



Transports terrestres

Septembre 2020

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 transalpin des poids lourds a pu être réduit depuis l'introduction de la RPLP (2001). La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et l'ouverture des ouvrages en faisant partie (p. ex. tunnel de base du Saint-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'est-à-dire aussi bien les transports de personnes que de marchandises entre la Suisse et les États membres de l'UE. Sur la base de l'accord, les transporteurs suisses peuvent aussi acheminer des marchandises d'un État 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 lignes de bus internationales n'ont pas le droit de transporter des passagers sur des trajets partiels à l'intérieur de la Suisse (interdiction de cabotage).

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 la NLFA; de son côté, l'UE a accepté d'améliorer les accès nord et sud de la NLFA. Le tunnel de base du Lötschberg (35 km) a été mis en service en décembre 2007, celui du Gothard (57 km) en décembre 2016. L'ouverture du tunnel de base du Ceneri (15 km) en décembre 2020 marquera la fin du gigantesque projet de la (NLFA). L'ouverture des trois 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. La RPLP sert à financer les coûts d'infrastructure et les coûts externes du trafic poids lourds (dégâts à l'environnement, à la santé,

etc.) qui ne sont pas couverts par d'autres prestations ou redevances. Le montant de la RPLP ne doit pas dépasser les coûts causés par le trafic poids lourd. Prélevée depuis 2001 sur tous les camions circulant en Suisse, la RPLP est calculée en fonction de la distance parcourue, du poids total maximal autorisé des véhicules ainsi que de leurs émissions polluantes, conformément au principe du pollueur-payeur. Conformément à l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, un trajet de frontière à frontière avec un camion de 40 tonnes (itinéraire de référence Bâle - Chiasso 300 km) ne peut pas dépasser une moyenne pondérée de 325 francs. A noter qu'en raison du renouvellement constant du parc de véhicules et de la réduction des émissions polluantes qu'elle a pour corollaire, cette moyenne tend à baisser dans le temps. Le Comité mixte Suisse-UE sur les transports terrestres 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 rangés dans les 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. Elle est passée de 28 tonnes en 2000 à 40 tonnes en 2005. 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.

Contenu

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, la Suisse élabore des bases juridiques (lois ou ordonnances), dont l'équivalence avec le droit européen est ensuite contrôlée conjointement 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 de la NLFA.

En 2019, le volume total du trafic transalpin de marchandises a atteint 37,8 millions de tonnes. La quantité de marchandises transportées à travers les Alpes par la route et le rail est en diminution par rapport à 2018 (-5%). La principale raison de ce déclin est probablement le ralentissement conjoncturel, en particulier en Italie. La part de marché du rail dans le transport de marchandises transalpin se maintient à 71 %. Le nombre de trajets de camions à travers les Alpes suisses est descendu à 898 000. Cela représente environ 500 000 trajets de camions de moins qu'en 2000, lorsque de nouvelles conditions-cadres avaient été créées avec l'introduction de 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 Gothard, dont la part s'élève à 72 %, reste de loin le plus important carrefour routier, devant le San Bernardino et le Simplon.

L'objectif de transférer de la route au rail 650 000 trajets de camions à travers les Alpes suisses aurait dû être atteint deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard (soit en 2018). Vu les 898 000 trajets effectués en camion en 2019, il y a encore 248 000 trajets en trop pour atteindre la valeur cible. Afin de se rapprocher de cet objectif, le Conseil fédéral et le Parlement veulent renforcer le transfert du trafic marchandises transalpin de la route vers le rail par diverses mesures.

Les recettes nettes de la RPLP ont connu l'évolution suivante entre 2006 et 2019:

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mio. CHF	1306	1336	1441	1452	1490	1555	1529
Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mio. CHF	1517	1493	1457	1450	1627	1603	1590

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

Renseignements

Office fédéral des transports OFT

Tél. +41 58 462 57 11, info@bav.admin.ch, www.oft.admin.ch

Direction des affaires européennes DAE

Tél. +41 58 462 22 22, europa@eda.admin.ch

www.dfae.admin.ch/europe