



# Transports terrestres

Juillet 2019

**L'accord sur les transports terrestres de 1999 libéralise le marché des transports routiers et ferroviaires pour le transport de personnes et de biens entre la Suisse et l'Union européenne (UE). Il constitue également depuis 2001 la base contractuelle pour l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette redevance contribue au financement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse et est un instrument important de la politique de transfert des marchandises de la route vers le rail. En signant l'accord sur les transports terrestres, l'UE a reconnu cette politique de transfert.**

## Chronologie

- 2005–2017 adaptations de la RPLP (2005, 2008, 2009, 2012 et 2017)
- 01.06.2002 entrée en vigueur de l'accord
- 21.05.2000 acceptation de l'accord par le peuple dans le cadre de la votation sur les Accords bilatéraux I (par 67,2% de oui)
- 21.06.1999 signature de l'accord (dans le cadre des Accords bilatéraux I)

## Etat du dossier

En forte augmentation durant les années 1980 et 1990, le trafic de poids lourds transalpin a pu être stabilisé depuis l'introduction de la RPLP en 2001. Il a même légèrement régressé. La mise en service des Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) et l'ouverture des ouvrages en faisant partie (p. ex. tunnel de base du St-Gothard devraient également avoir une influence sur le nombre de camions en transit à travers les Alpes.

## Contexte

Dans le domaine du transport routier, l'accord a permis une libéralisation qui couvre l'ensemble du marché – c.-à-d. aussi bien les transports de personnes que de marchandises – en Suisse et dans les 28 Etats membres de l'UE. Sur la base de l'accord, les transporteurs suisses peuvent acheminer des marchandises d'un Etat de l'UE à un autre («grand cabotage»). Le seul domaine qui n'est pas touché par cette libéralisation est le «petit cabotage» (transport à l'intérieur d'un même pays, p. ex. de Paris à Nice ou de Berne à Zurich par une entreprise étrangère).

Les entreprises de transport ferroviaire bénéficient quant à elles d'une amélioration de l'accès réciproque aux réseaux ferrés pour le transport de marchandises. En profitent en particulier les entreprises proposant des services de transport combiné international (camions ou conteneurs chargés sur le train). Pour le transport par wagons complets, un regroupement international de deux entreprises au moins doit être formé pour bénéficier, en plus du droit de transit, d'un droit d'accès aux pays dont proviennent les entreprises regroupées.

Dans le cadre des efforts qu'elle déploie pour améliorer son offre ferroviaire, la Suisse s'est engagée à réaliser les NLFA; de son côté, l'UE a accepté d'améliorer les accès nord et sud des NLFA. Le tunnel de base du Lötschberg a été mis en service en décembre 2007, celui du Gothard en décembre 2016. L'ouverture des deux tunnels a permis de réduire considérablement les temps de parcours en trafic voyageurs et d'augmenter la capacité du fret ferroviaire.

Avec l'accord sur les transports terrestres, l'UE a accepté l'introduction progressive de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et, plus généralement, la politique suisse de transfert des marchandises de la route vers le rail. Prélevée depuis 2001 sur tous les camions circulant en Suisse, la RPLP est calculée en fonction de la distance parcourue, du poids total autorisé des véhicules ainsi que de leurs émissions polluantes, conformément au principe du pollueur-payeur. Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, les tarifs de la RPLP ont été augmentés. Après cette adaptation, la redevance s'élevait en moyenne à 325 CHF pour un poids lourd de 40 tonnes effectuant un trajet de 300 km (p. ex. Bâle-Chiasso). À noter qu'en raison du renouvellement constant du parc de véhicules et de la réduction des émissions polluantes qu'il a pour corollaire, cette moyenne tend à baisser dans le temps. Le Comité mixte peut donc adapter régulièrement les modalités de prélèvement de la RPLP. Ainsi, les véhicules de la classe d'émission EURO III se retrouvent désormais dans la catégorie de redevance la plus élevée tandis que les véhicules des classes d'émission IV et V ont été affectés à la catégorie de redevance intermédiaire.

En contrepartie de l'introduction de la RPLP, la Suisse a accepté de relever progressivement la limite de tonnage des poids lourds. Entre 2000 et 2005, cette limite est passée de 28 à 40 tonnes. Il s'agit d'une mesure cohérente tant d'un point de vue économique qu'écologique, l'augmentation de la capacité diminuant le nombre de trajets nécessaires au transport d'une même quantité de marchandises.

### Principales dispositions

L'accord fonctionne suivant le principe de l'équivalence entre le droit suisse et les normes communautaires (principe d'équivalence) qui implique que la Suisse et l'UE ne doivent pas nécessairement disposer de règles identiques. Il suffit que le droit suisse et les normes communautaires aient des effets et une portée comparables. Ainsi, l'équivalence des bases juridiques mises en place en Suisse (loi ou ordonnance selon la situation) est contrôlée avec l'UE. S'il en ressort que les législations suisse et européenne sont équivalentes, l'acte juridique européen concerné est intégré à l'annexe 1 de l'accord par décision du comité mixte sur les transports terrestres Suisse-UE. Il s'agit principalement d'actes juridiques de l'UE, p. ex. dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire, des infrastructures et des transports routiers. L'harmonisation du droit suisse avec celui de l'UE dans ces domaines est importante pour garantir une politique coordonnée des transports qui lève les obstacles techniques et facilite l'accès au marché européen des entreprises de transport routier et ferroviaire suisses.

L'accord vise la réalisation de conditions d'accès au marché et de concurrence comparables en Suisse et dans l'UE pour les entreprises de transport routier et ferroviaire. À cette fin, les parties ont également largement harmonisé les règles d'accès à la profession de chauffeur et les prescriptions sociales qui la régissent, de même que les normes techniques et les limites de poids des camions. L'introduction de dispositions communes en matière d'interopérabilité et de sécurité a également assuré une harmonisation technique dans le transport ferroviaire.

### Portée de l'accord

L'accord sur les transports terrestres permet la réalisation d'une politique des transports coordonnée entre la Suisse et l'UE. Il s'agit d'une part de répondre aux exigences d'une mobilité accrue et d'un trafic de marchandises en constante augmentation. L'accord y répond par une ouverture partielle du marché des transports (libéralisation). Par ailleurs, il s'agit de prendre en compte les préoccupations relatives à la protection de l'environnement, notamment par l'encouragement du rail et l'aménagement d'itinéraires aussi directs que possible.

L'accord y contribue fortement en prévoyant le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires à travers les Alpes, avec la construction des NLFA.

En 2017, le volume total du trafic transalpin de marchandises a atteint 39,6 millions de tonnes, soit 2% de plus que l'année précédente. Cette évolution a été absorbée par le rail. Après avoir subi des pertes importantes l'année précédente en raison des fermetures de ligne à Rastatt (D) et à Luino (I), ce mode de transport a connu un regain de croissance en 2018. En conséquence, la part de marché du rail dans le trafic de marchandises transalpin a augmenté par rapport à l'année précédente, passant de 70 à 71%. Le nombre de poids lourds en transit à travers les Alpes (941 000 trajets de camions) a diminué d'environ un tiers par rapport à l'an 2000, ce qui s'explique par les nouvelles conditions induites par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes. Le nombre de trajets a diminué plus fortement (-1,4%) que le volume de marchandises transportées par route (-0,2%), en raison d'une utilisation plus rationnelle des camions. Le Saint-Gothard et le San Bernardino restent les deux principaux axes de transport suisses. Cela étant, l'objectif prescrit par la loi pour 2018 (650 000 trajets en camion) n'a pu être atteint.

Les recettes nettes de la RPLP ont connu l'évolution suivante entre 2005 et 2018:

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mio. CHF	1231	1306	1336	1441	1452	1490	1555
Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mio. CHF	1529	1517	1493	1457	1450	1627	1603*

\*Prévisions

Un quart environ de ces recettes provient de transporteurs étrangers. Deux tiers des sommes ainsi récoltées reviennent à la Confédération et un tiers aux cantons. La part de la Confédération est versée dans un fonds pour le financement des projets d'infrastructure des transports publics (NLFA, raccordement au réseau européen à grande vitesse, mesures antibruit, etc.).

#### Lien vers le document PDF

[www.dfae.admin.ch/europe/transports-terrestres](http://www.dfae.admin.ch/europe/transports-terrestres)

#### Renseignements

Office fédéral des transports OFT  
Tél. +41 58 462 57 11, [info@bav.admin.ch](mailto:info@bav.admin.ch), [www.ofat.admin.ch](http://www.ofat.admin.ch)

Direction des affaires européennes DAE  
Tél. +41 58 462 22 22, [europa@eda.admin.ch](mailto:europa@eda.admin.ch)  
[www.dfae.admin.ch/europe](http://www.dfae.admin.ch/europe)