



## La politique suisse en matière de transports

© DG Trésor

Décembre 2019

*La Suisse se caractérise par l'importance des investissements publics dans les infrastructures et par la prépondérance du ferroviaire pour le fret transalpin. La Suisse a signé avec l'UE des accords sur le transport terrestre et le transport aérien (accords bilatéraux dits « I » de 1999) et joue un rôle actif dans les instances internationales de coopération en matière de transports.*

### I – Un effort budgétaire soutenu et une planification de long terme

L'article 81a de la Constitution fédérale dispose que « la Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câble soit proposée dans toutes les régions du pays ». En Suisse, les dépenses publiques dans les transports représentent plus de 17 Mds CHF/an, soit 2,7% du PIB<sup>1</sup>. La Confédération en assure environ la moitié et les cantons et les communes un quart chacun. Ces dépenses financent pour moitié l'infrastructure routière et pour moitié l'infrastructure et les transports ferroviaires<sup>2</sup>.

#### A – Un financement des dépenses fédérales à travers deux fonds dédiés

En 2018, les dépenses fédérales pour les transports se sont élevées à 10,3 Mds CHF (1,5% du PIB), dont près des deux tiers pour le transport ferroviaire, 33,6% pour les routes et 1,8% pour l'aviation. Les seules dépenses fédérales d'investissement dans les transports ont représenté 5,8 Mds CHF, soit la moitié des dépenses publiques fédérales d'investissement et 0,8% du PIB. Le financement des dépenses publiques fédérales est essentiellement assuré via deux fonds disposant d'une comptabilité propre et n'ayant pas autorisation d'endettement :

- Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), en charge du financement de l'exploitation, de la modernisation et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le fonds est alimenté par plusieurs ressources fiscales affectées (dont une partie de la taxe poids lourd) et des contributions cantonales et fédérales, pour un montant annuel d'environ 5 Mds CHF<sup>3</sup>;
- Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), permettant de financer l'exploitation et l'extension du réseau de routes nationales – propriété de la Confédération - et des projets d'agglomération. Il est alimenté par des recettes fiscales affectées et des contributions cantonales, pour un montant d'environ 3 Mds CHF/an.

Le FIF et le FORTA sont gérés par l'administration fédérale (l'Office fédéral des transports pour le FIF et l'Office fédéral des routes pour le FORTA), en charge de la planification, de l'évaluation ex ante et du suivi des projets.

#### B – Une planification des infrastructures et des dépenses publiques de transports

L'existence de deux fonds aux ressources stables permet une planification pluriannuelle des dépenses publiques et des infrastructures de transport:

<sup>1</sup> Source Eurostat. 1,9% en moyenne dans l'UE et 2,1% en France (2017).

<sup>2</sup> La navigation et l'aviation représentent des postes de dépenses peu importants (environ 300 MCHF en 2014).

<sup>3</sup> Recettes prévues en 2019 ; elles devraient atteindre 5,3 Mds CHF en 2021. Voir détails en Annexe 1.



- le plan sectoriel des transports définit une vision à long terme (10-15 ans) pour la politique de transports et permet la coordination du développement des infrastructures et du territoire ;
- le FIF et le FORTA financent des projets d'infrastructures de grande ampleur, ainsi que des « programmes » d'infrastructures à long terme (regroupant un ensemble de projets de moindre ampleur) dont le Parlement approuve les étapes pluriannuelles de réalisation – soumises au référendum facultatif<sup>4</sup>. Chaque année, le Parlement fixe le montant des crédits d'engagements pour les projets et programmes en cours ;
- tous les quatre ans, le Parlement fédéral fixe un plafond quadriennal aux dépenses d'exploitation et de modernisation du FIF et aux dépenses d'exploitation du FORTA. Chaque année, le Parlement octroie, dans la limite de ces plafonds, les crédits d'engagement correspondants;
- le Conseil fédéral rend périodiquement compte au Parlement fédéral.

## II – Une politique de développement durable du secteur des transports

### A – Une politique d'encouragement au report modal du fret transalpin

Le transfert du fret transalpin de la route au rail est inscrit dans la Constitution fédérale depuis 1994 et la loi sur le transfert du transport de marchandises a fixé un objectif de réduction du nombre de camions circulant dans les Alpes suisses de 1,4 million en 2000 à 650.000 en 2018.

Aussi la Suisse a-t-elle mis en place une politique d'incitation au report modal du fret transalpin qui combine des mesures destinées à développer le fret ferroviaire (modernisation de l'infrastructure, indemnités d'exploitation et aides à l'investissement, poids maximal autorisé plus avantageux pour le ferroviaire<sup>5</sup>) et à rendre le fret routier moins attractif (interdiction pour les poids lourds de circuler la nuit et le dimanche, redevance poids lourds liée aux prestations, RPLP<sup>6</sup>, depuis 2001).

Entre 2000 et 2018, la quantité de marchandises passant par les Alpes suisses a augmenté de 42,1% et les flux de fret routier transalpin en Suisse ont reculé de 33%. La part du rail dans le fret transalpin est de 70,5% (27,9% en Autriche et 13,7% en France). Le nombre de poids lourds circulant à travers les Alpes suisses - 941.000 en 2018 – demeure cependant supérieur à l'objectif de 650.000. Le rail représente au total 37% du fret suisse.

### B – Un objectif de réduction des émissions du secteur des transports de moitié d'ici 2050

La politique suisse des transports doit contribuer à la mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2050, adoptée en 2017, qui fixe un objectif de réduction de 50% de la consommation énergétique dans le secteur des transports – qui représente plus d'un tiers de la consommation d'énergie en Suisse. L'OFT a développé un programme de soutien aux projets favorisant l'utilisation rationnelle de l'énergie et des énergies renouvelables dans les transports publics. La réduction de la part modale de la voiture, qui représente 65% du transport de personnes, constitue un autre enjeu de la politique de transports suisse, sachant que l'OFT prévoit une hausse de 25% du trafic de voyageurs à l'horizon 2040.

## III – L'ouverture des marchés de transports suisses est de facto limitée

La Suisse a signé avec l'UE deux accords sur les transports (accord sur les transports terrestres et accord sur le transport aérien), faisant tous deux partie du paquet « Bilatéral I » entré en vigueur en 2002. Ils prévoient une ouverture réciproque – mais incomplète<sup>7</sup> - des marchés de transports et conduisent à une reprise non automatique par la Suisse de la majorité de l'acquis communautaire. L'UE a notamment obtenu, en échange de la reconnaissance de la RPLP, un relèvement du tonnage maximal autorisé en Suisse (de 28t à 40t).

Les entreprises suisses à capitaux - entièrement ou majoritairement – publics détiennent des parts de marché importantes dans les secteurs du transport ferroviaire de passagers et du fret et le transport national et international de passagers par route est peu développé<sup>8</sup>. La Confédération dispose par ailleurs d'un monopole sur la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales.

<sup>4</sup> Si un comité réunit 50.000 signatures dans un délai de 100 jours après la publication de l'arrêté fédéral adoptant l'étape d'aménagement, ce dernier est soumis au vote du peuple et ne peut entrer en vigueur que si la majorité du peuple l'accepte.

<sup>5</sup> 40 t sur route et 44 t – soit le poids maximal autorisé dans l'UE - pour le transport de camions ou de containers sur rail.

<sup>6</sup> En moyenne 325 CHF pour un passage de frontière à frontière ; près d'un tiers des recettes proviennent de véhicules UE.

<sup>7</sup> Sont exclus des accords le « cabotage », c'est-à-dire le transport à l'intérieur d'un pays par une entreprise étrangère.

<sup>8</sup> Voir annexe 3.



## ANNEXE 1 : Les fonds de financement des infrastructures de transport

### I – Transport ferroviaire

#### A – Le FIF

Le Fonds d'infrastructure ferroviaire remplace depuis 2016 le fonds temporaire pour les grands projets ferroviaires (FTP, créé en 1998) et dispose d'un champ d'action élargi à l'ensemble des dépenses de la Confédération en matière d'infrastructures ferroviaire et à la participation cantonale au financement de celles-ci (le FTP finançait seulement les grands projets ferroviaires). Il a été mis en place afin d'améliorer la lisibilité des dépenses publiques et de la planification des infrastructures et d'amortir la dette du FTP. L'objectif était également de centraliser – à des fins d'efficacité- le financement des dépenses d'investissement et des dépenses d'exploitation. Il dispose de plusieurs sources de revenus, inscrites dans la Constitution fédérale :

- Recettes fiscales affectées :
  - o Jusqu'aux 2/3 des recettes de la RPLP;
  - o 0,1% de la TVA;
  - o 2% des recettes de l'impôt fédéral direct des personnes physiques ;
- Contributions :
  - o Confédération : 2,3 Mds CHF des finances fédérales générales ;
  - o Cantons : 500 MCHF, en compensation de la prise en charge par le FIF de l'ensemble des dépenses d'infrastructures;
- Ressources temporaires :
  - o 0,1% supplémentaire de la TVA (au plus tard jusqu'en 2030) ;
  - o 9% du produit de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburants (jusqu'à remboursement des avances du fonds FTP et au maximum 310 MCHF/an).

La loi fédérale dispose que le fonds doit financer en priorité les dépenses d'exploitation et de modernisation de l'infrastructure. Le FIF prend en charge :

- Les dépenses d'exploitation et de modernisation des infrastructures : le FIF finance les indemnités et prêts octroyés par la Confédération aux 39 gestionnaires d'infrastructures avec lesquels des conventions quadriennales de prestations, qui fixent les objectifs à atteindre et les moyens financiers alloués par la Confédération –13,2 Mds CHF pour la période 2017-2020 -, ont été signées ;
- Les projets d'aménagements<sup>9</sup> : le Parlement approuve les crédits d'engagement des grands projets et des étapes d'aménagement des programmes d'infrastructures (voir liste ci-dessous) financés par le FIF, qui sont réalisés via des conventions de mise en œuvre conclues entre la Confédération et les entreprises ferroviaires ou les sociétés maîtres d'ouvrage.
- Le paiement des intérêts de la dette du FTP et son amortissement : depuis 2019, 50% des recettes de la RPLP et les recettes de l'impôt sur les huiles minérales affectées au FIF seront utilisés pour le remboursement de la dette du FTP (8,8 Mds CHF). Le FIF devra également constituer une réserve afin d'absorber les fluctuations de ressources.

#### B – Autres dépenses publiques en faveur du secteur ferroviaire

Certaines dépenses sont directement imputées sur le budget fédéral ordinaire, telles que les indemnités d'exploitation et contributions d'investissement visant à encourager le fret ferroviaire (190 MCHF en 2019, essentiellement pour encourager le report modal de la route au rail pour le trafic transalpin) et la part fédérale (1 Md CHF en 2019) des indemnités pour le transport régional de voyageurs (environ 2 Mds CHF/an), dont l'offre est commandée et financée conjointement par la Confédération et les cantons.

### II – Transport routier

#### A – FORTA

Le FORTA, entré en vigueur en 2018, remplace le fonds d'infrastructure, mis en place en 2007, et en partie le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Il est financé par plusieurs ressources prévues par la Constitution fédérale:

- Des recettes fiscales affectées :
  - o 100% de la vignette autoroutière ;

<sup>9</sup> Le FIF est en charge du financement des aménagements ferroviaires à toutes les échelles, à l'exception des projets strictement urbains (tram, métro) et des trains de montagne (zones habitées une partie de l'année et zones touristiques).



La politique suisse en matière de transports – Décembre 2019 © DG Trésor

- 100% de l'impôt sur les véhicules automobiles ;
  - 10% de l'impôt sur les huiles minérales;
  - 100% de la surtaxe sur les huiles minérales ;
  - 100% de la future redevance sur les véhicules électriques (mise en place prévue en 2020, recettes estimées à 90 MCHF/an) ;
- Des contributions cantonales, à hauteur de 60 MCHF par an (à partir de 2020), en contrepartie de l'intégration de 400 km de routes cantonales dans le réseau national en 2020.

Le FORTA finance :

- Les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des routes nationales. Les grands projets routiers font partie de ces dépenses mais sont exclus du plafond de dépense quadriennal fixé par le Parlement ;
- Les projets d'extension du réseau routier national : le FORTA finance le Programme de développement stratégique (PRODES) pour les routes nationales, qui regroupe l'ensemble des projets d'extension nécessaires au maintien à long terme de la fonctionnalité des routes. Le Conseil fédéral met à jour le PRODES tous les quatre ans et propose l'approbation du crédit d'aménagement pour la prochaine étape d'aménagement ;
- Les contributions fédérales à des projets d'agglomération.

#### B - Autres sources de financement publiques pour les transports routiers et d'agglomération

Le FSCR, disposant de 50% des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (environ 1,5 Md CHF/an), continue de financer certaines dépenses, essentiellement des contributions aux cantons.

Les cantons et les communes contribuent au financement des infrastructures de transport routier (routes cantonales et communales) et de transport urbain.

Revenus et dépenses du FIF et du FORTA (budget 2019)

Compte spécial	Poste	Montant (MCHF)
FIF	Recettes	
	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations	743
	TVA	680
	Impôt sur les huiles minérales	280
	Impôt fédéral direct	230
	Contributions des cantons	541
	Apport du budget général de la Confédération	2 526
	Apports totaux	5 000
	Dépenses <sup>10</sup>	
	Exploitation	642
	Modernisation des infrastructures	2 486
	Aménagements (total)	1 100
	- Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes	261
	- Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)	562
	- Raccordement aux LGV	68
	- Protection contre le bruit	40
	- PRODES 2025	179
	- CEVA	1
	Total des dépenses	5 034
	<b>Total dépenses d'investissement<sup>11</sup></b>	<b>3 592</b>
Recettes		
Surtaxe sur les huiles minérales	1 772	
Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette)	354	

<sup>10</sup> Liste non exhaustive.

<sup>11</sup> Sont comptabilisées comme telles les dépenses liées à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure.



FORTA	Impôt sur les véhicules automobiles	440	
	Impôt sur les huiles minérales	134	
	Apport temporaire issu de l'ancien fonds	183	
	Autres	231	
	Apports totaux	2 931	
	Dépenses <sup>12</sup>		
	Exploitation	378	
	Entretien des routes nationales	1 042	
	Aménagement des routes nationales	530	
	PRODES des routes nationales	470	
	- <i>Achèvement du réseau des routes nationales</i>	260	
	- <i>Élimination des goulets d'étranglement</i>	210	
	Programme en faveur du trafic d'agglomération	338	
	Total des dépenses	2 758	
	<b>Total dépenses d'investissement<sup>13</sup></b>	<b>2 278</b>	
	Réserves du fonds	2 808	

<sup>12</sup> Liste non exhaustive.

<sup>13</sup> Les dépenses d'investissements regroupent les dépenses d'entretien et d'aménagement, le PRODES et le programme en faveur du trafic d'agglomération.

**ANNEXE 2 : Programmes pluriannuels d'investissements dans les infrastructures de transport en cours****I - Infrastructures ferroviaires**

La stratégie de long terme de la Suisse pour le rail est mise en œuvre via le *Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire* (PRODES), élaboré par le Conseil Fédéral. La Confédération prévoit un investissement total d'environ 50 Mds CHF (7,2% du PIB) entre 2015 et 2050. Le PRODES est divisé en trois étapes d'aménagement, qui regroupent les projets d'aménagement, hors grands projets ferroviaires, dont la réalisation est prévue à l'horizon de 10 ou 15 ans.

La première (2015-2025, 6,4 Mds CHF) est en cours de réalisation. Le Parlement fédéral prépare a adopté au mois de juin 2019 la deuxième étape du PRODES, qui prévoit 12,9 Mds CHF d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035.

Parallèlement au PRODES, 5 programmes et projets d'aménagements ferroviaires, antérieurs à la mise en place du FIF mais dont le financement a été intégré au fonds, sont en cours de réalisation :

- Trois d'entre eux s'achèveront en 2020 :
  - o la construction de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), destinée à faire face à l'augmentation du trafic transalpin, comprenant les tunnels de base du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri pour un coût total de 23,5 Mds CHF (3,4 % du PIB de 2018)<sup>14</sup> ;
  - o la construction d'un corridor de 4 mètres sur l'axe du Saint-Gothard, afin d'accroître la capacité du rail pour le transport de marchandises (990 MCHF, 0,1% du PIB) ;
  - o le programme de raccordement aux lignes à grande vitesse, visant à améliorer la connexion de la Suisse aux réseaux ferroviaires européens (1,1 Md CHF, soit 0,2% du PIB) ;
- 2 prendront fin 2025 :
  - o le programme de développement de l'infrastructure ferroviaire (dit « ZEB »), pour 5,4 Mds CHF (0,8% PIB) ;
  - o le programme de réduction du bruit ferroviaire (1,5 Md CHF soit 0,2% du PIB).

**II - Infrastructures routières**

Les investissements dans les infrastructures routières nationales sont réalisées via le PRODES pour les routes nationales qui finance des aménagements afin de faire face à l'augmentation du trafic routier. Le programme prévoit des investissements d'un montant total de 29,8 Mds CHF d'ici 2040, dont 14,8 Mds CHF (2,1% du PIB) d'ici 2030.

**III - Projets d'agglomération**

Le Programme en faveur du trafic d'agglomération permet un cofinancement fédéral à hauteur de 30 à 50% de projets de transport en agglomération. Le programme est réparti en tranches quadriennales. 5,7 Mds CHF ont été investis depuis 2008 (0,8% du PIB). Le Parlement fédéral a adopté au mois de septembre 2019 les crédits pour la période 2019-2023 (1,4 Md CHF soit 0,2% du PIB).

Les agglomérations proposent des projets de transports, qui font l'objet d'une évaluation ex ante par le Conseil fédéral. Sur la base de cette évaluation, le Conseil fédéral propose au Parlement un cofinancement des projets jugés prioritaires.

Le Conseil fédéral, en charge de la planification des infrastructures, assure la coordination entre les projets ferroviaires, routiers et ceux en matière de transport dans les agglomérations.

**ANNEXE 3 : Principaux acteurs du secteur suisse des transports****I - Secteur ferroviaire****A - Transport de passagers et de marchandises**

Le secteur du transport ferroviaire suisse est caractérisé par la coexistence d'une entreprise nationale dominante (les CFF, société anonyme dont la Confédération est le seul actionnaire, qui exploite 62% du réseau ferroviaire suisse, assure 75% du transport de passagers et près des deux tiers du fret ferroviaire transalpin) et de nombreux concessionnaires à capitaux publics (tels que BLS, codétenu par le canton de Berne (56%) et la Confédération (22%), exploitant le deuxième réseau ferroviaire suisse et assurant 25% du fret ferroviaire transalpin) ou privés (notamment fret et trains de montagne).

SNCF est présente en Suisse dans le secteur du transport ferroviaire de passagers par l'intermédiaire de TGV Lyria, SA de droit français codétenue à 74% avec les CFF, qui constitue le 3<sup>e</sup> réseau paneuropéen de la SNCF (5,5 millions de passagers en 2015) et dans le fret ferroviaire par le biais de BLS Cargo, codétenue par BLS (52%), SNCF Logistics (45%) et une filiale du groupe italien Ambrogio (3%).

La loi de réorganisation de l'infrastructure ferroviaire, récemment adoptée par le Parlement fédéral, prévoit la création d'un établissement indépendant pour l'attribution des sillons, la participation des entreprises de transport à la planification des horaires et des investissements ainsi que des compétences accrues pour l'autorité de régulation.

**B - Construction de matériel roulant et d'infrastructures ferroviaires**

La construction de matériel roulant est principalement assurée par le groupe suisse Stadler et par les filiales suisses de grands groupes internationaux comme Bombardier ou Siemens. Alstom, qui dispose d'un site de production de petites séries faisant office de centre de test bogies (seul site de cette nature pour Alstom à l'échelle mondiale), a remporté des commandes importantes en Suisse, la dernière portant sur la fourniture aux CFF de 47 locomotives bimodes électrique/diesel pour 175 MEUR.

D'autres grands groupes français sont présents sur le marché suisse de la construction des infrastructures ferroviaires, tels que Thalès, actif en Suisse dans le domaine de la signalisation ferroviaire, qui travaille actuellement au creusement du tunnel du Ceneri et EGIS, qui a obtenu en mai 2017 deux contrats d'ingénierie pour les travaux d'extension de la deuxième ligne du métro lausannois et la construction d'une troisième ligne.

**II - Transport routier**

CarPostal, filiale de l'entreprise publique LaPoste, est titulaire d'une importante partie des concessions de lignes régionales de bus (qu'elle sous-traite en partie).

Les liaisons routières à l'échelle nationale sont considérées comme un complément à l'offre de transport ferroviaire - la loi fédérale prévoyant qu'une concession peut seulement être octroyée si elle ne crée pas de concurrence préjudiciable aux offres de transports existantes - et sont peu développées (3 concessions en cours). Plusieurs entreprises de transport routier, dont Ouibus, offrent des lignes internationales desservant la Suisse, mais le volume de passagers demeure modeste par rapport au trafic ferroviaire.

**III - Transport aérien et secteur aéronautique**

Swiss, compagnie aérienne suisse rachetée par Lufthansa en 2007, demeure la première compagnie à desservir l'aéroport de Zurich (52,9% des passagers en 2018) tandis qu'Easy Jet s'est fortement développée dans les deux autres aéroports nationaux (45% des passagers à l'aéroport de Genève et 60,4% à l'EuroAirport), où la part de marché d'Air France est en recul (3,1% à l'EuroAirport et 4,1% à l'aéroport de Genève, contre respectivement 12,4% et 5,7% en 2010).

Plusieurs entreprises françaises du secteur aéronautique sont présentes sur le marché aéronautique suisse, dont Airbus, dont la dernière commande de Swiss date de 2014 et Atos, qui contribue à la sécurité aérienne suisse (développement d'un centre «*command & control* »).



## Annexe 4 : les accords UE-Suisse sur les transports

### I - Accord sur les transports terrestres

#### A - Contenu de l'accord

L'accord permet une ouverture réciproque des marchés de transport terrestre de personnes et de marchandises sur la base du principe de non-discrimination. L'accord libéralise :

- le transport ferroviaire international de marchandises<sup>15</sup> (le transport national et infranational étant exclus du champ de l'accord) en garantissant un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. L'accord requiert l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires et une séparation (au moins comptable) de la gestion de l'infrastructure et des services de transport. Il prévoit un engagement de la Suisse à la construction de tunnels ferroviaires (NLFA);
- le transport routier international de marchandises et de personnes (le transport à l'intérieur d'un même pays étant exclu du champ de l'accord). L'accord prévoit l'harmonisation de certaines normes (sociales, techniques, etc.), reprend l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse et la RPLP suisse et prévoit le relèvement du poids maximal autorisé des camions en Suisse.

L'accord fixe des objectifs communs pour la politique de transports. Il prévoit la possibilité de prendre des mesures de sauvegarde (unilatérales ou consensuelles) et des mesures de rééquilibrage en cas de non-respect de l'accord par l'autre partie. L'accord est géré par un comité mixte.

#### B - Reprise de l'acquis communautaire

La réforme des chemins de fer a transposé en droit suisse une grande partie des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> paquets ferroviaires UE. La loi d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI), adoptée en septembre 2018, complète la reprise du 1<sup>er</sup> paquet (mise en place d'un service indépendant d'attribution des sillons). La reprise des dispositions du 2<sup>e</sup> paquet relatives à l'ouverture complète du fret n'est pas prévue. La reprise du 3<sup>e</sup> paquet ferroviaire en droit suisse est en cours : la Suisse a repris les dispositions en matière de certification des conducteurs et l'OBI vise à rapprocher le droit suisse du droit européen en ce qui concerne les droits des passagers. La reprise des dispositions du 3<sup>e</sup> paquet relatives à l'ouverture du transport international de voyageurs est à l'étude, celle des dispositions relatives à l'ouverture du fret n'est pas prévue. La reprise du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire en droit suisse est à l'étude ; la libéralisation complète du transport de voyageurs n'est cependant pas prévue.

Certaines dispositions de l'accord constituent des lignes rouges pour la Suisse, notamment l'inclusion du cabotage dans l'accord, le poids maximal autorisé pour les poids lourds (le passage à 44t étant pour le moment exclu) et la préservation du système suisse de réduction du bruit du matériel roulant.

### II - Accord sur le transport aérien

#### A - Contenu de l'accord

L'accord prévoit la liberté d'établissement dans le territoire des deux parties pour le marché du transport aérien. Il fixe des règles en matière de concurrence, principalement sous le contrôle de la Commission européenne, et d'aides d'Etats, contrôlées par les autorités de surveillance suisse et européennes. L'accord libéralise par ailleurs l'accès au trafic aérien pour les transporteurs communautaires et suisses - les vols à l'intérieur d'un même Etat assurés par une compagnie étrangère demeurent exclus<sup>16</sup>. L'accord est géré par un comité mixte ; les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires.

#### B - Reprise de l'acquis communautaire

La Suisse reprend les évolutions du droit européen en matière de transport aérien. Elle participe à l'Agence européenne de la sécurité aérienne et au Ciel unique européen depuis 2006.

<sup>15</sup> Les prestations de transport ferroviaire international de voyageurs ne sont à l'heure actuelle possibles que dans le cadre d'une coopération entre une entreprise suisse et une entreprise étrangère.

<sup>16</sup> Les négociations à ce sujet sont suspendues dans l'attente d'un règlement de l'accord institutionnel.



### **III - Clause d'exemption pour les marchés publics**

L'accord entre la Confédération Suisse et la Communauté Européenne sur certains aspects relatifs aux marchés publics, signé en 1999, contient une clause d'exemption pour les industries de réseau (télécommunications, transport ferroviaire et énergie hors électricité). L'article 3 alinéa 5 de l'accord prévoit ainsi que « le présent chapitre ne s'applique pas aux marchés passés par des opérateurs de télécommunications, par des opérateurs ferroviaires et par les entités opérant dans le domaine de l'énergie autre que l'électricité, pour leurs achats destinés à leur permettre d'assurer un ou plusieurs services lorsque d'autres entités sont libres d'offrir les mêmes services dans la même aire géographique à des conditions substantiellement identiques ».

**Annexe 5 : participation de la Suisse aux espaces de concertation internationaux en matière de transports**

La Suisse participe à de nombreux espaces de concertation internationaux en matière de transports :

- Transport routier :
  - o la Suisse a été à l'initiative du Processus de Zurich, instance de coopération transalpine créée suite à des accidents dans des tunnels routiers alpins, réunissant la Suisse, l'Allemagne, l'Italie, la France, l'Autriche, le Liechtenstein et la Slovénie ;
  - o la Suisse a rejoint l'Alliance du Routier, lancée en janvier 2017 à l'initiative de la France avec l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège et la Suède, qui vise à lutter contre la concurrence déloyale dans le transport routier européen;
- Transport ferroviaire :
  - o le siège de l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) est basé à Berne ;
  - o des négociations sont en cours sur la participation de la Suisse à l'Agence ferroviaire européenne ;
  - o la Suisse a préparé la déclaration commune sur les mesures d'urgence pour les corridors de fret européen Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée - faisant suite aux perturbations du trafic ferroviaire dues à l'affaissement d'une voie à Rastatt ayant nécessité la fermeture d'un tronçon de ligne et la mise en place de déviations pendant plusieurs semaines;
- Transport aérien :
  - o La Suisse participe à l'Agence européenne de la sécurité aérienne et au Ciel unique européen ;
  - o la Suisse fait partie de l'espace aérien sous-régional FABEC (« *Functional Airspace Block Europe Central* »), dont relèvent également la France, l'Allemagne, le Benelux et les Pays-Bas et qui réunit 55% du trafic européen (5,8 millions de vols/an) - l'espace aérien géré par SKYGUIDE couvrant, sur délégation de la DSNA, une partie du territoire français ;
- La Suisse est également membre de la Convention alpine, accord entre les huit États alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Monaco, Suisse et Slovénie) et l'Union européenne visant à promouvoir la protection des Alpes et leur développement durable.

Copyright  
Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique de Berne, adresser les demandes à [berne@dgtresor.gouv.fr](mailto:berne@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité  
Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Auteur : Service Économique Berne  
Service Économique  
Adresse : Schosshaldenstrasse 46, Bern 3007 Suisse

Rédigé par : Camille Saint-Genis  
Revu par : Christian Gianella

Version du 25 septembre 2018  
Version originelle