

Envoyé électroniquement à :
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 19. mai 2022

Prise de position sur la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route (consultation 2022/5)

Mesdames, Messieurs,

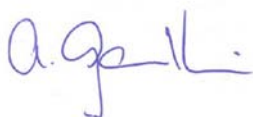
Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position à la consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.

Selon l'ATE, il fait sens d'adapter la Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et la Loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) afin d'homogénéiser, consolider, pérenniser et développer la voie bilatérale avec l'Union européenne.

Si le transport routier de marchandises doit être équitable, compétitif et durable (réponse à la question 1 du questionnaire), ce dernier doit avant tout être transféré sur le rail. C'est le seul moyen pour minimiser les effets sur le réchauffement climatique et limiter la hausse des températures. Grâce au transfert de la route au rail, d'autres effets négatifs sur l'environnement sont également massivement réduits, tels que le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, l'occupation des sols, la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. De plus, si le transport ferroviaire de marchandises se caractérise par de bien meilleures conditions de travail et une rémunération équitable, ce n'est pas le cas dans le domaine du transport international par camion, qui est effectué dans des conditions de travail et de rémunération inhumaines (réponses aux questions 8 et 9).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Meilleures salutations



Anders Gautschi

Directeur
ATE Association transports et environnement

Loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LEnTR – Accès au marché et à la profession

L'ATE salue l'extension des critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes en transport international de marchandises. Actuellement, seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ont besoin d'une licence (pour le national et l'international), faisant fi des camionnettes. La question que pose le Conseil fédéral à cette extension aux véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes est : est-ce que les entreprises suisses qui ont des véhicules qui effectuent des transports *uniquement* en Suisse doivent avoir une licence pour avoir accès à la profession (variante « extension au transport intérieur »), ou la licence doit aller uniquement aux entreprises qui effectuent des transports internationaux (variante « extension au transport international ») ? Dans le rapport explicatif (p. 10), le Conseil fédéral parle qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence au transport national de marchandises, entre 12'000 et 37'000 entreprises seraient touchées, impliquant une charge bureaucratique pour l'OFT. Ce dernier se prononce alors pour l'extension uniquement pour les entreprises suisses de transport par route en transport international.

L'ATE soutient l'extension des critères d'accès à la profession pour les camionnettes de plus de 2,5 tonnes car ces dernières représentent une part toujours plus importante du transport. Selon l'Office fédéral de la statistique, le parc des camionnettes a augmenté de 79% depuis 2000 et s'élève à 411 642 véhicules en 2021¹. La performance du transport est très faible, même si le kilométrage est très élevé². Ainsi, le nombre de camionnettes recensées chaque année par l'Office fédéral des routes aux quatre passages alpins suisses a augmenté de 11,3 % entre 2014 et 2016, passant de 848 000 à 944 000 véhicules³. Aussi, les camionnettes bénéficient d'un traitement de faveur par rapport au transport lourd puisqu'elles ne paient pas la redevance RPLP et n'ont pas d'obligation de temps de travail et de repos. Or, les camionnettes ont un impact sur l'environnement, le climat et la santé de la population qui subit le bruit de ces véhicules. Elles font également de la concurrence déloyale aux rails qui est, lui, réglementé et bien plus écologique, et aussi au trafic lourd qui est, lui, plus fortement réglementé et qui doit payer la RPLP. Même si les camionnettes font office d'exception pour l'instant, la tendance actuelle va vers une égalité de traitement entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises transportant à l'étranger, mais aussi à celles qui transportent en Suisse deviendra inévitable dans un avenir proche. Opter pour la variante « extension au transport intérieur » permettrait ainsi d'anticiper ce changement, d'assurer une meilleure sécurité sur la route grâce à la menace d'un retrait d'une licence, de mieux contrôler les infractions de cabotage et pourrait servir de base à une plus grande réglementation et à une meilleure prise en main du trafic des camionnettes, qui connaît une forte croissance et n'est pour ainsi dire pas réglementé. (*Réponses aux questions 2 et 3 du questionnaire*).

L'ATE salue la volonté de mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres ». La participation de la Suisse au système d'information du marché intérieur (IMI) du règlement (UE) 2020/1055 permet de vérifier si l'établissement d'une entreprise est effectif et durable. Les délits de

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

² <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/strasse.html>

³ Rapport de transfert modal 2017

cabotage sont injustes, antisociaux et freinent le transfert vers le rail par le dumping social et la sécurité. Grâce au règlement (UE) 2020/1055, l'échange d'information ou la mise à disposition des informations sur la question de l'établissement permettra de déterminer ainsi si une entreprise est susceptible d'être une société boîte aux lettres ou pas. Le remaniement de l'art. 9 et 9a ainsi que les adaptations sur l'échange d'informations font sens puisque ces derniers créent les conditions légales d'une participation ultérieure aux plateformes électroniques de l'UE (IMI, ERRU, cf. également la motion Storni 21.4580). *(Réponse à la question 4 du questionnaire)*.

Loi sur les travailleurs détachés, LDét - Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

A travers une série de dispositions, la loi sur les travailleurs détachés permet d'éviter la sous-enchères abusive en matière de conditions de salaire et de travail en Suisse. L'ATE, qui est contre la pratique de cabotage et la sous-enchère salariale, et pour davantage de contrôles, se positionne donc pour la création d'une base légale pour l'échange d'information et l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il est primordial que l'assistance administrative, qui s'applique lorsqu'un Etat membre souhaite effectuer un contrôle et a besoin pour cela d'informations ou de documents qu'il ne parvient pas à obtenir de l'entrepreneur concerné en Suisse, puisse se faire.

Parmi les trois options proposées par le Conseil fédéral sur la reprise de la directive (UE) 2020/1057, il est important pour l'ATE de ne pas lésiner sur les contrôles. L'adaptation proposée dans la LDét ne doit donc en aucun cas porter préjudices à l'accès à l'information et au besoin d'assistance, bien au contraire. Les cas de sous-enchère sociale doivent pouvoir être collectés et contrôlés puis bannis, tout comme les infractions de cabotage. *(Réponses aux questions 6 et 7 du questionnaire)*.