

Analyse/Diagnostic

C'est en 1898 que le peuple a approuvé la fondation d'une Société fédérale des chemins de fer. La construction du réseau routier, elle, date de 1958.

En 1960, la construction du réseau routier national (autoroutes) devait se réaliser en 20 ans, pour un prix total de 4 milliards de francs. Depuis, plus de 64 milliards ont été dépensés, auxquels s'ajoutent 18 à 20 milliards pour l'achèvement actuel de ce réseau routier ! Construction et entretien sont financés par l'impôt sur les huiles minérales, les vignettes autoroutières, et un supplément de prix prélevé sur les carburants.

Le transfert du transport des marchandises de la route au rail est un but clairement exprimé de notre politique des transports, particulièrement en ce qui concerne le trafic transalpin (Loi sur le transfert du trafic de 1999). En 1999, la Suisse signait avec l'Europe un accord bilatéral sur le trafic par voie terrestre, accord qui ne permettait pas à la Suisse de rentrer dans ses frais. Cet accord définit et coordonne diverses mesures relatives au trafic lourd transitant par les Alpes (par exemple l'augmentation du débit du trafic lourd, LSVA, passage à 40 tonnes de la limite de poids autorisée pour les camions).

Objectifs

L'UDF appuie foncièrement l'utilisation du train en tant que moyen de transport ménageant l'environnement. Elle encourage donc le passage de la route au rail pour les marchandises, cependant pas à tout prix, ni à n'importe quel prix. Il faut pouvoir garantir la maîtrise des coûts. L'augmentation constante des exigences de mobilité, autant pour les personnes que pour les marchandises, est foncièrement mauvaise pour l'environnement. Elle devrait être remise en question. C'est pourquoi, nous désapprouvons que cette exigence de mobilité se fasse sentir jusque dans l'organisation des vacances (transports aériens à bas prix, etc.).

Nous nous attendons à ce que les promesses soient respectées quant à la construction et à l'infrastructure des transports, et que la transparence au niveau des coûts soit maintenue. Pas de dilution de la responsabilité, ni de relégation de nos obligations à la prochaine génération.

Propositions de solutions

- Le principe causal préside au principe des coûts du trafic; la transparence des coûts des divers moyens de transport est garantie.
- Pour les marchandises, tester l'introduction d'une taxe de transport variable en fonction de la distance.
- Contrôle périodique des subventions destinées à certaines prestations de service dans les transports, ou des investissements dans l'infrastructure.
- Là où cela est possible, installation de six voies sur les autoroutes déjà existantes. Renoncement à une bande d'arrêt d'urgence, au profit de la fluidité du trafic privé.
- Mesures de planification dans le sens d' «habiter et travailler sur place».
- Favoriser un changement de mentalité : la mobilité coûte, elle coûte aussi à l'environnement et à la santé.
- Remettre en question le besoin exagéré de mobilité individuelle (sentiment de liberté).

Indication

Voir aussi la prise de position N° 11 «Transports publics».