

Dossier de l'UPSA
Représentation des intérêts et politique

CONTENU

	Page
Contenu	2
1. Introduction	3
2. Situation de départ.....	4
3. Analyse des dernières votations sur la politique des transports et de l'environnement politique actuel	5
4. Conséquences pour l'engagement politique de l'UPSA	6
5. Principes d'action pour l'Union, la section et les membres	10
6. Aperçu des principaux résultats obtenus	12

1. INTRODUCTION

La série des dossiers de l'UPSA traite un nouveau thème d'une importance croissante pour l'UPSA : la représentation des intérêts et la politique. La base de ce dossier est constituée par l'intention entérinée dans la stratégie de l'UPSA remaniée en 2016 : « Afin de défendre les intérêts et les préoccupations de ses membres de manière efficace, l'UPSA entretient un puissant réseau politique au niveau national et régional. Les sections s'engagent dans la politique locale. »

L'engagement politique des associations en faveur de leurs membres ne cesse de gagner en importance. L'UPSA se concentre sur la politique des transports et sectorielle. L'Union a récemment montré son puissant engagement crédible lors de différentes batailles législatives réussies à savoir la votation sur la réfection du tunnel routier du Gothard (2^e galerie) et auparavant la votation sur le renchérissement de la vignette autoroutière. Par contre, l'UPSA s'est retrouvée du côté des perdants concernant l'« initiative vache à lait » qu'elle avait aidé à lancer avec une participation substantielle et lors de la révision partielle de la loi sur la radio et la télévision (LRTV) qui créait dans les faits un nouvel impôt et qui était combattue par l'UPSA.

Comme le précédent dossier « Achat d'une voiture chez un garagiste de l'UPSA », le présent dossier consacré à la politique se veut le plus pratique possible et vise à apporter une valeur utile importante aux membres et aux lecteurs. Ce dossier vise principalement à sensibiliser les membres à la nécessité de l'engagement politique de leur association et à leur montrer l'intérêt de cet engagement pour les différents membres de l'UPSA. Le but est de montrer à quel point l'UPSA cherche aussi à adopter une approche entrepreneuriale en politique.

2. SITUATION DE DEPART

Examiner le passé aide à comprendre le rôle de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) dans la politique des transports. L'UPSA a été fondée en 1927 comme association professionnelle pure. Ses principales préoccupations étaient (et sont) les questions liées à la formation et à la formation continue, les prestations pour les membres et en général l'obtention de bonnes conditions cadres pour les garagistes suisses.

2.1 Un emploi sur huit dépend de l'automobile

4.5 millions de voitures de tourisme sillonnent aujourd'hui les routes suisses. La Suisse figure donc parmi les pays les plus motorisés d'Europe. Le corps de métier automobile s'est développé et a grandi avec l'augmentation du parc automobile. La branche de l'automobile suisse compte actuellement 5 200 garages. Environ 4 000 garages employant quelque 39 000 collaborateurs sont organisés au sein de l'Union professionnelle suisse de l'automobile. En Suisse, un emploi sur huit dépend directement ou indirectement de l'automobile. La branche automobile suisse comprend au total plus de 15 000 entreprises et emploie 84 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires total de CHF 90 milliards. Environ CHF 34 milliards sont réalisés par les seuls garages suisses. L'importance économique de la branche automobile est tout aussi significative.

2.2 L'UPSA est la voix de la raison

Dans un paysage politique de plus en plus complexe, l'UPSA s'engage pour défendre les intérêts de ses membres sur de nombreux thèmes : route, trafic, formation, questions entrepreneuriales générales. En sa qualité d'association sectorielle consciente de ses responsabilités de premier plan, l'UPSA se positionne comme la « voix de la raison » pour les questions liées aux transports. Elle ne cherche pas la confrontation avec ses opposants politiques mais en premier lieu la coopération avec ses partenaires. Elle aspire à jouer un rôle d'intermédiaire afin d'obtenir des majorités. Les objectifs politiques ne peuvent en effet être atteints qu'avec des partenaires. L'UPSA s'engage avec force partout où ses membres subissent des pressions politiques. On peut citer comme exemples récents les débats portant sur la suppression ou la réduction des déductions fiscales pour pendulaires ou encore la criminalisation croissante des automobilistes en faute dans le cadre de « Via Sicura ».

2.3. La solidarité crée des majorités

L'UPSA joue un rôle porteur au sein des associations routières. Avec « auto-suisse », l'ASTAG (Association suisse des transports routiers) et routesuisse, elle s'engage pour les intérêts du transport motorisé. L'UPSA n'est ni un leader d'un système ni un haut-parleur. Mais elle lutte pour défendre ses intérêts avec ses partenaires.

La conception des processus politiques suisses ne permet pas de l'emporter quand on lutte seul. Sans coalitions, l'UPSA, « auto-suisse », l'ASTAG et routesuisse n'obtiendraient pas de majorités. De plus, les intérêts de ces partenaires ne sont souvent pas identiques. Tandis qu'« auto-suisse » s'engage en premier lieu pour les intérêts des constructeurs automobiles, l'ASTAG défend en priorité le transport utilitaire. De son côté, l'UPSA lutte pour les intérêts d'entreprise de la branche des garages. Elle a recours à des alliances qui changent en fonction du projet mais qui concernent souvent l'Union suisse des arts et métiers (usam) et aussi par exemple, en fonction des cas, le Touring Club Suisse (TCS) ou l'Automobile Club de Suisse (ACS) et Economiesuisse.

En sa qualité de forgeuse d'alliances, l'UPSA fait souvent moins parler d'elle que d'autres associations ou représentants d'intérêts mais cela ne signifie pas qu'elle est moins active dans ce domaine. Les représentants de l'UPSA s'engagent donc dans des institutions comme l'usam, le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR), le bureau de prévention des accidents (bpa) ou routesuisse.

3. ANALYSE DES DERNIERES VOTATIONS SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE ACTUEL

3.1 De l'« Initiative des Alpes » à la deuxième galerie au Gothard

Au cours de ces 30 dernières années, l'image de marque de l'automobile a connu une énorme amélioration. Dans les années 1980 et 1990, l'automobile perd sa réputation de pollueur et de seul responsable du « dépérissement des forêts » et devient à nouveau présentable grâce à l'utilisation de technologies modernes. Ce changement de l'image de marque a aussi des répercussions politiques. Pour illustrer ce changement de l'esprit du temps : en 1994, le peuple et les cantons avaient adopté « l'initiative des Alpes » contrairement à la recommandation du Conseil fédéral et des deux chambres du Parlement bernois. En 2016, ils ont voté pour la construction d'une deuxième galerie dans le cadre de la rénovation du tunnel routier du Gothard. 57 % des votants ont approuvé ce projet.

L'UPSA a soutenu la construction d'une deuxième galerie au tunnel (sans extension des capacités) dès 2013 dans le cadre de la procédure de consultation et s'est aussi engagée dans la bataille de la votation pour ce projet de politique des transports et régionale. À cette occasion, elle a réussi à convaincre avec succès les citoyens qu'une deuxième galerie augmentait la sécurité du trafic et éviterait au canton du Tessin de se retrouver dans les faits coupé du reste de la Suisse sans disposer d'un véritable itinéraire bis en cas de réhabilitation du tunnel.

3.2 Une « économie verte » nocive

En 2016, l'UPSA a lutté avec succès contre l'initiative populaire fédérale nocive pour l'économie « Pour une économie durable et fondée sur une gestion efficiente des ressources (économie verte) ». Seuls 36.6 % des votants ont approuvé l'initiative et seule Genève l'a adoptée parmi les cantons.

3.3 La vignette coûte toujours 40 francs

Les partis pro-automobile ont enregistré en 2013 un autre succès avec le référendum opposé à la révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA) qui voulait augmenter le prix de la vignette autoroutière et le faire passer de 40 à 100 francs. Seuls 39.5 % des électeurs ont voté en faveur du projet. Cela montre le changement de l'image de marque du trafic routier motorisé au cours de ces 30 dernières années. En 1984, 53 % des votants avaient approuvé l'introduction de la vignette.

3.4 Aucune chance avec l'« initiative vache à lait »

L'UPSA a accusé un seul revers avec l'initiative pour un financement équitable des transports, appelée « initiative vache à lait ». L'UPSA et ses partenaires n'ont pas réussi à faire comprendre leurs arguments. Les opposants à l'initiative n'ont cessé de faire valoir avec succès l'argument selon lequel il n'y avait pas suffisamment de projets pour utiliser de manière judicieuse les moyens disponibles et ont brossé le tableau (excessif) de caisses de l'État vides. Le financement durable et sûr d'une infrastructure routière performante aura une deuxième chance avec le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération qui doit faire l'objet d'une votation populaire le 12 février 2017.

Résumé : L'UPSA dispose des meilleurs arguments lorsque l'économie et l'écologie ne s'excluent pas mutuellement.

4. CONSEQUENCES POUR L'ENGAGEMENT POLITIQUE DE L'UPSA

L'UPSA doit prendre en compte deux orientations dans son travail politique : elle s'engage d'une part pour un marché libéral. D'autre part, elle défend aussi clairement les intérêts de ses membres.

Voici un récapitulatif des principales affaires et des positions de l'UPSA :

4.1 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

De quoi s'agit-il ? Un fonds à durée indéterminée doit être créé pour le financement du trafic des routes nationales et des agglomérations semblable au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) qui existe déjà aujourd'hui. Ce fonds sera financé à partir de la surtaxe sur les huiles minérales, de l'impôt sur les véhicules automobiles, de 10 % de l'impôt sur les huiles minérales, des recettes de la vignette autoroutière et à partir de 2020 d'une taxe sur les voitures électriques. Pour ce faire, la surtaxe sur les huiles minérales doit augmenter de 4 centimes par litre. Le FORTA disposera chaque année de plus de 3 milliards de francs. Cet argent doit servir à achever le réseau des routes nationales et à éliminer les goulets d'étranglement. De plus, 390 millions seront disponibles chaque année pour les projets d'agglomération.

Qu'apporte le FORTA ? Après le net rejet de l'initiative vache à lait lors de la votation du 5 juin 2016, le FORTA n'est certes pas aussi avantageux pour le trafic routier motorisé que l'initiative en question mais est la meilleure chose que l'on puisse obtenir dans les circonstances en présence. Le FORTA a l'avantage de permettre la durabilité et la sécurité de la planification. En intégrant la décision relative au réseau de 2012 et le concept du programme de développement stratégique des routes nationales (STEP), on a enfin l'intention de mettre un terme aux problèmes d'investissements et de planification pour l'élimination des goulets d'étranglement.

La position de l'UPSA : Le FORTA étant un article constitutionnel, il doit être présenté au peuple et aux cantons pour votation. La votation aura lieu le 12 février 2017. L'UPSA s'engage pour le OUI.

4.2 Réforme de l'imposition des entreprises III (RIE III)

De quoi s'agit-il ? Depuis de nombreuses années, la Suisse subit des pressions internationales à cause de son régime fiscal cantonal pour les holdings, sociétés de domicile et sociétés mixtes. Les institutions internationales à savoir l'OCDE et l'UE n'acceptent plus l'imposition réduite de ces sociétés à statut particulier. Une réforme de l'imposition des entreprises est inévitable pour que notre pays conserve son attrait économique.

Qu'apporte la RIE III ? Dans le cadre de la RIE III, il est prévu d'abolir le régime fiscal cantonal et de le remplacer par de nouvelles mesures compétitives acceptées sur la scène internationale. Cette réforme forme un train de mesures complet équilibré. Les sociétés à statut particulier actuelles seront à l'avenir davantage imposées. Par contre, elles bénéficieront d'une sécurité juridique accrue et pourront mieux planifier. Ces sociétés à statut particulier emploient près de 150 000 personnes en Suisse. Elles paient aujourd'hui près de 50 % d'impôt sur les bénéfices à la Confédération et près de 20 % aux cantons. Toutes les autres entreprises bénéficieront des nouvelles mesures, dont des baisses d'impôt sur les bénéfices dans les cantons.

Après l'approbation de la réforme de l'imposition des entreprises III en vote final dans les deux chambres, les cercles de gauche ont pris les armes pour s'opposer au projet. Le PS suisse a eu recours au référendum, soutenu notamment par les Verts et l'Union syndicale. Les sociaux-démocrates redoutaient des pertes fiscales annuelles de 1.3 milliard de francs rien que pour la Confédération. Les cantons, villes et communes perdraient la même somme. Outre le PS, la Conférence des directrices et directeurs des finances des villes s'oppose aussi à la RIE III sous sa forme actuelle. Elle n'a certes pas décidé de mot d'ordre pour la votation mais constate que le projet

actuel est déséquilibré et surchargé. Elle craint ainsi d'importantes pertes de recettes. L'Union des villes suisses dont dépend la Conférence des directrices et directeurs des finances des villes a décidé de la liberté de vote. De son côté, la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances soutient la RIE III.

La position de l'UPSA : La réforme devrait avoir des conséquences positives pour les garagistes puisque les cantons visent à réduire significativement le taux de l'impôt sur les bénéficiaires. Le canton de Vaud l'a déjà fait et d'autres ont l'intention de le faire.

4.3 Monétarisation de la mobilité (Mobility Pricing)

De quoi s'agit-il ? L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a calculé les développements du trafic d'ici à 2040 sous la forme de scénarios avec d'autres offices fédéraux dont l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Ces derniers servent de base de planification pour les programmes routiers et ferroviaires infrastructurels ainsi que pour les décisions relevant de la politique des transports et de l'aménagement du territoire. Selon le scénario de référence, le volume annuel du transport de personnes va augmenter de 25 % d'ici à 2040, contre 37 % pour le transport de marchandises. Concernant le transport de personnes, les personnes-kilomètres enregistrent une augmentation supérieure à la moyenne de 51 % dans les transports publics.

D'autres aménagements sont donc nécessaires pour les routes et les transports publics. De tels aménagements atteignent naturellement leurs limites dans les zones à forte densité de population. Ils demandent beaucoup de temps et sont onéreux. Le Conseil fédéral suit l'objectif de mieux répartir la demande en mobilité sur la journée à long terme par des taxes en fonction de l'utilisation, de mettre ainsi un terme aux pointes de trafic et d'exploiter plus régulièrement l'infrastructure de transport sur route et rail. Dans ce contexte, le Conseil fédéral souligne que la monétarisation de la mobilité est en premier lieu un instrument servant à résoudre les problèmes de capacité et non à financer l'infrastructure de transport. C'est la raison pour laquelle il ne faut plus payer pour la mobilité mais payer différemment.

Essai pilote en 2017 : D'ici à la fin juin 2017, la Confédération veut évaluer ce que donneraient les essais pilotes de monétarisation de la mobilité avec les cantons de Genève, du Tessin et de Zoug ainsi qu'avec la ville de Rapperswil-Jona et l'agglomération de Berne. Ces essais pilotes sont prévus pour les deux modes de transport. Le Conseil fédéral souligne que la monétarisation de la mobilité est un concept à long terme qui ne sera pas introduit du jour au lendemain.

La position de l'UPSA : Rien ne va donc changer dans un avenir proche pour le garagiste. Il n'est pour le moment pas possible de dire quelles seront les conséquences d'une introduction définitive de la monétarisation de la mobilité pour le garagiste. En cas de forte augmentation des prix du trafic routier motorisé, la tendance de passage aux transports publics pourrait se renforcer ce qui entraînerait une baisse des ventes de voitures et des prestations de service. D'autre part, une augmentation du parc automobile motorisé et donc des achats automobiles est prévisible avec la hausse escomptée du volume de trafic.

4.4 Loi sur le CO₂

De quoi s'agit-il ? La loi sur le CO₂ (Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂) doit être révisée. Pour l'année 2030, le Conseil fédéral a l'intention de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. La toile de fond est constituée par les accords de Paris visant à faire en sorte que le réchauffement climatique planétaire ne dépasse pas les deux degrés.

Le projet du Conseil fédéral semble modéré pour le trafic. L'un des principaux instruments de la politique climatique est et reste la taxe de CO₂ sur les combustibles qui sera augmentée si les émissions de CO₂ ne diminuent pas dans l'ordre de grandeur requis. Le Conseil fédéral propose d'augmenter la taxe minimale de 120 à 240 francs par tonne. Le point positif est que le Conseil

fédéral ne prévoit pas de taxe sur les carburants mais mise toujours sur les progrès techniques. Selon l'article 10 de cette loi, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme immatriculées pour la première fois doivent être limitées en moyenne à 95 g CO₂/km entre 2021 et 2024 inclus.

Le projet a été critiqué de toutes parts lors de la consultation : les Verts et les partis de gauche estiment que la révision ne va pas assez loin, alors que les partis bourgeois et les associations économiques redoutent les désavantages pour l'économie.

La position de l'UPSA : Ces objectifs constituent principalement un défi de taille pour les constructeurs automobiles. On peut imaginer qu'il ne soit pas possible d'atteindre ces valeurs sur certains modèles de certaines marques ce qui entraînerait une réduction de la diversité des modèles et toucherait en fin de compte aussi les garagistes. C'est la raison pour laquelle l'UPSA s'oppose clairement à la réduction prévue.

4.5 Stratégie énergétique 2050

De quoi s'agit-il ? En 2011, après la catastrophe du réacteur de Fukushima, le Conseil fédéral et le Parlement ont pris la décision de principe de sortir progressivement de l'énergie nucléaire. Les cinq centrales nucléaires existantes doivent être désactivées à la fin de leur durée de vie en termes de technique de sécurité et ne pas être remplacées par de nouvelles centrales nucléaires. Un premier train de mesures adopté par le Parlement le 30 septembre 2016 comprend des mesures permettant d'augmenter l'efficacité énergétique et d'étendre les énergies renouvelables. Ces efforts doivent être soutenus par un système d'encouragement. Lors d'une deuxième étape, le Conseil fédéral veut remplacer le système d'encouragement existant par un système incitatif.

La position de l'UPSA : L'UPSA ne rejette pas les nouvelles idées novatrices mais refuse les mesures axées unilatéralement sur le renchérissement ou le changement de répartition au moyen de taxes d'incitation. Cela comprend les exigences de la Stratégie énergétique 2050 entraînant un renchérissement de la mobilité. Dans ce contexte, l'UPSA est surtout dérangée par la valeur d'émission de 95 g de CO₂/km et 147 g de CO₂/km pour les utilitaires légers d'ici à la fin 2020. Pour les voitures de tourisme, l'UPSA demande à ce que la valeur cible ne soit introduite que lorsqu'on sera en mesure de voir si oui ou non cette valeur peut effectivement être atteinte dans l'UE. Pour les utilitaires, l'UPSA demande de renoncer totalement à l'introduction d'une valeur cible d'émissions de CO₂.

4.6 Initiative No Billag

De quoi s'agit-il ? L'initiative No Billag a été soumise à la Chancellerie fédérale en décembre 2015. Elle demande la suppression des redevances radio et télévision actuelles (redevances Billag). Le Conseil fédéral estime qu'une adoption de l'initiative populaire aurait des conséquences importantes sur le paysage médiatique suisse et affaiblirait significativement la place médiatique suisse. La disparition des redevances radio et télévision mettrait en danger la mise à disposition d'un service public de haute qualité. Il a donc décidé de recommander au Parlement de rejeter l'initiative sans contre-projet.

Qui paie combien ? En juin 2015, les électeurs avaient adopté la loi fédérale sur la radio et la télévision révisée (LRTV) de justesse et avec son nouveau système de taxe allégé pour la plupart des foyers qui ne doivent plus payer qu'environ 400 francs au lieu de 462 francs par an pour la radio et la télévision.

La position de l'UPSA : Pour les entreprises, le montant de la taxe dépend du chiffre d'affaires – les entreprises réalisant un chiffre d'affaires inférieur à 500 000 francs ne doivent pas payer de taxe. La plupart des garages ne bénéficie pas de cette exemption. Avec l'usam, l'UPSA va donc peser les intérêts en présence avant la votation. Un tarif progressif n'est applicable qu'à partir d'un chiffre d'affaires de 500 000 francs.

4.7 Initiative Vélo

De quoi s'agit-il ? L'initiative Vélo soumise en mars 2016 aimerait compléter l'article constitutionnel existant consacré aux chemins et sentiers pédestres (art. 88 de la Constitution fédérale) par des dispositions consacrées aux voies cyclables. Dans son contre-projet, le Conseil fédéral soutient le fait que le trafic cycliste soit mis au même niveau que le trafic piétonnier et la randonnée en termes de politique des transports mais rejette les composants de l'initiative dépassant le cadre de simples compléments de l'article constitutionnel actuel.

La position de l'UPSA : Il est à craindre qu'une extension des voies cyclables se fasse au détriment de l'aménagement des routes pour le trafic routier motorisé. L'adoption de l'initiative Vélo pourrait donc concerner tout le trafic routier motorisé et toucher aussi en fin de compte les garagistes.

5. PRINCIPES D'ACTION POUR L'UNION, LA SECTION ET LES MEMBRES

Parmi les modes de transport Route, Rail, Air et Eau, c'est la route qui est la plus importante pour le corps de métier. On utilise la route pour plus de deux tiers des transports de marchandises et plus des trois quarts des transports de personnes. La branche a à tout moment besoin d'une infrastructure routière qui fonctionne bien afin de pouvoir garantir la distribution de détail en marchandises. Les PME ne peuvent actuellement survivre et rester compétitives sur le plan économique que si elles peuvent satisfaire aux exigences de mobilité et de joignabilité permanentes (24 h/24) à tout moment (365 jours/an).

Avec l'Union suisse des arts et métiers (usam), l'UPSA s'engage pour garantir des conditions cadres optimales pour l'économie et un environnement clément pour les entreprises. Sur cette toile de fond, elle demande :

- L'égalité de traitement entre le transport privé et public.
- Un aménagement de l'infrastructure routière supra-régionale conforme aux besoins en présence et l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales.
- La réduction du financement croisé du rail par la route et l'augmentation du taux de financement propre des transports publics.
- Un fonds à durée indéterminée pour garantir le financement des routes au niveau constitutionnel. Un article constitutionnel visant à faire en sorte que la Confédération et les cantons assurent une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions de Suisse.

En règle générale, le garagiste n'est actuellement presque pas actif en politique. La crainte de perdre ou d'énervier des clients à cause d'un engagement politique bloque l'envie de s'engager sur la scène politique. On a plutôt tendance à se mettre à couvert et à laisser cet engagement à son association.

5.1 Engagement de chacun

Il doit être cependant dans l'intérêt de l'UPSA et de ses sections d'intéresser les garagistes à la formation d'opinions politiques. Chaque garagiste est toujours un entrepreneur et doit se positionner comme tel. Il ne doit pas être actif dans le cadre de la politique partisane ou briguer un poste. Il s'agit par contre que les garagistes s'engagent dans leurs sections et leurs associations d'arts et métiers communales, régionales ou cantonales. Et : la politique commence par les petites choses – dans son association sportive, auprès de ses habitués... C'est aussi et surtout là que le garagiste peut agir en sensibilisant son environnement aux demandes de la branche automobile. Pour reprendre l'expression du Conseiller national Jean-François Rime lors de la « Journée des garagistes suisses » 2017 à Berne : « Quand je ne fais pas de politique, quelqu'un d'autre s'en charge à ma place. »

5.2 Engagement des sections

L'engagement des sections se concentre sur les domaines thématiques de la formation professionnelle et de la collaboration avec les services des automobiles. La section de l'UPSA défend les intérêts de ses membres lors des votations populaires.

5.3 Engagement de l'UPSA

L'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) est active au niveau fédéral. Elle vise à atteindre ses objectifs avec différents partenaires dans le cadre de coalitions. Sur le plan politique, la soirée des parlementaires automobiles est un moyen efficace pour faire directement connaître les messages de l'UPSA aux preneurs de décisions du Conseil national et du Conseil des États. Par une ouverture thématique, il faut essayer de nouer également des contacts avec des parlementaires du centre et du centre gauche en dépassant le cadre des partis déjà favorablement prédisposés comme le PLR et l'UDC.

La collaboration avec les autorités est poursuivie et, si besoin est, intensifiée. Le réseau international est conservé.

6. APERÇU DES PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS

- **Complexité croissante** : L'UPSA a renforcé son engagement politique dans un paysage politique de plus en plus complexe. Elle s'exprime surtout dans le domaine de la route et du transport, de la formation et sur les thèmes concernant les garagistes en leur qualité d'entrepreneurs.
- **Le local au niveau local, le général au niveau national** : Afin de représenter ses membres de manière efficace, l'UPSA entretient un puissant réseau politique au niveau national et régional. Les sections s'engagent dans la politique locale.
- **La voix de la raison** : En sa qualité d'association professionnelle de premier plan consciente de ses responsabilités, l'UPSA est l'égale des autres associations routières mais n'est ni le leader d'un système ni un haut-parleur. L'UPSA se positionne comme la voix de la raison.
- **Les partenaires des coalitions** : Aucune majorité n'est possible quand on lutte seul. Pour atteindre ses objectifs, l'UPSA forme des coalitions avec d'autres associations. Ces partenaires changent en fonction des questions politiques examinées.
- **Succès** : Au cours de ces 30 dernières années, l'image de marque de l'automobile s'est améliorée en permanence. Cela se voit aussi dans les derniers succès obtenus lors des votations.
- **Ce n'est jamais fini** : La deuxième galerie au Gothard va être construite, l'économie verte a pu être empêchée tout comme une augmentation massive de la vignette autoroutière. Mais les prochaines votations ayant des conséquences sur les garagistes suisses en leur qualité d'entrepreneurs se profilent déjà : FORTA, RIE III, initiative No Billag, initiative Vélo...
- **Qui dit s'engager dit sensibiliser** : Le garagiste peut lui aussi influencer les processus politiques. Il n'a pas besoin pour ce faire de briguer de mandat politique. Il peut essayer de sensibiliser son entourage (famille, amis, clients) aux demandes de la branche automobile suisse. De nombreux défis attendent les garagistes suisses.

Éditeur :

Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)

Wölflistrasse 50, Case postale 64, 3000 Berne 22

Téléphone 031 307 15 15

Concept et rédaction :

UPSA, service Représentation de la branche en collaboration avec Viva AG für Kommunikation, Zurich