



Transports terrestres

De quoi s'agit-il?

Située au centre de l'Europe, la Suisse est un carrefour et un goulet d'étranglement sur l'axe nord-sud. Elle a déjà beaucoup investi dans des infrastructures de transport efficaces et elle poursuit un objectif stratégique en menant une politique de transfert de la route au rail. Il est donc important qu'elle préserve à long terme ses spécificités et ses acquis dans le domaine des transports terrestres.

C'est pourquoi la Suisse a d'ores et déjà conclu un accord sur les transports terrestres (ATT) avec l'UE. Il concerne le transport de personnes et de marchandises, et ce tant par la route que par le rail. L'ATT permet d'harmoniser la politique des transports avec l'UE et définit par exemple des normes techniques communes, des prescriptions d'immatriculation, des dispositions en matière sociale ou des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses.

L'accord prévoit également des exceptions importantes pour la Suisse, comme l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les camions ou la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette dernière permet à la Confédération de financer ses infrastructures ferroviaires et contribue au transfert de la route au rail.

En raison des questions institutionnelles en suspens, l'UE n'autorise actuellement pas la Suisse à devenir membre à part entière de l'Agence ferroviaire européenne (AFE). La Suisse applique donc actuellement des solutions transitoires. Sans celles-ci, l'immatriculation de matériel roulant en trafic transfrontalier deviendrait beaucoup plus difficile et plus chère.

L'ATT est un accord relatif au marché intérieur. Dans le cadre du développement de la voie bilatérale, il est prévu que les questions institutionnelles en suspens soient directement réglées dans ces accords.

Résultat des discussions exploratoires et perspectives pour les négociations

La Suisse doit ouvrir le transport ferroviaire international de passagers. Cela signifie qu'à l'avenir, les entreprises ferroviaires étrangères pourront également, de manière indépendante, proposer des liaisons ferroviaires en Suisse. Actuellement, elles ne peuvent le faire qu'en collaboration avec les CFF. Il est toutefois prévu que les entreprises ferroviaires étrangères doivent également respecter les conditions de travail et de salaire suisses pour les activités menées en Suisse. L'horaire cadencé et l'intégration tarifaire (p. ex. reconnaissance de l'abonnement général ou de l'abonnement demi-tarif) dans les transports publics doivent également être garantis.

Une fois résolues les questions institutionnelles, la Suisse doit à l'avenir reprendre de manière dynamique les développements du droit de l'UE. Lors des discussions exploratoires, les exceptions suivantes, cruciales pour la Suisse, ont toutefois été exclues de cette reprise:

- L'interdiction des poids lourds de plus de 40 tonnes est maintenue.
- Les véhicules immatriculés à l'étranger ne peuvent continuer à proposer que des transports transfrontaliers de personnes et de marchandises, et non des transports dont le point de départ et d'arrivée est situé en Suisse (interdiction de cabotage).
- L'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les poids lourds est maintenue.
- L'initiative des Alpes est garantie (pas d'augmentation des capacités routières à travers les Alpes).
- L'UE accepte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) avec des taux de redevance maximaux définis.

Parallèlement, la Suisse doit reprendre les règles de l'UE en matière d'aides d'État dans le champ d'application de l'accord sur les transports terrestres, à savoir pour le trafic international. Le trafic purement national, dit de service public, n'est pas concerné.

Par ailleurs, la solution transitoire de collaboration avec l'AFE est prolongée d'un an.