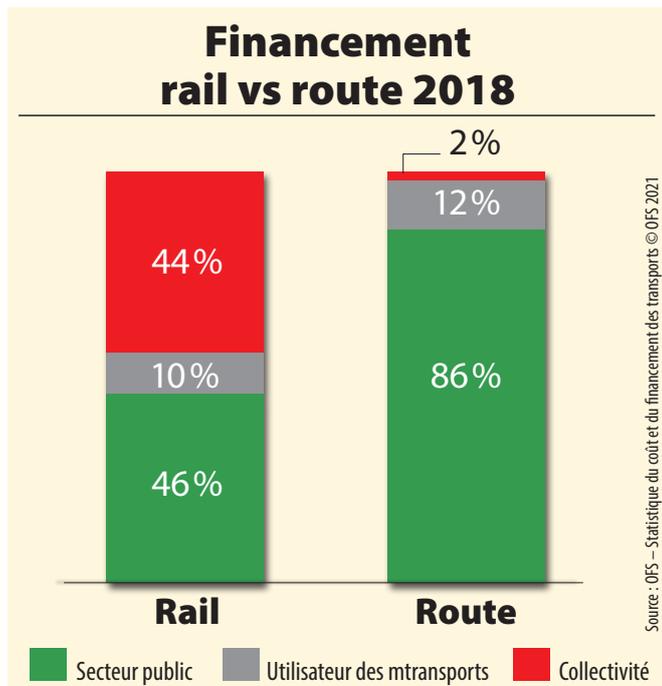
Halte à la redistribution des fonds destinés la route

Il faut mettre un terme à la redistribution, aux subventions croisées, au détournement d'usage et au pillage des automobilistes par le biais de taxes, de redevances et d'amendes toujours plus élevées et douteuses afin d'améliorer les finances publiques. En effet, les usagers de la route sont pratiquement autofinancés, contrairement au rail qui dépend pour moitié de fonds publics. S'agissant des coûts d'infrastructure, le trafic routier affiche même depuis des années un taux de couverture de plus de 100 %. L'UDC exige des taxes équitables pour les moteurs alternatifs comme les voitures électriques, qui doivent être investies directement dans les infrastructures routières.

De bonnes conditions-cadres pour l'aviation

Il est important de relâcher la pression sur le transport aérien, vital pour l'économie et le tourisme. L'UDC s'engage donc pour une amélioration des conditions-cadres de l'aviation par des mesures et des contrats judicieux et favorables à l'économie, ainsi que pour une réduction des contraintes et des régle-

mentations. L'UDC s'oppose à l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, antisociale et inutile pour la protection du climat. Il faut au contraire encourager le progrès technologique, comme l'adjonction de carburants synthétiques au kérosène.



Les automobilistes sont pourchassés par les amendes et les taxes

Dans certains cantons, les automobilistes se font littéralement arnaquer par un régime d'amendes scandaleux. La prétendue sécurité accrue des usagers de la route se révèle être un prétexte au vu des recettes d'amendes fermement budgétées. Comme si cela ne suffisait pas, l'UDC doit constamment s'opposer à de nouvelles taxes et redevances sur le trafic routier, comme la tarification de la mobilité, l'augmentation des taxes sur les carburants, la hausse du prix de la vignette ou les taxes sur le CO₂. Pendant ce temps, d'autres usagers de la route profitent gratuitement (les cyclistes) ou de façon fortement subventionnée (les usagers des transports publics) d'un nombre croissant d'infrastructures.

Stopper la folie des grandeurs des CFF

Des milliards de francs sont investis dans les transports publics. Ce sont les CFF qui en profitent le plus, ce qui a des conséquences coûteuses. Les frais de personnel des CFF ont augmenté de plus de 850 millions entre 2011 et 2021 pour atteindre 4,4 milliards de francs. Toutefois, le taux d'occupation des trains est toujours trop faible. Dans le domaine de l'immobilier aussi, c'est la folie des grandeurs ; le siège principal des CFF à Berne ou plusieurs nouvelles gares en témoignent. La mise en concurrence d'acteurs privés avec les CFF sur le marché immobilier et dans d'autres domaines en dehors du mandat principal doit être stoppée. L'UDC exige davantage de concurrence sur le réseau ferroviaire suisse, par exemple de la part de chemins de fer privés comme BLS ou SOB, afin que les coûts d'exploitation des CFF soient enfin sous pression.

Points de vue

L'UDC ...

- s'engage pour le libre choix du moyen de transport, sans mise sous tutelle par l'Etat ;
- exige l'aménagement immédiat des tronçons autoroutiers surchargés et la mise en œuvre rapide des projets autoroutiers en suspens ;
- exige que la vitesse soit limitée à 50 km/h au minimum sur les axes principaux dans toute la Suisse ;
- lutte contre l'éviction de la mobilité individuelle des villes ;
- s'oppose aux amendes routières dont la priorité n'est pas la sécurité des citoyens, mais les recettes de l'Etat ;
- exige l'application systématique de la loi sur la circulation routière également pour les cyclistes, en particulier dans les villes ;
- dit non aux péages de tunnels, au road pricing, au mobility pricing, aux taxes CO₂ sur les carburants, à la vignette électronique, à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière et aux augmentations de la RPLP ;
- s'oppose à l'interdiction des moteurs à essence ou diesel, mais est ouverte aux nouveaux types de propulsion (électrique, gaz, hydrogène, hybride, etc.), sans soutien de l'Etat ;
- s'engage pour des taxes équitables également pour les véhicules à propulsion alternative afin d'assurer le financement des routes ;
- lutte contre la reprise permanente du droit européen dans le domaine de la mobilité ;
- exige l'arrêt du subventionnement croisé du rail par les taxes et redevances du trafic routier ;
- s'oppose à un assouplissement de l'interdiction actuelle du cabotage dans le transport de marchandises et de personnes par la route ;
- souhaite la transparence des coûts de construction et des coûts subséquents des projets d'infrastructure par l'intégration de la rentabilité comme critère suprême ;
- exige un taux de couverture des coûts plus élevé dans le transport ferroviaire ;
- exige le maintien des heures d'exploitation actuelles dans les aéroports suisses ainsi que l'autorisation d'améliorations modérées des capacités (voies de décollage rapides, procédures d'approche et de décollage optimisées, etc.) ;
- s'oppose aux taxes CO₂ et étatiques sur les billets d'avion.

+ Avantages

Cela m'apporte :

- ✓ en tant qu'automobiliste et motard, plus de sécurité, moins d'embouteillages, moins d'amendes, pas de nouvelles taxes et des prix modérés pour le carburant ;
- ✓ en tant qu'utilisateur du rail, des trains moins bondés et un libre choix de l'entreprise ferroviaire grâce à une plus grande diversité de l'offre ;
- ✓ en tant que transporteur, des capacités suffisantes sur la route et le rail et la garantie que mes produits arriveront à temps chez mes clients ;
- ✓ en tant que touriste, des liaisons sûres et bien développées vers les destinations touristiques suisses ;
- ✓ en tant qu'employé d'une entreprise active dans le commerce international, des liaisons aériennes fiables vers le monde entier.