



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Négociations actuelles entre la Suisse et l'Union européenne:

qu'est-ce qui attend notre pays
et ses transports publics?

Colloque de l'UTP du 2 juillet 2024

Gery Balmer, directeur suppléant de l'OFT



L'Accord sur les transports terrestres (ATT)

- Accord d'accès au marché pour les transports internationaux (route, rail / trafic voyageurs et marchandises)
- Accès privilégié de la Suisse au marché européen par rapport aux États tiers
- Politique de transfert
- Obligation politique d'adapter le droit suisse au droit de l'UE **dans le champ d'application de l'ATT**, procédure d'équivalence (seulement trafic transfrontalier)

Conclusion: l'ATT est un accord important et bon pour la Suisse





L'ATT, partie d'un tout

- Pas de considération distincte de l'ATT possible
- Partie d'un paquet global – il faut prendre en compte les intérêts souverains de la Suisse
- Les Accords bilatéraux I étaient déjà un paquet
- Intérêts souverains dans les négociations actuelles:



Suisse: l'accès sans obstacle au marché intérieur européen est la pièce maîtresse du paquet... en tenant compte des particularités suisses.



UE: son objectif est d'octroyer les mêmes droits à tous les citoyens et les mêmes conditions de concurrence à toutes les entreprises.



Mécanisme actuel, privilèges, retard – le point de vue de l'UE

- La Suisse a accès au marché intérieur de l'UE
→ l'UE demande un «level playing field» / une égalité de traitement pour ce marché
- Privilèges suisses: poids-lourds de 40 t, interdiction de cabotage dans le trafic routier (voyageurs et marchandises), interdiction pour les poids-lourds de rouler la nuit et le dimanche, pas d'extension des capacités routières dans les Alpes, (sécurisation de l'initiative des Alpes), RPLP élevée
- L'application des actes législatifs de l'UE pertinents en Suisse prend du temps, voire ne se fait pas, s'il n'y a pas de volonté politique (TVI)



Ouverture contrôlée du TVI (I)

Base légale

Art. 1 Principes et objectifs généraux

1. Le présent Accord entre la Communauté et la Suisse vise, d'une part, à libéraliser l'accès des Parties contractantes à leur marché des transports routier et ferroviaire des marchandises et des voyageurs de manière à assurer un écoulement plus efficace du trafic sur l'itinéraire techniquement, géographiquement et économiquement le plus adapté pour tous les modes de transport visés par l'accord et, d'autre part, à déterminer les modalités d'une politique coordonnée des transports.

Malgré l'article de l'ATT, la Suisse n'a jamais repris les prescriptions de l'UE sur le TVI (2012/34/UE) (depuis 2007 sur la liste des acquis).

Exigence après l'exclusion complète du TVI de la reprise dynamique du droit:
adapter le champ d'application de l'ATT, avec des conséquences imprévisibles



Ouverture contrôlée du TVI (II)

De quoi s'agit-il? Cadre juridique de l'UE

Selon la reprise dynamique du droit, la suite est de reprendre le Recast (**directive 2012/34/UE**). Celui-ci comprend des prescriptions du troisième paquet ferroviaire (directive 2007/58/CE) sur l'**ouverture partielle du marché** du trafic voyageurs international ferroviaire.

Prescriptions restrictives de la directive 2012/34/UE:

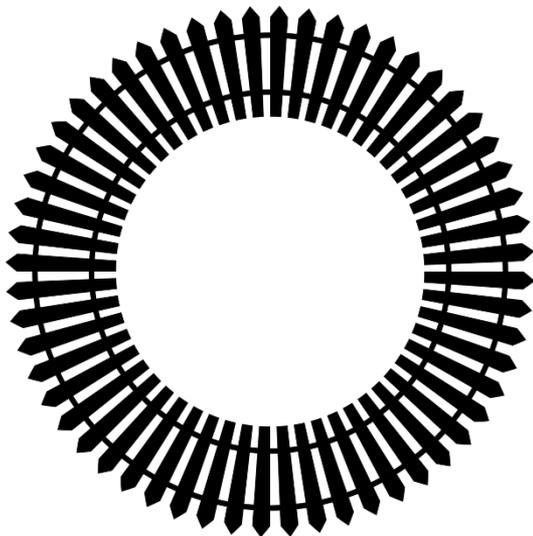
- **Finalité principale** du transport transfrontalier de voyageurs
- Pas de mise en danger de l'**équilibre économique** (trafic commandé)
- Indépendance, **sans coopération** (mais coopération possible)
- **Cabotage possible uniquement à des fins accessoires**





Ouverture contrôlée du TVI (III)

De quoi ne s'agit-il pas?



L'UE a également décidé d'ouvrir le trafic voyageurs ferroviaire national pour ses États-membres:

4^e paquet ferroviaire, pilier politique

- Exclu pour la Suisse du fait du champ d'application de l'ATT
- **Pas d'obligation d'ouvrir le marché national en Suisse**



Ouverture contrôlée du TVI (IV)

Particularités suisses

Mesures de protection selon le common understanding:

- Possibilité d'obliger les entreprises transportant des voyageurs à participer à l'**intégration tarifaire** dans les transports publics, alors que la définition des tarifs demeure de la compétence des entreprises
- Possibilité de donner la **priorité au trafic voyageurs cadencé lors de l'octroi des sillons**
- Respect des **standards sociaux** et des conditions de salaire et de travail usuelles dans la branche et la région

Autres mesures du mandat:

- Les coopérations restent possibles
- L'octroi des sillons reste national
- La qualité des TP n'est pas préitérée
- Le transfert du trafic reste promu





Exceptions actuelles à la reprise dynamique du droit

- Limite à 40 tonnes pour les poids-lourds
- Interdiction de cabotage dans le trafic routier (voyageurs et marchandises)
- Interdiction aux poids-lourds de circuler la nuit et le dimanche
- Pas d'extension des capacités routières dans l'espace alpin
- Acceptation de la RPLP

→ *inchangé*



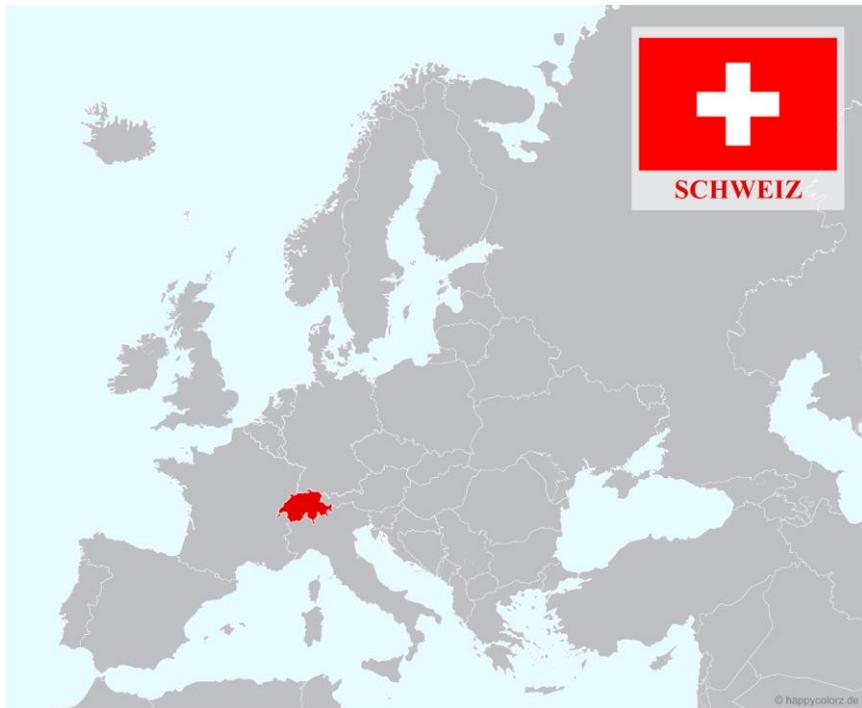
Aides d'État dans les transports terrestres

- Dans le **champ d'application** de l'ATT, soit dans le trafic international, la Suisse doit reprendre les **règles d'aide de l'UE**. Le trafic purement national (service public) n'est pas concerné.
- La Suisse doit désormais garantir une **surveillance** de ses aides étatiques dans le champ d'application de l'ATT (et d'autres accords) → «système à deux piliers»
- Conclusion: dans les transports terrestres, la plupart des aides étatiques actuelles de la Suisse devraient être **conciliables** avec le droit européen en la matière.
- 30 millions de francs pour le TVI ne font pas partie des aides, mais une mise en œuvre non discriminatoire est capitale.





Pourquoi développer l'ATT?



- Accent sur l'intérêt prépondérant de l'ATT et de la Suisse
- Au milieu de l'Europe: la Suisse veut garder son accès au marché intérieur de l'UE, aussi bien sur la route que le rail
- TVI – se mettre aussi à la place de la clientèle:
une ouverture contrôlée partielle pourrait entraîner de nouvelles offres ou le retour d'offres suspendues

Conséquences sur les TP?

- Discussion factuelle nécessaire
- La Suisse n'est / ne sera pas membre de l'UE

Mettre en doute les bruits qui courent:

- Pas d'ouverture nationale du marché; le système suisse reste intact
- Des comparaisons naïves avec l'Allemagne, l'Autriche et la France sèment le trouble
- Le modèle de coopération n'est pas interdit dans l'UE
- Pas de centralisation des services d'octroi des sillons en Europe
- Pas de suppression de relations suisses cadencées du fait de nouvelles offres du TVI
- Pas de surcoûts infrastructurels faramineux seulement du fait de l'ouverture contrôlée du TVI



🇨🇭 Évaluation des résultats



- Les négociations se poursuivent
 - Base: mandat du Conseil fédéral
 - Maintenant:
ne pas faire de suppositions,
mais juger du résultat à la fin
-