

Communiqué de presse du 3 mai 2018

L'ASTAG et l'UTP rejettent tout assouplissement de l'interdiction de cabotage dans le trafic marchandises et voyageurs

Un assouplissement de l'interdiction de cabotage en vigueur en Suisse menacerait l'ensemble du secteur des transports ferroviaires et routiers du pays. De plus, les conséquences sur l'environnement et la politique de transfert seraient fatales, comme l'indique une étude mandatée par l'ASTAG et l'UTP. Pour ces raisons, l'interdiction de cabotage ne doit en aucun cas être remise en question dans les prochaines négociations avec l'UE en vue d'un accord-cadre.

L'interdiction des courses de cabotage entre deux points situés en Suisse avec des véhicules étrangers est d'une importance capitale pour toute l'industrie helvétique des transports routiers et ferroviaires. Un assouplissement des dispositions en vigueur entraînerait une augmentation massive du nombre de camions étrangers et pousserait le secteur suisse des transports à la ruine à travers un dumping salarial et social.

Avant les négociations qui s'annoncent avec l'Union européenne au sujet d'un accord-cadre, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et l'Union des transports publics (UTP) ont donc chargé le bureau Ecoplan d'examiner en détail l'importance de l'interdiction de cabotage. L'étude externe d'Ecoplan a analysé les conséquences d'un allègement des dispositions légales actuelles (voir encadré) sur l'économie, l'environnement et au niveau social. En voici les principaux résultats:

- Les prestations de transport de véhicules immatriculés en Suisse subiraient une baisse allant jusqu'à 12 % dans le fret routier, 6 % dans le trafic de lignes international ferroviaire et 30 % dans la branche des autocars de voyage.
- Inversement, le nombre de véhicules étrangers augmenterait fortement, ce qui mènerait à une hausse générale du trafic sur les routes suisses.
- Une conséquence directe serait une forte pression sur les salaires et l'emploi tant dans le transport de marchandises que dans le trafic voyageurs. Selon les calculs de l'étude, plus de 5000 emplois seraient menacés en Suisse.
- Outre les pouvoirs publics, dont les recettes diminueraient (impôts sur les véhicules à moteur et les huiles minérales), mais qui verraient leurs dépenses enfler (hausse du besoin d'indemnisations pour le financement de la même offre dans le trafic ferroviaire voyageurs), l'environnement serait également affecté. L'étude prévoit en effet une augmentation du trafic marchandises routier, un transfert du trafic du rail vers la route et une croissance du nombre d'heures de bouchons.

Un assouplissement de l'interdiction de cabotage aurait donc de lourdes retombées pour l'économie, la société, l'environnement et le secteur des transports ferroviaires et routiers. Dans le même temps, l'important objectif politique suisse du transfert de la route au rail risquerait d'être véritablement torpillé. «L'effet serait un transfert inversé du rail vers la route, ce qui aggraverait les

atteintes à l'environnement et causerait davantage de bouchons», a expliqué Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP. Une chose est claire pour le président central de l'ASTAG Adrian Amstutz: «Un allègement de l'interdiction de cabotage tuerait l'industrie suisse des transports sur la route et sur le rail!»

Pour ces raisons, l'ASTAG et l'UTP demandent au Conseil fédéral de défendre l'interdiction de cabotage face à l'UE. Il en va de l'intérêt de l'ensemble du secteur des transports ainsi que de l'économie, de l'environnement et de la société.

Renseignements

André Kirchhofer, vice-directeur de l'ASTAG | 031 370 85 21

Bruno Galliker, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 38

L'étude (en allemand) est disponible à l'adresse www.voev.ch/kabotage-studie
www.astag.ch/aktuell/kabotagestudie

Réglementation actuelle du cabotage en Suisse

Par «cabotage», on entend la fourniture de prestations de transport à l'intérieur d'un pays par un véhicule qui n'est pas immatriculé dans celui-ci (véhicule étranger). On distingue le grand et le petit cabotage:

- Le **grand** cabotage correspond au transport entre deux États-membres de l'UE ou entre la Suisse et un État-membre de l'UE par un véhicule immatriculé dans un troisième État.
- Le **petit** cabotage signifie la fourniture de prestations de transport dans le trafic intérieur par un véhicule immatriculé à l'étranger.

En Suisse, c'est principalement l'accord sur les transports terrestres qui règle le cabotage et définit les conditions légales qui concernent le transport de personnes ou de marchandises en Suisse par des entreprises étrangères.

La Suisse a levé l'interdiction du grand cabotage dans le trafic marchandises en 2005 dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE. Le transport de marchandises entre les États-membres de l'Union européenne et entre ceux-ci et la Suisse est autorisé aussi bien sur la route que sur le rail. Dans le trafic voyageurs transfrontalier, le grand cabotage, à savoir le transport de voyageurs **entre** des États-membres de l'UE, est interdit aux entreprises suisses.

Le petit cabotage, c'est-à-dire le transport de marchandises et de voyageurs **à l'intérieur de la Suisse** par un transporteur étranger, n'est pas permis par l'accord sur les transports terrestres. Ce dernier n'autorise par conséquent le trafic marchandises et voyageurs interne à la Suisse qu'avec des véhicules immatriculés en Suisse.