



# Transports terrestres

Juin 2022

**L'accord sur les transports terrestres de 1999 libéralise le marché des transports routiers et ferroviaires pour le transport de biens et de personnes 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

- 2005-2021: adaptations de la RPLP (2005, 2008, 2009, 2012, 2017 et 2021)
- 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 routier lourd à travers les Alpes 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 bus de ligne internationaux 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. À la différence des pays de l'UE, la Suisse a uniquement ouvert le marché du transport de marchandises dans le domaine du trafic ferroviaire. Les entreprises ferroviaires de l'UE peuvent donc uniquement offrir des services internationaux de transport ferroviaire de passagers (notamment des trains de nuit) en coopération avec une entreprise ferroviaire suisse.

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 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 de plus de 3,5 tonnes 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. Selon 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. À noter qu'en raison du renouvellement constant du parc de véhicules et de la réduction des émissions polluantes qui en résulte, cette moyenne tend à baisser avec le temps. C'est pourquoi le Comité mixte Suisse-UE sur les transports terrestres adapte régulièrement les modalités de prélèvement de la RPLP. Ainsi, les vieux camions des catégories Euro IV et Euro V ont été déclassés en juin 2021, passant de la catégorie RPLP moyenne à la catégorie RPLP la plus chère.

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 selon le 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 avec le droit européen des bases juridiques nouvellement créées en Suisse est contrôlée conjointement avec l'UE. Si cette équivalence est confirmée, l'acte juridique de l'UE concerné est intégré à l'annexe 1 de l'accord par décision du Comité mixte sur les transports terrestres. Il s'agit principalement d'actes juridiques de l'UE, p. ex. dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire ainsi que des infrastructures et transports routiers.

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 aussi 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. L'harmonisation du droit suisse avec celui de l'UE est importante pour garantir une politique coordonnée des transports qui lève les obstacles techniques et permet ainsi de fluidifier le transport ferroviaire transfrontalier et d'assurer l'accès au marché européen des entreprises de transport routier suisses.

### **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 le transfert de la route vers le rail ainsi que par l'aménagement d'itinéraires aussi directs que possible. L'accord y contribue fortement car il prévoit le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires à travers les Alpes, avec la construction de la NLFA.

La quantité de marchandises transportées à travers les Alpes suisses par la route et le rail a diminué entre 2018 et 2020, passant de 39,6 à 34,8 millions de tonnes (-12%). La principale raison de ce recul est probablement le ralentissement conjoncturel dû à la pandémie de COVID-19. Le trafic de transit constitue de loin la part la plus importante (près de 85%) du trafic transalpin à travers la Suisse. Le trafic intérieur représente quant à lui environ 10% et, en 2019, les trafics d'importation et d'exportation ne dépassaient pas 5%. La part de marché du rail dans le transport de marchandises transalpin atteignait presque 74% début 2021, un pourcentage exceptionnellement élevé dans l'arc alpin.

Le nombre de trajets de camions à travers les Alpes suisses est descendu en 2020 à 862'000 (soit un recul de 8% par rapport à 2018 ou de 38% par rapport à 2000). 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 RPLP et l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes. L'objectif de transférer de la route vers le rail 650'000 trajets de camions à travers les Alpes suisses par an est cependant encore loin d'être atteint. Le Gothard, dont la part s'élève à 72%, reste de loin le plus important carrefour routier, devant le Saint-Bernard et le Simplon.

Les recettes nettes de la RPLP se situent entre 1,4 et 1,6 milliard de francs par an. 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 Confédération utilise essentiellement sa part de recettes pour financer des infrastructures ferroviaires. Les cantons consacrent le tiers des recettes qui leur revient à des projets dans le domaine des transports.

**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.oft.admin.ch](http://www.oft.admin.ch)

Division Europe DE

Tél. +41 58 462 22 22, [sts.europa@eda.admin.ch](mailto:sts.europa@eda.admin.ch)

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