

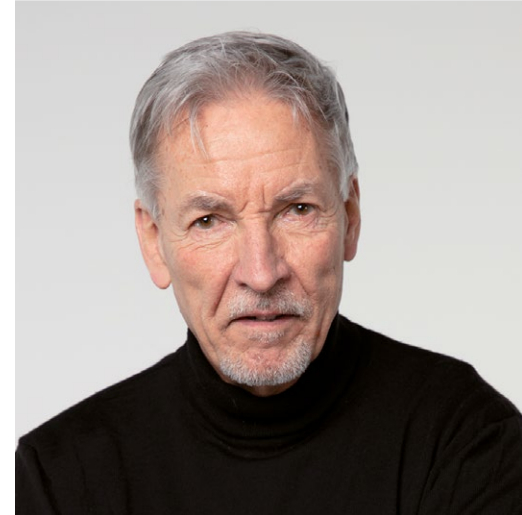
Transports



Nicolas Nikitine
Auteur de livres spécialisés

Halte aux bouchons et aux mesures chicanières dans le trafic routier

La mobilité passe pour être le moteur de l'économie et du commerce et garantit la prospérité du pays. C'est dire que l'infrastructure de transport est non seulement un facteur du succès économique et un atout dans la concurrence internationale, mais aussi la carte de visite de notre pays. Les constants embouteillages sur le réseau routier ternissent cependant l'image d'un pays avancé.



“ Les places de parc et un trafic fluide sont en fait des revendications sociales. Les voitures relient les hommes et les emplois. Pour les personnes âgées, notamment, il est important de disposer de places de parc devant un magasin d'alimentation. ”

Depuis 2007 la route est négligée par rapport au rail alors que chaque année plus de 70 000 personnes en moyenne ont immigré en Suisse (chiffre de 2007-2018), chargeant par la même occasion les routes du pays. Des autorités qui veulent recevoir autant de personnes en Suisse doivent aussi veiller à mettre à leur disposition des infrastructures suffisantes. Cela n'a pas été le cas pour le trafic routier. Depuis 2007 les routes nationales n'ont pas reçu assez de moyens, ne fût-ce que pour assurer un entretien correct. Résultat : l'état général des chaussées et des revêtements se dégrade en raison du trafic supplémentaire. Il faut que ça change, et très vite.

Il faut cesser de désavantager la route par rapport au rail. Les pays voisins de la Suisse pratiquent une politique inverse. Chez eux, le commerce et les échanges économiques passent presque totalement par la route. La Suisse pourrait fort bien avoir misé sur la fausse infrastructure après y avoir consacré des moyens énormes en son temps. Avec la mobilité électrique et les voitures depuis en plus automatisées, les routes risquent d'être encore plus sollicitées.

Les redistributions de fonds, subventionnements transversaux et changements d'affectation doivent cesser, tout comme les rapines organisées par l'Etat contre les usagers de la route sous la forme de hausses constantes des taxes, redevances et d'un système d'amendes totalement abusif.

Il faut aussi cesser de bloquer le développement du trafic aérien qui joue un rôle essentiel pour l'économie en général et le tourisme en particulier. L'UDC s'engage pour une amélioration des conditions-cadres de la navigation aérienne moyen-

nant des mesures et des accords judicieux et économiquement favorables ainsi que par le biais d'une réduction des exigences et réglementations.

Le réseau routier est en retard

L'énorme croissance du trafic durant les dernières décennies soumet nos infrastructures à de fortes pressions. Les goulets d'étranglement se multiplient. Preuves en est l'augmentation des heures d'attente dans les bouchons sur l'ensemble du réseau routier. La majorité des bouchons, obstacles à la circulation et accidents se produisent sur les axes principaux, comme en témoigne la statistique des ralentissements sur le réseau des routes nationales. Non seulement les arts et métiers souffrent de cette situation, mais le tourisme en pâtit également. Si rien ne change, notre pays subira de gros dommages.

Politique des transports unilatérale

Cette situation est la conséquence, d'une part du développement économique, de la mobilité croissante et de l'immigration massive et, d'autre part, de la politique des transports unilatérale menée depuis des années par le Conseil fédéral et le Parlement. L'amélioration de la fluidité de la circulation par des mesures de gestion du trafic (utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, réductions temporaires de la vitesse, dépassements par la droite, interdictions temporaires de dépasser imposée aux poids lourds, etc.) peut certes atténuer les problèmes, mais seulement de manière passagère. Compte tenu des taux de croissance pronostiqués, la Suisse ne peut pas échapper à un

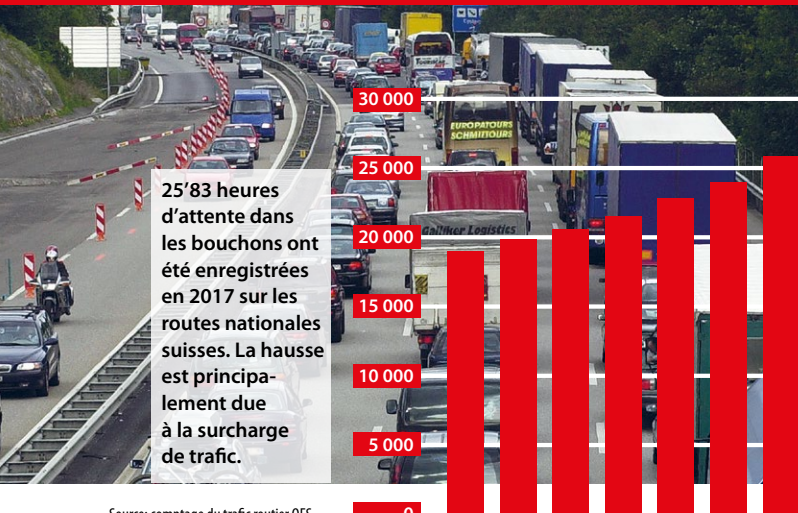
renforcement massif de son infrastructure routière. Même des voitures électriques et des voitures à conduite automatisée ont besoin de routes et de places de parc !

Supprimer les goulets d'étranglement

Les Suissesses et les Suisses paient toujours plus pour leurs déplacements en voiture (impôts et redevance), mais bénéficient de moins en moins de contre-prestations. L'objectif premier doit être de corriger avec les moyens disponibles les princi-

paux goulets d'étranglement et d'aménager les tronçons les plus fréquentés. Les fonds FAIF (pour le rail) et FORTA (pour les routes) donnent à la Confédération les moyens nécessaires à cet effet. L'UDC veillera à ce que les moyens financiers du FORTA soient attribués en fonction des priorités effectives et non pas détournés en faveur du trafic d'agglomération (transports publics et pistes cyclables). Les seuls critères à respecter sont l'urgence, l'économie et la demande des usagers de la route.

Augmentation des heures d'attente dans les bouchons



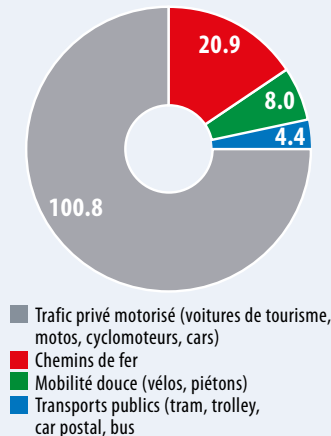
Source: comptage du trafic routier OFS

Automobilistes arnaqués par les amendes et redevances

Les automobilistes sont véritablement arnaqués dans certains cantons par un scandaleux régime d'amendes qui n'ont plus aucun rapport avec la sécurité routière, mais servent à remplir les caisses publiques. Preuves en sont les recettes inscrites dans les budgets au titre des amendes. Ces positions augmentent d'année en année. On a affaire à un terrorisme des amendes aux frais des automobilistes. Et comme si cela ne suffisait pas, l'UDC doit constamment se battre contre des nouveaux projets de taxes et de redevances dans le trafic comme le système mobility pricing, la hausse des prélèvements fiscaux sur les carburants, l'augmentation de la vignette autoroutière, les taxes CO₂, etc. Alors que d'autres usagers de la route circulent gratuitement (par ex., les cyclistes) ou de manière fortement subventionnée (transports publics) et bénéficient d'un nombre croissant d'infrastructures, les automobilistes se font de plus en plus lourdement taxer. Il faut mettre fin à ce pillage des portemonnaies des automobilistes.

Les trois quarts du trafic de personnes passent par la route

Personnes-kilomètres effectués en millions



«La musique joue sur la route»: trois quarts du trafic de personnes passent par la route. La Suisse risque de miser sur la mauvaise carte en se concentrant sur le rail. Avec la propagation de la mobilité électrique et de la conduite automatisée et aussi en raison de la croissance démographique, la route restera sans doute de loin le premier mode de transport. Dans sa perspective des transports jusqu'en 2040, l'Office fédéral du développement territorial annonce que même dans 20 ans quelque 70% des personnes-kilomètres seront effectués par le trafic motorisé individuel, indépendamment de la forme que celui-ci revêtira à l'avenir.

Source: OFS

Stopper la folie des grandeurs des CFF

Les transports publics absorbent chaque année des milliards de francs d'argent des contribuables. Les CFF en profitent le plus et commencent à coûter très cher. Leurs frais de personnel ont augmenté de plus de 25% (plus d'un milliard de francs) en dix ans seulement. Le taux d'exploitation des trains reste modeste, mais cela n'empêche pas la régie de s'offrir des immeubles luxueux. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le siège principal des CFF à Berne ou diverses nouvelles gares pour

constater que le sens de l'économie n'est pas la première vertu des responsables de la compagnie ferroviaire. Il faut mettre fin également à la concurrence que livrent les CFF au secteur privé sur le marché immobilier et dans d'autres domaines sans rapport avec son activité clé. L'UDC réclame plus de concurrence sur le réseau ferroviaire suisse, par exemple par les compagnies privées comme le BLS ou le SOB. Le but premier n'est pas une baisse du prix des billets, mais il serait utile que les coûts d'exploitation puissent être comparés et soient ainsi mis sous pression.

Principes de la future politique des transports

1. Chaque mode de transport reçoit les moyens qu'il réalise (via les impôts prélevés jusqu'ici, les redevances, etc.). Ce principe empêche le détournement de recettes affectées initialement à l'un ou à l'autre mode de transport ainsi que les subventionnements transversaux.
2. Chaque augmentation des taxes et redevances existantes et l'introduction d'une nouvelle taxe ou redevance doivent être soumises au référendum facultatif.
3. Les comptes des différents modes de transport doivent être présentés de manière transparente et compréhensible.
4. L'équilibre financier des modes de transport doit être amélioré. L'objectif est que les modes de transport parviennent à moyen terme à se financer sans contribution de l'Etat. Pour l'atteindre, il faut davantage de concurrence, notamment sur le rail.

Positions

L'UDC ...

- dit non aux péages dans les tunnels, à la tarification de la mobilité, aux taxes CO2 sur les carburants, à la vignette électronique, à la hausse du prix de la vignette autoroutière et à l'augmentation de la RPLP;
- combat la constante reprise de droit UE dans les transports;
- s'oppose à toute discrimination des modes de transport et soutient le libre choix du moyen de transport;
- exige qu'il soit mis fin au subventionnement transversal du rail moyennant les taxes et redevances grevant le trafic routier;
- s'oppose aux amendes routières qui ne servent pas à la sécurité routière, mais dont le but évident est de remplir les caisses publiques;
- demande que les dérivés des dispositions de « Via sicura » soient corrigées et que la criminalisation des usagers de la route soit stoppée;
- se bat pour que la limitation à 50 km/h soit appliquée sur toutes les routes principales et sur tous les axes de transit importants à l'intérieur des localités;
- est ouverte à de nouveaux modes de propulsion (électricité, gaz, hydrogène, hybride, etc.), mais s'oppose aux subventions publiques et à l'interdiction de moteurs à essence ou diesel;
- soutient les nouvelles formes de mobilité comme les voitures, poids lourds et bus à conduite automatisée ainsi que les modèles commerciaux fonctionnant à l'interface entre mobilité et internet;
- refuse un assouplissement de l'actuelle interdiction du cabotage dans le transport de personnes et de marchandises par la route;
- demande plus de transparence concernant les coûts de construction et les frais consécutifs de projets d'infrastructure; le critère économique doit primer;
- demande que les travaux d'aménagement concernant le tunnel ferroviaire du Loetschberg soient terminés;
- exige un degré d'autofinancement plus élevé dans le trafic ferroviaire;
- demande que les horaires d'exploitation actuels des aéroports suisses soient maintenus et que des augmentations modérées de la capacité soient autorisées (voies de sortie rapide, optimisation des procédures d'approche et de décollage, etc.);
- se bat contre des suppléments CO2 et d'autres prélèvements fiscaux sur les billets d'avion.

+ Avantages

Ce que cela me rapporte :

- ✓ comme automobiliste, davantage de sécurité, moins de bouchons, pas de nouveaux impôts et moins de prélèvements fiscaux sur les carburants;
- ✓ comme passager des chemins de fer, moins de trains bondés et libre choix de la compagnie ferroviaire;
- ✓ comme transporteur, des capacités suffisantes sur la route et le rail et la garantie que mes produits arrivent chez les clients dans les délais utiles;
- ✓ comme touriste, la possibilité de jouir des beaux paysages au lieu d'être bloqué pendant des heures dans les bouchons;
- ✓ comme employé, d'une société internationale des liaisons fiables avec le monde entier.