



Fiche d'information 20 décembre 2024

Transports terrestres

De quoi s'agit-il ?

La Suisse est un carrefour et un goulet d'étranglement sur l'axe nord-sud européen. 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. De plus, l'accès au marché des transports routiers et ferroviaires de l'UE est important pour l'économie suisse de même que pour l'approvisionnement du pays. Il est donc important que la Suisse préserve à long terme ses spécificités, ses acquis ainsi que l'accès au marché de l'UE.

Ces aspects sont réglés dans l'accord sur les transports terrestres (ATT) conclu avec l'UE. Celui-ci concerne exclusivement le transport transfrontalier de personnes et de marchandises, et ce, tant par la route que par le rail. Les transports exclusivement nationaux (longues distances, régional et local) n'entrent pas dans son champ d'application. L'ATT permet d'harmoniser la politique des transports avec l'UE et définit par exemple des normes techniques communes ainsi que des prescriptions d'homologation ou des dispositions en matière sociale.

L'ATT 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 contribue à l'objectif de transfert de la route au rail inscrit dans la Constitution et est importante pour le financement de l'infrastructure ferroviaire.

En raison des questions institutionnelles en suspens, l'UE ne permet pas de collaboration approfondie ni assurée à long terme entre la Suisse et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (ERA). Le but de cette collaboration serait de faciliter l'homologation de matériel roulant en trafic transfrontalier.

Résultat des négociations

Le résultat des négociations repose sur le mandat dont le Conseil fédéral est investi et en respecte les consignes. Au cours des négociations, la Suisse a en outre réussi à obtenir quelques points supplémentaires : elle est notamment parvenue à sécuriser juridiquement les instruments suisses de planification et de garantie des sillons (stratégie / plans d'utilisation du réseau) par rapport à l'UE. Elle a aussi obtenu de pouvoir continuer à adjudger directement les offres commandées en transport ferroviaire transfrontalier sur sol suisse, sans devoir procéder à des appels d'offres publics, comme c'est le cas dans l'UE depuis la fin 2023.

Conformément au résultat des négociations, la Suisse reprend les règles de l'UE en matière d'assistance en ce qui concerne les transports terrestres transfrontaliers. Les transports publics intérieurs (service public) sont exceptés des règles d'assistance.

Le résultat des négociations prévoit également des exceptions importantes en ce qui concerne la reprise dynamique du droit de l'UE. Ainsi, la Suisse est prête à une ouverture contrôlée du transport ferroviaire international de voyageurs. Cela signifie qu'à l'avenir, les entreprises ferroviaires étrangères pourront proposer, de manière indépendante, des liaisons ferroviaires transfrontalières à destination de la Suisse, à condition d'obtenir un sillon. Les entreprises

suisses, quant à elles, pourront proposer de manière indépendante des liaisons transfrontalières à destination de l'étranger. Au cours des négociations, il a été garanti que les entreprises ferroviaires étrangères doivent également respecter les conditions de travail et de salaire suisses pour les activités menées sur les sections en Suisse.

Il a également été possible de maintenir, par rapport à l'UE, la priorité de l'horaire cadencé des transports publics en Suisse : les entreprises ferroviaires étrangères ne peuvent proposer des liaisons internationales à destination de la Suisse que si des possibilités de circuler (sillons) sont disponibles en dehors des sillons réservés au trafic cadencé national des trains de voyageurs et au transport de marchandises sur la partie du trajet en Suisse. En contrepartie, les États membres de l'UE pourront donner la priorité à leurs entreprises sur leurs réseaux respectifs pour les mêmes motifs.

Au cours du processus annuel d'établissement de l'horaire, le transport international de voyageurs sera prioritaire lors de l'attribution des capacités résiduelles des sillons en Suisse. Le but est d'encourager le transport ferroviaire international de voyageurs, ce qui devrait améliorer le raccordement à l'étranger. L'attribution des sillons reste en mains suisses et, dans ledit transport, les coopérations (par ex. des CFF avec la DB, la SNCF ou Trenitalia) resteront possibles.

Par ailleurs, les entreprises ferroviaires étrangères pourront également être tenues à l'intégration tarifaire. Cette caractéristique suisse simplifie considérablement l'achat des titres de transport pour la clientèle en Suisse. Si des entreprises ferroviaires étrangères transportent des passagers d'un lieu à un autre en Suisse, elles doivent respecter le système tarifaire suisse (notamment reconnaissance de l'abonnement général et de l'abonnement demi-tarif).

Dans le transport routier transfrontalier, le résultat des négociations protège les exceptions suivantes :

- L'interdiction des poids lourds de plus de 40 tonnes est maintenue.
- En transport routier professionnel, les véhicules immatriculés à l'étranger peuvent proposer uniquement des transports transfrontaliers de voyageurs 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 soutenue (pas d'augmentation des capacités routières à travers les Alpes).
- L'UE accepte la RPLP avec des taux de redevance maximaux définis. En outre, la Suisse peut désormais perfectionner la RPLP sans qu'il soit nécessaire d'adapter l'accord sur les transports terrestres, ce qui renforce la politique de transfert.

Par ailleurs, il a été convenu que la collaboration avec l'ERA pourra être approfondie sans que l'ERA devienne compétente en matière de trafic ferroviaire en Suisse.

Les objectifs des négociations ont ainsi été atteints.

Importance pour la Suisse

Le résultat des négociations permet d'asseoir durablement les acquis de la Suisse dans le domaine des transports publics et de sa politique de transfert ainsi que de perfectionner en permanence les relations Suisse-UE dans le domaine des transports terrestres et d'en préparer l'avenir. L'accès, important, au marché de l'UE est ainsi assuré pour les entreprises suisses aussi bien sur la route que sur le rail.

L'ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs est régi par des conditions-cadres définies, de manière à ne pas nuire à la qualité élevée du système suisse des transports publics. Dans le même temps, ladite ouverture crée une condition permettant à la clientèle de profiter d'offres additionnelles en transport transfrontalier.