



Fiche d'information, 13.03.2026

## Transports terrestres

### De quoi s'agit-il ?

Grâce à ses investissements importants dans une infrastructure de transport performante, la Suisse est aujourd'hui un nœud de correspondances central sur l'axe européen Nord–Sud. Avec sa politique de transfert, la Suisse poursuit l'objectif stratégique de transférer le plus possible de transport de marchandises de la route au rail. En outre, il est important pour l'économie et l'approvisionnement du pays qu'elle participe au marché du fret routier et ferroviaire de l'UE, et donc que les spécificités et les acquis suisses ainsi que la participation au marché des transports de l'UE soient garantis à long terme.

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 purement 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 au transfert des transports routiers vers le rail comme le prévoit la Constitution fédérale, et fournit un apport important au financement de l'infrastructure ferroviaire.

### Eléments principaux

#### *Règles relatives aux aides d'État*

Le transport public intérieur (« service public ») est exclu des règles relatives aux aides d'État. Cela signifie que le financement du transport public intérieur, qui a fait ses preuves, ne change pas (voir également la fiche info sur les *aides d'État*).

En ce qui concerne la reprise dynamique de la législation de l'UE dans le champ d'application de l'ATT, le résultat des négociations prévoit des exceptions importantes dans les domaines suivants :

#### *Ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs*

À l'avenir, les entreprises ferroviaires de l'UE pourront exploiter de manière autonome des liaisons ferroviaires transfrontalières vers la Suisse. Les entreprises suisses, quant à elles, pourront proposer de manière indépendante des liaisons transfrontalières à destination de l'étranger. L'ouverture est toutefois contrôlée afin de continuer à protéger les acquis importants du système de transport public suisse :

- Les entreprises ferroviaires de l'UE doivent respecter les conditions de salaire et de travail en vigueur dans notre pays pour leurs activités sur les sections en Suisse.
- La priorité à l'horaire cadencé suisse a été garantie : les entreprises ferroviaires de l'UE ne peuvent proposer des liaisons internationales vers la Suisse que si des capacités (sillons) sont disponibles pour la partie suisse du tronçon. Le transport intérieur cadencé par trains voyageurs (horaire cadencé) et le transport de marchandises intérieur sont prioritaires, leurs sillons sont garantis. En contrepartie, les États membres de l'UE peuvent également

accorder la priorité à leurs entreprises sur leurs réseaux si des entreprises suisses souhaitent exploiter des offres autonomes vers l'UE.

- 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. Ce classement par ordre de priorité est défini au niveau de la loi.
- 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 sans restriction.
- Les entreprises ferroviaires de l'UE qui effectuent également des transports sur des sections suisses (cabotage) en tant que but secondaire d'une liaison internationale peuvent être tenues d'intégrer le système tarifaire suisse. Elles doivent donc, par exemple, reconnaître l'AG et le demi-tarif.

#### *Autres exceptions dans les transports publics*

- Pour le transport ferroviaire, les instruments suisses de planification et de garantie des capacités des sillons (stratégie d'utilisation du réseau/plans d'utilisation du réseau) ont pu être garantis sur le plan juridique. Il s'agit d'instruments de planification qui servent à réserver des sillons à long terme pour les besoins nationaux, et à garantir que le transport de marchandises continue lui aussi à disposer de suffisamment de sillons réservés.
- En outre, la Suisse a obtenu de pouvoir continuer à attribuer de gré à gré des offres transfrontalières sur le rail sans devoir lancer des appels d'offres publics, contrairement aux règles en vigueur dans l'UE.

#### *Transport routier transfrontalier*

En ce qui concerne le transport routier, le résultat des négociations protège également un certain nombre d'éléments, qui sont exclus de la reprise dynamique de la législation :

- En Suisse, le poids maximal autorisé pour les camions reste à 40 tonnes, même si les « *gigaliners* » (jusqu'à 60 tonnes) devaient être autorisés dans l'UE.
- 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 sont situés en Suisse (interdiction de cabotage).
- L'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les poids lourds est maintenue.
- La mise en œuvre de la disposition constitutionnelle relative à l'initiative des Alpes n'est pas affectée (pas d'aménagement de la capacité routière 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'ATT, ce qui renforce la politique de transfert.

Les modifications apportées à l'ATT permettent une collaboration approfondie et garantie à long terme entre la Suisse et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Par conséquent, la Suisse peut jouer un rôle actif dans l'élaboration du paysage ferroviaire européen.

### **Mise en œuvre en Suisse**

La Confédération élabore une instruction visant à garantir que les prestataires de transport ferroviaire international de voyageurs respectent les normes sociales en vigueur dans notre pays sur les sections suisses. Les syndicats et les associations de travailleurs des transports publics seront étroitement associés à cette démarche. Les principes de cette instruction concernant les normes sociales ainsi qu'une délégation au DETEC pour l'instruction sont exécutés dans le cadre de la mise en œuvre du paquet Suisse-UE (Bilatérales III) au niveau de l'ordonnance (Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs, OTV, RS 745.11).

L'instruction doit servir de référence à l'Office fédéral des transports (OFT) lors de l'examen des demandes de concession et d'autorisation pour déterminer si les normes sociales sont conformes aux usages de la branche. Parmi les prescriptions figurent notamment le respect de la loi sur la durée du travail, des salaires usuels dans la branche et des prestations et assurances sociales.

La mise en œuvre des modifications apportées à l'ATT nécessite certaines adaptations de la loi sur les chemins de fer et de la loi sur le transport de voyageurs. Par exemple, l'autorité de régulation suisse dans le domaine du transport ferroviaire (RailCom) obtient la compétence de vérifier, sur demande des autorités commanditaires (OFT et cantons) ou d'une entreprise de transport ferroviaire concernée, si le but principal d'une offre ferroviaire internationale d'une entreprise ferroviaire de l'UE est réellement le transport international de passagers et non le transport intérieur.

### **Importance pour la Suisse**

L'accord garantit l'intégration et la participation au marché des transports routiers et ferroviaires de l'UE, ce qui est important pour les entreprises suisses. Le transport transfrontalier fonctionne selon des règles uniformes et se déroule sans problème.

La future ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs, telle que la prévoit la solution négociée, s'opère dans des conditions-cadres définies, afin de ne pas altérer la qualité élevée des transports publics suisses. Dans le même temps, ladite ouverture crée une condition permettant à la clientèle de profiter d'offres additionnelles en transport transfrontalier.

Les relations entre la Suisse et l'UE dans le domaine des transports terrestres peuvent être perfectionnées en permanence et adaptées à l'avenir. Ce faisant, les acquis importants de la Suisse en matière de transports publics et la politique de transfert inscrite dans la Constitution seront garantis de manière durable.

### **Concrètement**

- **Des liaisons ferroviaires supplémentaires** : Deux étudiantes bernoises prévoient depuis longtemps de visiter Munich. Pour elles, il n'est pas question de prendre l'avion : elles achètent un billet auprès de Cheaptrain, une entreprise ferroviaire basée en Allemagne, qui propose depuis peu le trajet Berne – Munich. Le train part tard le soir, car le réseau ferré suisse est déjà saturé en journée. Elles n'arrivent donc à Munich qu'après minuit, mais le voyage est bon marché et le billet demi-tarif est valable sur la section suisse.