

1. Transports terrestres : la politique suisse des transports au regard de la réglementation européenne

L'accord de 1999 sur le transport terrestre a apporté des avantages considérables à la Suisse. Les entreprises de transport suisses ont obtenu l'accès au marché de l'UE ; les normes techniques, ainsi que les réglementations en matière de licences et les dispositions sociales, ont été harmonisées. Parallèlement, l'UE a accepté d'importantes spécificités suisses telles que la taxe sur les poids lourds (LSVA), l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, et la politique suisse de report modal.

Toutefois, avec les Accords bilatéraux III, cet accord intègre également de nouveaux éléments institutionnels.

Le protocole institutionnel mentionne explicitement l'alignement sur les actes juridiques pertinents de l'UE, l'interprétation uniforme, le suivi et le règlement des différends.

Voici la première dimension critique :

Bien que la Suisse obtienne contractuellement d'importantes exceptions en matière de politique des transports, elle lie plus étroitement le reste du développement de ses transports terrestres transfrontaliers aux évolutions juridiques futures de l'UE.

Les «Gigaliners» – un bon exemple de la précision nécessaire

Lors de discussions politiques, il a été affirmé que la Suisse pourrait devoir payer 60 à l'avenir. Autoriser les poids lourds. Or, selon le contrat négocié, ce n'est pas le cas.

La limite de 40 tonnes est explicitement protégée et exemptée de toute adaptation législative dynamique. Selon le gouvernement fédéral, les mesures suivantes demeurent également protégées : la taxe sur les poids lourds (LSVA), l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, l'interdiction du cabotage pour les entreprises de l'UE sur le transport intérieur suisse et la politique de report modal inscrite dans la Constitution.

Il s'agit d'un résultat de négociation substantiel en faveur de la Suisse et il convient de le présenter comme tel sur notre plateforme.

Qu'en est-il des futures réglementations européennes en matière de transport qui ne relèvent pas de ces exceptions explicitement prévues ?

Le mécanisme d'adoption juridique dynamique s'y applique généralement.

Ouverture des services ferroviaires internationaux de voyageurs

Le transport ferroviaire international de voyageurs va être davantage ouvert. Le Conseil fédéral prévoit des services transfrontaliers supplémentaires, tout en soulignant que la qualité des transports publics suisses est protégée par un cadre réglementaire spécifique.

Cela peut certainement être attrayant pour les voyageurs : davantage de liaisons internationales directes et de concurrence.

Mais cela affecte l'architecture des transports publics suisses, avec ses horaires fréquents, ses correspondances coordonnées, son système tarifaire intégré et le rôle important des entreprises de transport financées par l'État. C'est précisément pour cette raison que l'impact à long terme des règles de libéralisation du marché européen sur le système suisse sera crucial.

Aides d'État

De nouvelles règles relatives aux aides d'État sont également mises en place. Le gouvernement fédéral souligne que ces règles ne concernent que le transport terrestre transfrontalier ; les transports publics intérieurs ne seront pas affectés.

C'est important. Néanmoins, un nouveau principe se dessine :

Le soutien public à une entreprise de transport transfrontalier ne sera plus évalué uniquement selon des critères politiques suisses, mais également selon les règles convenues en matière d'aides d'État.

Conclusion

L'accord sur les transports terrestres ne constitue pas une trahison de la politique suisse en matière de transports. Les principaux acquis ont été remarquablement bien préservés.

Mais c'est précisément pour cette raison qu'il convient d'y regarder de plus près : des exceptions sont garanties par la Suisse ; pour le reste du domaine, l'alignement réglementaire sur l'UE est institutionnalisé.

La question à long terme est donc la suivante :

Les clauses de sauvegarde négociées aujourd'hui resteront-elles suffisamment robustes si les politiques européennes en matière de transport, de climat, de concurrence et de mobilité évoluent de manière significative au cours des 20 prochaines années ?

Peter Ruckstuhl, au 12 août 2026