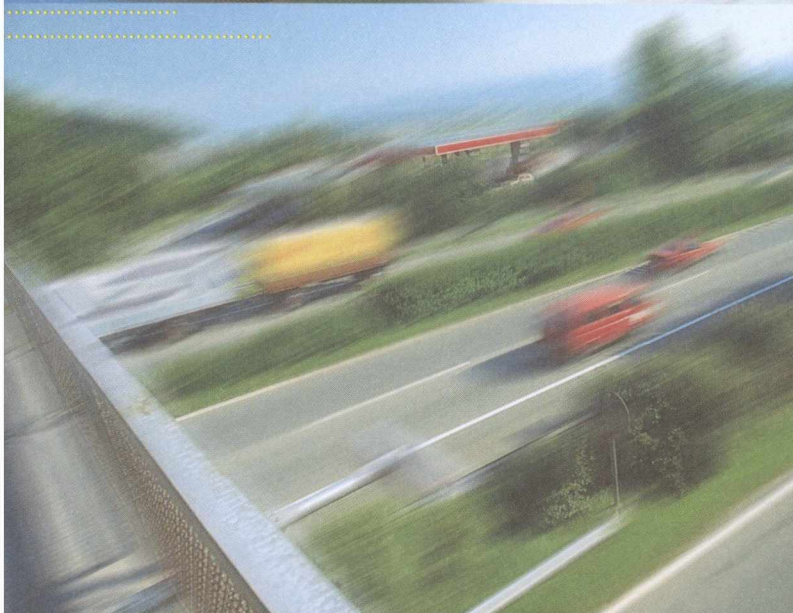




Les accords bilatéraux
entre la
Suisse et l'UE

Les dossiers
Transports terrestres
et trafic aérien



CONTENU

.....	Page 3
Avant-propos	
>>1	Page 4
Ensemble des accords bilatéraux	
>>2	Page 8
Accord sur les transports terrestres	
.....	Page 22
Questions et réponses	
>>3	Page 24
Accord sur le transport aérien	
.....	Page 32
Questions et réponses	
>>4	Page 34
Publications	

Avant-propos du conseiller fédéral Moritz Leuenberger

La Suisse a conclu avec l'Union européenne sept accords bilatéraux qui ouvriront, notamment aux jeunes de notre pays, de nouvelles perspectives d'emploi et de formation. Ainsi, la Suisse et l'Europe entendent resserrer leurs liens à tous les niveaux: politique, économique, culturel et social.

Les sept accords représentent bien plus que la somme de leurs diverses composantes, car ils garantissent à nos relations avec l'UE une nouvelle base institutionnelle. Trente ans après l'accord de libre-échange, ces nouveaux traités revêtent une importance capitale pour



notre pays. Ils ont une valeur propre et nous laissent toute liberté de définir comme nous l'entendons nos relations futures avec nos partenaires européens. La présente brochure explique deux accords, celui sur les transports terrestres et celui sur le transport aérien. Dans le premier de ces accords, l'Europe accepte notre politique des transports, approuvée par le peuple suisse. Elle y reconnaît l'objectif de transférer de la route au rail

la majeure partie du fret à travers les Alpes. Elle approuve également les mesures mises en œuvre à cette fin, notamment la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Cet accord est indispensable pour réaliser ledit transfert et pour appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

En matière de transports terrestres, la Suisse joue le rôle de locomotive en montrant la voie de l'écologie. En concluant un accord dans ce secteur, elle est parvenue à convaincre l'UE que ce transfert est le moyen qui permet de maîtriser la croissance du trafic des marchandises. L'avenir doit appartenir au rail.

Grâce à l'accord sur le transport aérien, nos compagnies d'aviation pourront participer pratiquement sans restriction au marché libéralisé du trafic aérien. Elles seront ainsi sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes européennes. L'accord aidera notamment Swissair à renforcer sa position.

Grâce aux sept accords, les milieux politiques ont amélioré de manière décisive les conditions générales pour notre population et notre économie. Il nous appartient de saisir les chances offertes par cette nouvelle situation.

Moritz Leuenberger

1 >> Ensemble des accords bilatéraux

Situation initiale

La Suisse a conclu sept accords bilatéraux avec l'Union européenne (UE). Ils sont nécessaires, vu que notre pays a rejeté l'adhésion à l'Espace économique européen (EEE). Ils constituent en outre un pas important vers l'amélioration et l'extension des relations réciproques. Ils contribueront à garantir à long terme notre croissance économique et à créer des emplois, les personnes et les entreprises suisses pouvant désormais mieux accéder au marché intérieur européen.

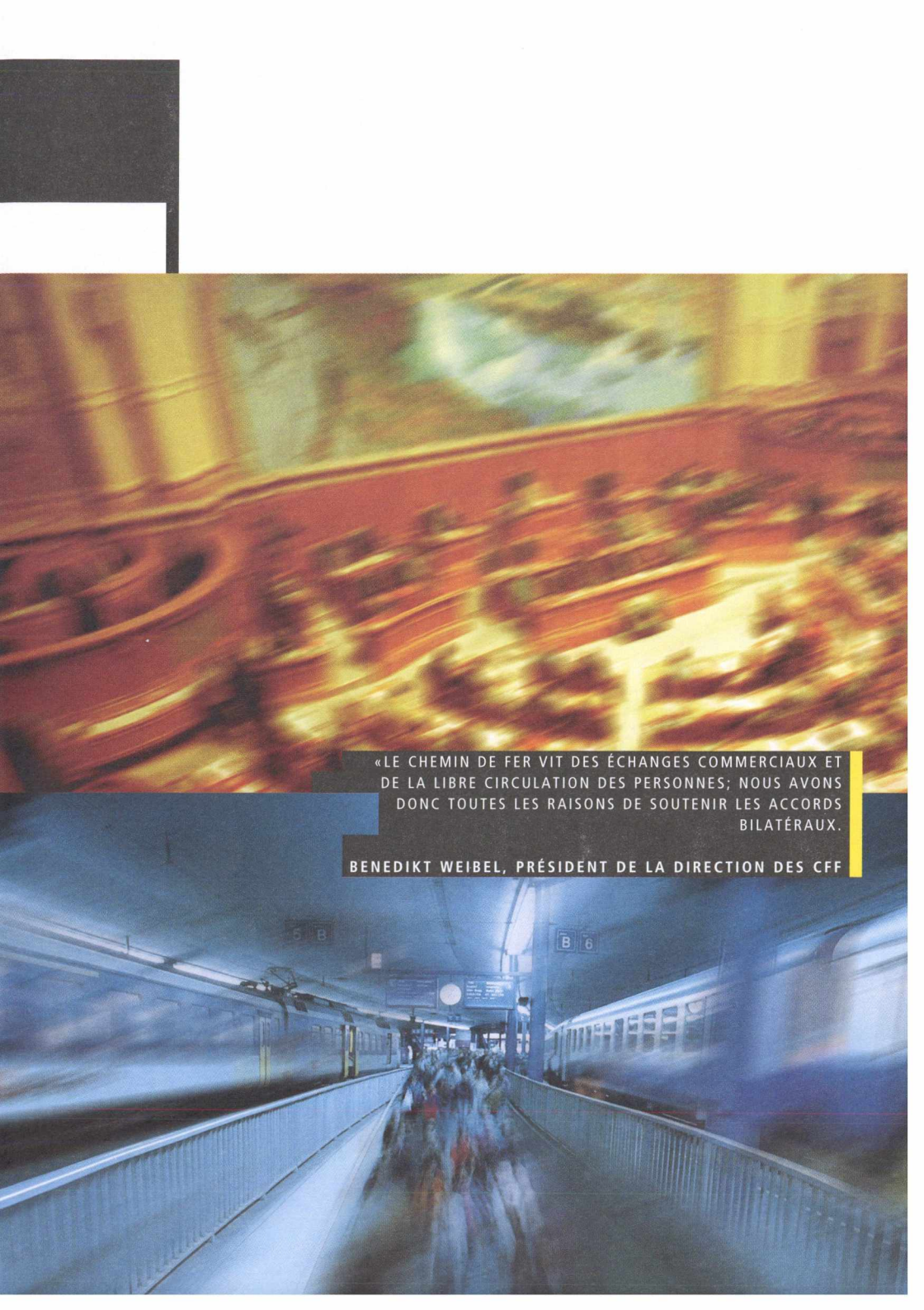
Les sept accords améliorent les rapports entre la Suisse et l'UE dans les domaines suivants: libre circulation des personnes, transports terrestres, trafic aérien, obstacles techniques aux échanges commerciaux, marchés publics, recherche et agriculture.

Les diverses mesures d'accompagnement permettent de mieux atteindre les objectifs visés par les accords. Mentionnons parmi les plus importantes le transfert du trafic de la route vers le rail et la prévention du dumping salarial.

Durant la session d'automne 1999, le Parlement a approuvé les accords à une forte majorité, ainsi que les mesures de réalisation et d'accompagnement. Si un référendum aboutit, le peuple se prononcera le 21 mai 2000. S'il approuve les accords, ceux-ci pourront entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2001 au plus tôt.

Ils constituent un tout. Si l'un d'entre eux cesse d'être en vigueur, tous les autres accords deviendront caducs et devront être renégociés.





« LE CHEMIN DE FER VIT DES ÉCHANGES COMMERCIAUX ET
DE LA LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES; NOUS AVONS
DONC TOUTES LES RAISONS DE SOUTENIR LES ACCORDS
BILATÉRAUX.

BENEDIKT WEIBEL, PRÉSIDENT DE LA DIRECTION DES CFF



transports terrestres servira en outre de base à une politique coordonnée destinée à protéger la région alpine.

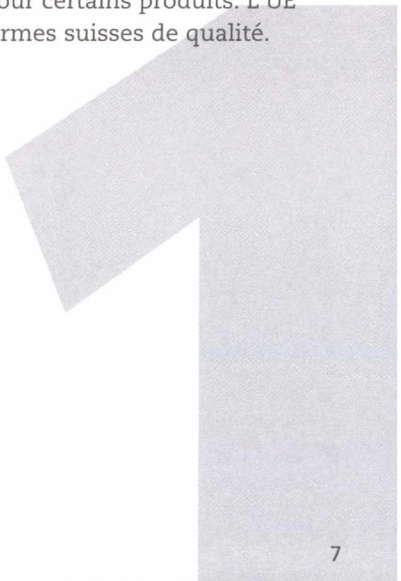
Par l'accord sur les obstacles techniques au commerce, l'UE reconnaît l'équivalence de nombreuses normes industrielles suisses. Les contrôles effectués à double dans le commerce des marchandises, qui coûtent cher en temps et en argent, ne seront plus nécessaires.

L'accord sur les marchés publics offre à l'économie suisse un meilleur accès aux mandats octroyés par les pouvoirs publics et les entreprises concessionnaires actives dans le secteur des infrastructures.

L'accord sur la recherche met pratiquement les participants suisses aux programmes de recherche européens sur un pied d'égalité avec leurs partenaires des pays membres de l'Espace économique européen (EEE).

Enfin, l'accord sur les échanges de produits agricoles améliore les perspectives d'exportation pour les paysans suisses. Les droits de douane seront fortement réduits, voire supprimés, pour certains produits. L'UE reconnaîtra en outre les normes suisses de qualité.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



2 >> Accord sur les transports terrestres

L'essentiel en bref

Libre accès au rail et à la route

L'accord sur les transports terrestres libéralise et harmonise le trafic routier européen avec la Suisse. Il aligne les normes et les conditions d'admission en augmentant par exemple la limite de poids des camions circulant en Suisse. Celle-ci passera à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005. Cette hausse sera compensée par l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Avec l'accord en question, les chemins de fer suisses bénéficieront d'un libre accès au réseau ferroviaire de l'UE et vice versa. L'octroi de ce «free access» et une politique coordonnée de promotion du trafic ferroviaire à travers les Alpes amélioreront la compétitivité et la productivité des chemins de fer. L'expansion et la collaboration avec les partenaires de l'UE constituent à long terme une question de vie ou de mort pour les chemins de fer suisses.

Garantie de la politique suisse des transports

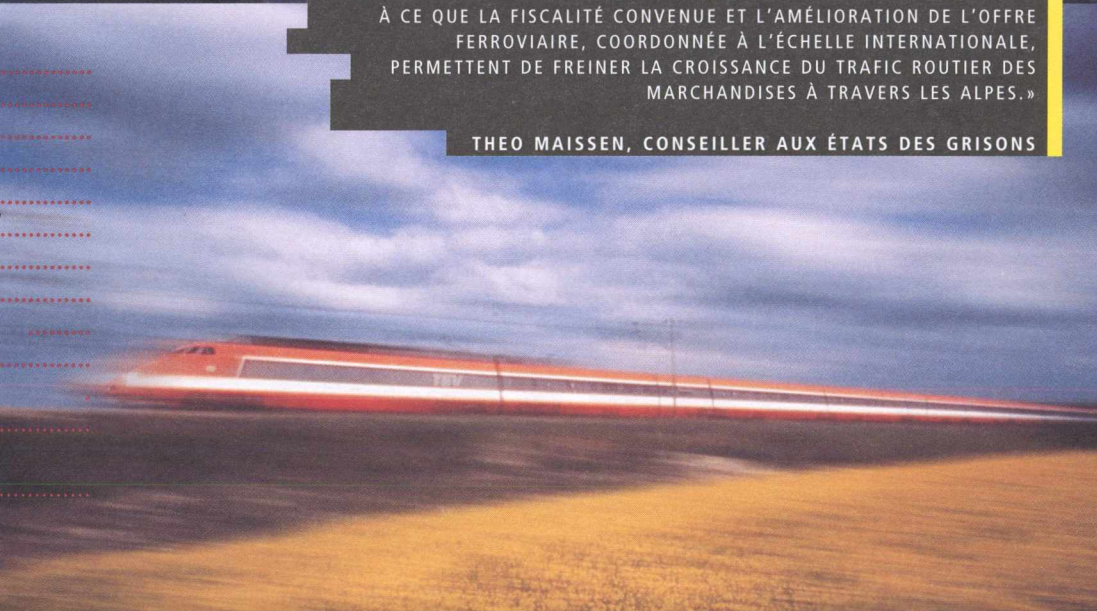
L'accord sur les transports terrestres garantit l'application de la politique suisse des transports. A ce titre, l'UE reconnaît l'objectif du transfert du trafic et le dispositif mis en place pour l'atteindre.

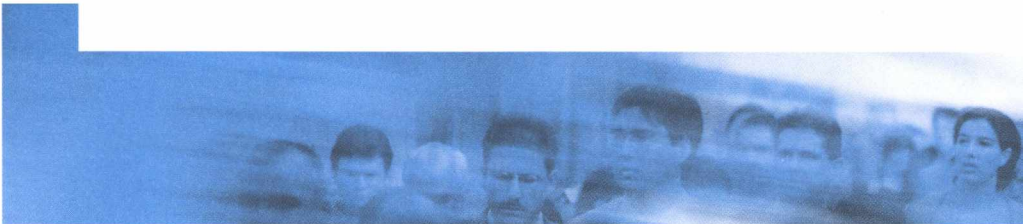
L'accord complète donc celui sur le transit, conclu en 1992 et encore valable jusqu'au début de 2005. Il le remplacera alors et réglera durablement les relations de la Suisse et de l'UE en matière de transport terrestre.



«L'ACCORD PRÉVOIT UNE PHASE DE TRANSITION DIFFICILE ET DÉLICATE SUR LE PLAN POLITIQUE. ON PEUT NÉANMOINS S'ATTENDRE À CE QUE LA FISCALITÉ CONVENUE ET L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE FERROVIAIRE, COORDONNÉE À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE, PERMETTENT DE FREINER LA CROISSANCE DU TRAFIC ROUTIER DES MARCHANDISES À TRAVERS LES ALPES.»

THEO MAISSEN, CONSEILLER AUX ÉTATS DES GRISONS





Politique coordonnée dans la région alpine

L'accord permet de coordonner la politique des transports dans la région alpine. La Suisse portera la limite de poids à 40 tonnes tout en introduisant simultanément sur tout le territoire suisse une redevance poids lourds liée aux prestations et aux rejets de polluants. De plus, la collaboration entre la Suisse et l'UE sera améliorée en matière d'infrastructure ferroviaire et de trafic combiné, ce qui incitera les transporteurs à recourir au rail, moyen de transport respectueux de l'environnement.

Réglementation transitoire

L'accord prévoit une phase transitoire et un régime définitif dès 2005 ou 2007/2008. C'est ainsi que la limite de 28 tonnes applicable aux camions circulant en Suisse sera relevée progressivement, passant à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005. Parallèlement, la forte augmentation des redevances routières (RPLP) contribuera de manière décisive à transférer le fret de la route vers le rail, conformément à l'article constitutionnel ad hoc.

Collaboration institutionnelle

L'application de l'accord sera surveillée par un comité mixte composé de représentants de la Suisse et de l'UE. Ce dernier sera aussi compétent pour trancher les litiges sur l'application et l'interprétation de l'accord.





PROTECTION DES ALPES

Depuis que l'article sur la protection des Alpes a été adopté, la constitution prescrit le transfert sur le rail du maximum de fret transalpin. La Suisse ne saurait toutefois atteindre cet objectif en faisant cavalier seul. L'accord permet de coordonner la politique des pays alpins et d'améliorer la collaboration entre la Suisse et l'UE en matière d'infrastructure ferroviaire et de trafic combiné. Il garantit aussi que les mesures décidées en vue de protéger l'écosystème fragile des Alpes seront appliquées de manière eurocompatible.

De la route vers le rail

La Suisse étant un pays de transit, la question des transports terrestres a représenté l'un des principaux enjeux des négociations bilatérales. Le fret transalpin en Europe n'a pas cessé d'augmenter au cours de ces dernières années. La Suisse en a particulièrement ressenti les effets. En 1998, par exemple, 1,235 million de camions ont traversé nos Alpes, un chiffre record. Par ailleurs, les instruments actuels de la politique suisse des transports (limite de 28 tonnes, redevance forfaitaire sur les poids lourds) n'ont pas réussi à freiner cette évolution.

Eu égard à l'environnement et à la qualité de vie, cet accroissement du trafic ne saurait continuer. De plus, l'UE ne reconnaîtra plus la limite de 28 tonnes lorsque l'accord sur le transit arrivera à échéance en 2005.

La Suisse souhaite donc transférer sur le rail la plus grande partie du fret routier traversant les Alpes. Le principe de causalité et la vérité des coûts devront aussi être appliqués.

Depuis que l'initiative des Alpes a été adoptée en février 1994 par le peuple et les cantons, la protection de cette région contre les effets négatifs du trafic de transit figure même dans la constitution fédérale.





La politique suisse des transports et ses quatre piliers

Pour pouvoir remplir le mandat constitutionnel relatif au transfert du trafic, la Suisse fonde sa politique des transports sur quatre piliers:

>> En septembre 1998, le peuple a approuvé l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette mesure permet d'appliquer le principe de causalité et de mettre en œuvre la vérité des coûts dans le transport routier des marchandises.

>> En novembre 1998, le peuple et les cantons ont adopté la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. Au cours des 20 prochaines années, des investissements de quelque 30 milliards de francs serviront à réaliser la première et la deuxième étapes de RAIL 2000, le réseau NLFA avec les nouveaux tunnels de base du St-Gothard et du Loetschberg, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la diminution du bruit des chemins de fer suisses.



>> En mars 1998, le Parlement a adopté la réforme des chemins de fer. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999, elle a introduit la concurrence dans le système ferroviaire suisse. Les chemins de fer disposent désormais de la latitude et de la liberté de gestion nécessaires pour pouvoir s'affirmer face à la route dans le marché des transports de l'avenir.

>> Avec l'accord, les pays membres de l'UE reconnaissent le transfert du trafic souhaité par la Suisse, ainsi que les instruments qui lui sont liés, notamment la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

RPLP

Dès 2001, la RPLP remplacera progressivement la redevance forfaitaire perçue actuellement sur les camions. Dorénavant, tout camion traversant la Suisse ne devra plus s'acquitter d'un forfait, mais d'une redevance calculée en fonction de son poids, de ses rejets de polluants et de la distance parcourue.

La RPLP compensera l'augmentation du poids des camions (28 t), qui passera à 34, puis à 40 tonnes. La Suisse percevra le montant maximal de la RPLP dès la mise en service du tunnel de base du Loetschberg, mais au plus tard le 1^{er} janvier 2008. Elle pourra alors encaisser des recettes de 1,7 milliard de francs par année.

Celles-ci seront réparties de la manière suivante: deux tiers iront à la Confédération et seront affectés à la NLFA et à d'autres grands projets d'infrastructure des transports publics; un tiers sera versé aux cantons, qui l'utiliseront surtout à des fins routières.





Les pays étrangers participent à la couverture des coûts

Dès la mise en service du premier tunnel de base, mais au plus tard dès 2008, un camion de 40 tonnes provenant de la zone UE paiera pour le parcours Bâle – Chiasso le taux intégral de la RPLP, soit 325 francs en moyenne (ou 2,7 centimes par tonne-kilomètre). Les camions «sales», c'est-à-dire ceux qui rejettent beaucoup de polluants, paieront même 380 francs, soit 13 à 15 fois plus que les 25 francs dont doit s'acquitter actuellement un 28 tonnes pour un trajet en transit.

Les transporteurs de l'UE contribueront donc aux recettes de la RPLP à raison d'un tiers et ils couvriront ainsi une part importante des coûts de construction de la NLFA.

Durant la période transitoire comprise entre 2001 et 2004, la Suisse accordera déjà à l'UE des contingents pour les 40 tonnes, soit 300'000 trajets en 2001 et autant en 2002 et 400'000 en 2003 et autant en 2004. Ces contingents seront cependant soumis à une RPLP plus élevée que celle applicable aux 34 tonnes admis régulièrement à cette période. En plus, l'UE obtiendra de 2001 à 2004 un contingent annuel de 220'000 trajets pour des courses à

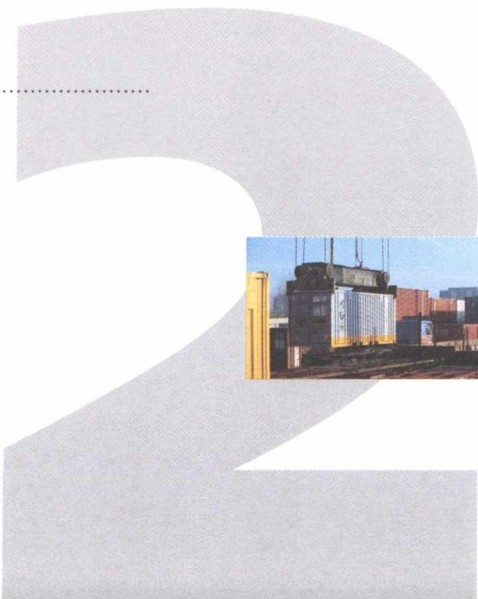




vide ou transportant des produits légers; les redevances applicables à ces courses seront moins élevées et oscilleront entre 50 et 80 francs, soit un montant deux à trois fois plus important que le forfait actuel.

Comme leurs homologues européens, les transporteurs suisses obtiendront le même nombre de trajets contingentés pour les 40 tonnes. Pour pouvoir les utiliser, ils devront toutefois prouver qu'ils ont aussi utilisé le rail. Ils bénéficieront chaque année de 22'000 trajets à prix réduit (courses à vide ou transportant des produits légers).

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Plus de libertés pour le trafic routier

L'accord libéralisera considérablement l'accès au marché du fret routier. Les contingents actuels applicables dans certains pays de l'UE seront supprimés, le transit des marchandises à travers les pays de l'UE sera libre, même pour les camions suisses.

Le grand cabotage, soit le transport des marchandises entre deux Etats de l'UE, sera libéralisé progressivement. Cela signifie concrètement que dès 2001, un transporteur suisse pourra dorénavant acheminer des marchandises de Zurich à Cologne et en transporter à Mulhouse sur le chemin du retour. Dès 2005, il pourra se rendre depuis Cologne vers d'autres destinations de l'UE, par exemple Bruxelles, puis Paris.

En revanche, le cabotage national, c'est-à-dire le transport de marchandises entre des destinations du même pays, restera interdit. Un transporteur suisse ne pourra donc pas transporter des marchandises de Milan à Naples et un camionneur de l'UE ne pourra pas non plus en acheminer de Lausanne à Romanshorn.

L'accord harmonisera les normes techniques, notamment la limite de poids des camions, qui sera progressivement amenée au niveau européen, à savoir 40 tonnes.

Les prescriptions sur l'admission à la profession et celles qui concernent les durées de conduite et de repos des chauffeurs seront aussi adaptées.





LES 40 TONNES

Aujourd'hui, la plupart des camions traversant la Suisse ont déjà une capacité de charge de 40 tonnes. Etant donné la limite de 28 tonnes en vigueur, une grande partie de cette capacité reste cependant inutilisée. Pour transporter une charge déterminée, trois courses sont donc nécessaires au lieu de deux. La limite des 40 tonnes est donc judicieuse tant sur le plan économique que sur le plan écologique.

L'accord permettra d'étendre progressivement à la Suisse la limite de 40 tonnes, valable dans toute l'Europe. Dès 2001, les camions de 34 tonnes au maximum seront admis sur nos routes. Dès 2005, celles-ci seront ouvertes aux camions de 40 tonnes. En même temps, la RPLP sera augmentée progressivement pour s'élever finalement à 325 francs (moyenne maximale).





Meilleurs raccordements pour les chemins de fer

L'accord permet aux chemins de fer d'accéder librement au réseau ferroviaire européen. Ce libre accès renforcera la concurrence et améliorera la productivité et l'efficacité de tout le système ferroviaire. C'est la seule manière de permettre aux CFF et aux autres chemins de fer suisses d'opérer au niveau européen et d'amener davantage de fret sur le rail.

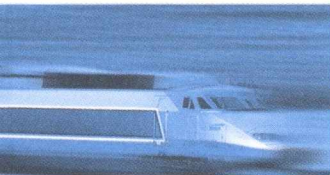
Mesures d'accompagnement

Les axes de la NLFA ne pourront pas être mis en service avant 2006 et 2013. C'est notamment pour cette raison que les quatre piliers de la politique suisse des transports (RPLP, réforme des chemins de fer, NLFA et accord sur les transports terrestres) ne produiront pas tous leurs effets d'un seul coup. Il faut donc des mesures supplémentaires pour encourager de manière efficace le transfert du trafic durant une période de transition.

Sur proposition du Conseil fédéral, le Parlement a adopté une loi spécifique sur le transfert du trafic ainsi que toute une série de mesures d'accompagnement. Comme ce transfert ne peut pas être ordonné, il ne s'agit pas de mesures coercitives, mais d'incitations économiques à utiliser le chemin de fer.

La loi fixe et précise l'objectif du transfert: le plus rapidement possible, mais au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel du Lötschberg (vers 2009), le nombre des camions traversant les Alpes sur la route ne devra plus dépasser 650'000 unités. Le reste du fret transalpin devra se faire par chemin de fer.





RÉFORME DES CHEMINS DE FER

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999, la réforme des chemins de fer¹ crée des conditions fondamentalement nouvelles pour les transports publics, et notamment pour les CFF. En effet, en introduisant la concurrence, elle a brisé le monopole qui existait jusqu'ici dans les chemins de fer. Libéralisation du trafic marchandises, libre accès au réseau et séparation de l'infrastructure et des transports, tels sont ses éléments clés. Ancienne «entreprise d'Etat», les CFF ont été transformés en une société anonyme de droit public et leurs structures ont été assainies. De même que les autres chemins de fer, ils disposent ainsi d'une plus grande liberté de gestion, mais leur responsabilité financière concernant le résultat d'exploitation s'en trouve aussi accrue.

La réforme des chemins de fer est une condition déterminante pour que ceux-ci puissent augmenter leur productivité, améliorer leur attrait et écouler une quantité sensiblement plus importante de trafic.

Les mesures d'accompagnement figurent aussi dans la loi sur le transfert. Elles ont trois objectifs:

- >> rapprocher les conditions de concurrence entre le rail et la route,
- >> augmenter la productivité des chemins de fer,
- >> améliorer la fluidité du trafic routier.

Ces mesures consistent par exemple à réduire le prix des sillons ferroviaires, à augmenter les contributions d'exploitation au fret ferroviaire, à allouer des subventions aux terminaux de transbordement situés à l'étranger et proches de la frontière suisse, à renforcer les contrôles des camions et à prescrire pour ces véhicules des vitesses minimales sur les routes de montagne.

Entre 2000 et 2010, un montant global de 2,85 milliards de francs est prévu pour appliquer les mesures. En prélevant des fonds supplémentaires sur le produit de la RPLP, la Confédération participera en plus aux coûts que devront supporter les cantons pour multiplier les contrôles de la circulation.

¹ L'Office fédéral des transports a édité une brochure intitulée «La réforme des chemins de fer». Elle peut être obtenue gratuitement auprès de l'OCFIM (no de commande 802.220 f).



Sept bonnes raisons

>> L'accord sur les transports terrestres garantit la coopération à long terme de la Suisse avec l'UE dans le domaine des transports.

>> Par cet accord, l'UE reconnaît la politique de transfert du trafic préconisée par la Suisse ainsi que le dispositif nécessaire à son application.

>> L'accord garantit une politique des transports coordonnée dans l'Arc alpin entre la Suisse et l'UE et permet d'appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

>> Grâce à la RPLP, l'industrie européenne des transports fournit une contribution considérable à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment la NLFA.

>> Tant sur le plan économique que du point de vue écologique, la limite des 40 tonnes, combinée avec la RPLP, est une meilleure solution que celle des 28 tonnes.

>> L'ouverture des marchés routier et ferroviaire de l'Europe est génératrice de concurrence et ouvre de nouvelles perspectives pour nos entreprises de transport. Pour les chemins de fer suisses, le libre accès au réseau ferroviaire européen est, à long terme, une question de vie ou de mort.

>> L'accord sur les transports terrestres est la suite logique de la politique de transfert du trafic de la route au rail, approuvée à plusieurs reprises par le peuple suisse.





LA QUESTION DE LA GARANTIE

Le transfert du trafic est un objectif ambitieux. Tout sera mis en oeuvre pour le réaliser, mais personne ne peut donner de garantie.

Si tout le dispositif conçu à cet effet peut être mis en place comme prévu, il ne fait aucun doute que les chemins de fer pourront transporter beaucoup plus de marchandises et que le trafic des camions à travers les Alpes se stabilisera pour ensuite diminuer fortement à moyen terme.

Si, en revanche, la Suisse était contrainte de maintenir les règles actuelles (limite des 28 tonnes, redevance forfaitaire sur les poids lourds) il faudrait s'attendre à ce que, d'ici à l'an 2007, le trafic routier des marchandises à travers les Alpes atteigne près de 1,7 million de véhicules. L'accord freine donc le déferlement des camions.





Questions et réponses

- >> L'accord sur les transports terrestres entraînera-t-il une nouvelle augmentation des embouteillages au Saint-Gothard?** Non. Etant donné qu'une grande partie du trafic lourd transalpin sera transféré sur le rail, le nombre des camions au Saint-Gothard diminuera même sensiblement à moyen terme. La majeure partie des embouteillages qui s'y forment n'est d'ailleurs pas due aux camions, mais aux voitures de tourisme.
- >> Faudra-t-il élargir sur trois voies la A1 entre Zurich et Berne?** Non, car l'accord n'augmentera pas obligatoirement le trafic sur cet axe. Au contraire, vu la perception de la RPLP et le relèvement de la limite de poids, les transporteurs optimiseront leur charge en remplissant mieux leurs camions. C'est pourquoi il faut plutôt s'attendre aussi ici à une diminution de ceux-ci.
- >> L'Arc alpin verra-t-il encore sa charge s'accroître ces prochaines années en raison du trafic de transit?** Non, au contraire, la charge diminuera. L'accord sur les transports terrestres, la RPLP, la NLFA, la réforme des chemins de fer et les mesures d'accompagnement ont pour but de réduire à moyenne échéance le trafic lourd transalpin à quelque 650'000 camions, soit à la moitié du trafic actuel.
- >> Qu'est-il prévu de faire si l'on ne parvient pas à transférer les camions sur le rail?** Le nombre de 650'000 courses deux ans au plus tard après l'ouverture du tunnel du Lötschberg constitue un objectif. S'il n'est pas entièrement atteint avec les mesures prévues, le Conseil fédéral proposera, si nécessaire, d'autres mesures au Parlement. Mais il ne saurait être question de fermer les frontières ou de décréter des interdictions de circuler sur nos routes.



>> La qualité de notre air se dégradera-t-elle en raison de la circulation des 40 tonnes?

Non, elle s'améliorera même globalement. La pollution liée aux transports routiers des marchandises à travers les Alpes (trafic intérieur et trafic d'importation/exportation) diminuera. Différents facteurs expliquent cette évolution, notamment la réduction du trafic grâce à nos mesures de transfert et la propreté accrue des moteurs.

>> Qui contrôle le nombre des 40 tonnes traversant la Suisse?

Ce n'est pas le nombre exact des 40 tonnes qui compte, mais la totalité du trafic lourd des marchandises à travers les Alpes. Tout camion transféré de la route au rail, qu'il soit de 28 ou de 40 tonnes, est une victoire pour l'environnement. La Confédération compte les camions par des recensements réguliers du trafic et compare le résultat avec l'objectif du transfert (650'000 courses transalpines).

>> Le trafic risque-t-il d'être complètement paralysé à Bâle et à Chiasso, les deux portes d'entrée à l'axe nord-sud dans notre pays?

Non, les autorités douanières sont déjà en train d'organiser leur travail et leurs infrastructures de manière que le trafic puisse être contrôlé de la manière la plus efficace. Par ailleurs, à moyen terme, le transfert des camions sur le rail en réduira aussi le nombre aux frontières.

>> Les transporteurs ne peuvent-ils pas simplement augmenter le nombre de leurs camionnettes (3,5 tonnes) et entraîner ainsi une perte considérable des recettes de la RPLP?

Si les transporteurs, au lieu d'utiliser des camions à moitié vides, ont davantage recours à des voitures de livraison, il s'agit d'une bonne solution sur le plan écologique. Le remplacement général des gros camions par de tels véhicules ne devrait toutefois pas être rentable pour les transporteurs, car ils devraient rémunérer deux, voire trois chauffeurs au lieu d'un seul. Le nombre des camionnettes ne devrait donc pas beaucoup augmenter.

3 >> L'accord sur le transport aérien

Envol dans l'avenir

La navigation aérienne est une partie essentielle du système des transports publics.

Depuis 1948, la Suisse a conclu des accords bilatéraux sur les transports aériens avec 14 pays membres de l'Union européenne; ces accords régissent exclusivement le trafic de ligne et traitent de sujets traditionnels, tels que les droits de transport, les capacités et les tarifs.

Le nouvel accord permettra à l'industrie aéronautique suisse de participer aux développements en cours en Europe. Du fait de la disparition des restrictions liées au droit des transports, l'offre des compagnies aériennes tiendra encore davantage compte des besoins des passagers. Désormais, les Etats interviendront dans la fixation des tarifs uniquement en cas d'abus manifestes. Les prix des vols devraient donc être revus à la baisse.

Enfin, l'accord permettra de prendre plus librement des participations dans les compagnies d'aviation étrangères, alors que les prescriptions restrictives en matière de nationalités n'autorisaient jusqu'ici que des participations minoritaires.



« POUR POUVOIR SE MAINTENIR COMME ENTREPRISE AUTONOME, SWISSAIR DOIT
POUVOIR COMPTER SUR DES PARTENAIRES SOLIDES D'AUTRES
CONTINENTS. POUR DE TELLES ALLIANCES, NOTRE COMPAGNIE NATIONALE N'EST
INTÉRESSANTE QUE SI, DANS L'ESPACE TRÈS CONVOITÉ DE L'UE, ELLE PEUT
LUTTER À ARMES ÉGALES AVEC SES CONCURRENTS EUROPÉENS. »

HANNES GOETZ, PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SAIRGROUP



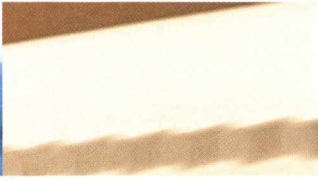
Ticket pour le ciel européen

L'accord sur le transport aérien garantit à la Suisse les mêmes conditions qu'aux autres compagnies de l'UE. Sur la base de la réciprocité, il lui permet d'accéder par étapes au marché libéralisé de ce secteur.

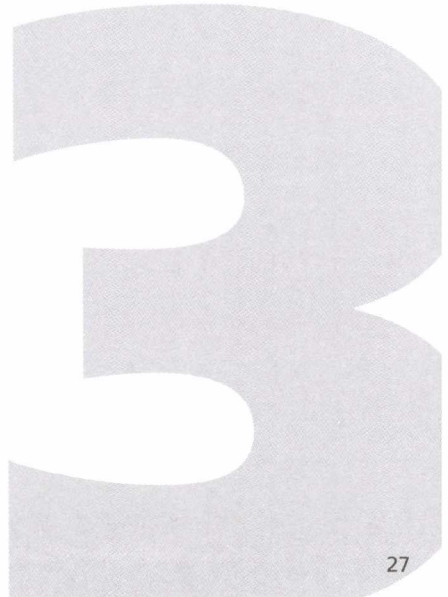
Les compagnies suisses pourront donc dorénavant desservir chaque aéroport de l'Union européenne. Elles pourront aussi fixer leurs tarifs et aménager leurs horaires comme elles l'entendent. Elles ne seront plus tenues de faire approuver leurs tarifs et leurs lignes; la libre concurrence pourra déployer ses effets.

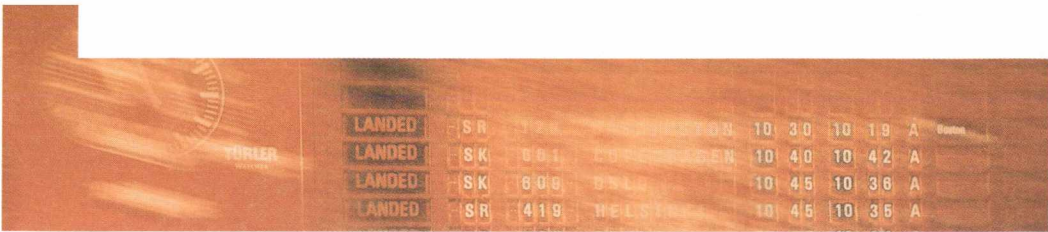
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Il existe une différence essentielle par rapport aux autres accords. En effet, dans le cas des transports aériens, l'accord étendra la législation européenne à la Suisse et créera ainsi une harmonisation. Cela ne changera toutefois rien dans la pratique, car Swissair, qui dessert chaque jour plusieurs centaines de destinations européennes, doit déjà appliquer aujourd'hui les dispositions de l'UE.





Libertés sans frontières

Dans une première phase, l'accord sur le transport aérien accordera aux compagnies suisses quatre libertés; celles-ci pourront dès lors

1. survoler sans restriction tous les Etats de l'UE,
2. faire des escales à des fins non commerciales dans les pays de l'UE,
3. desservir chaque aéroport de l'UE (par ex. Zurich – Paris) et
4. desservir la Suisse depuis chaque aéroport de l'UE (par ex. Paris – Zurich).

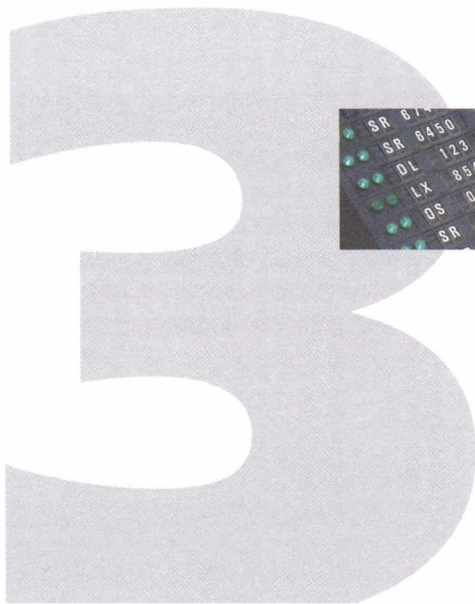
Deux libertés supplémentaires viendront s'y ajouter deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord:

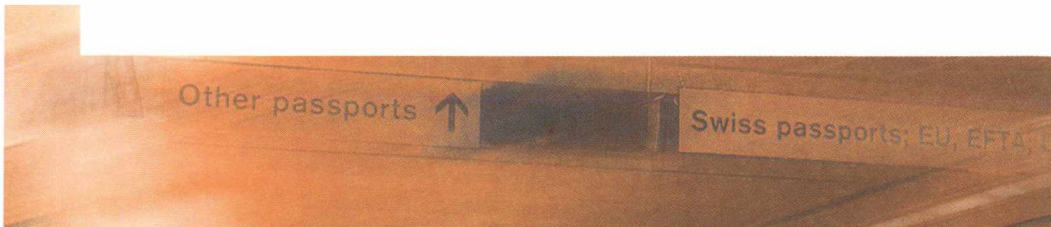
5. celles de poursuivre sa route depuis un pays de l'UE vers un autre (par ex. Zurich – Paris – Madrid) et
6. d'effectuer des vols depuis un pays de l'UE vers un autre (par ex. Paris – Madrid).



Cinq années après l'entrée en vigueur de l'accord, on discutera de l'octroi d'une autre liberté, celle d'effectuer des vols internes dans les pays de l'UE. Une compagnie suisse pourrait dès lors desservir la ligne Paris-Lyon. Cette liberté garantirait l'égalité intégrale avec les compagnies d'aviation européennes.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Mêmes conditions pour tous

Une offre de transport aérien de bonne qualité est importante pour le développement de la place économique suisse. Par ailleurs, pour les personnes et les entreprises actives dans ce secteur, il est essentiel qu'elles puissent lutter à armes égales avec leurs concurrentes sur le marché européen. Enfin, l'accord ne génère pas de coûts notables pour la Suisse.

Tout bien considéré, les avantages de l'accord l'emportent donc sur ses inconvénients.

« SUR LE PLAN INTERNATIONAL, L'ACCORD PERMETTRA AUX COMPAGNIES D'AVIATION SUISSES DE LUTTER À ARMES ÉGALES AVEC LA CONCURRENCE. COMME PASSAGER, JE M'ATTENDS À DES EFFETS POSITIFS SUR LES PRIX ET LES PRESTATIONS DES COMPAGNIES AÉRIENNES »

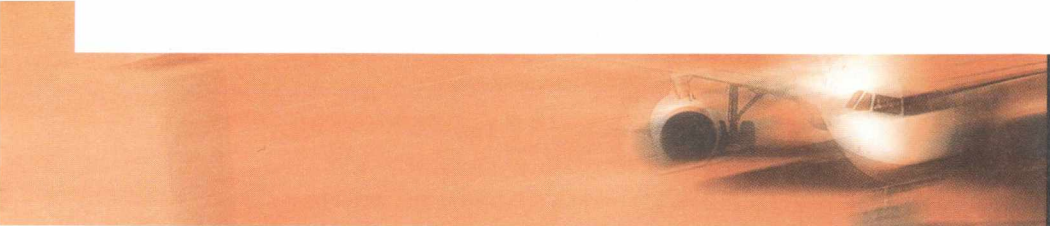
THOMAS GURTNER, TEAM MARKETING LUCERNE, CLIENT RÉGULIER, EFFECTUE QUELQUES 80 VOLS PAR ANNÉE





.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
3
.....



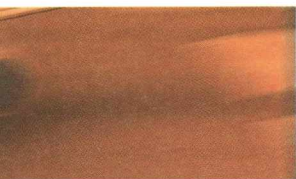
Questions et réponses

>> L'accord sur le transport aérien rendra-t-il les vols meilleur marché? Oui, en principe. Les tarifs aériens ne devront plus être approuvés par les autorités. Ils ne baisseront pas automatiquement, mais les compagnies aériennes pourront dorénavant les adapter rapidement et sans entrave bureaucratique à la situation du marché.

>> Les boutiques hors taxes disparaîtront-elles des aéroports suisses? Non. L'accord régit le trafic aérien. Les boutiques hors taxes sont bien situées dans les aéroports, mais elles n'ont aucun lien direct avec la navigation aérienne. Elles ne sont pas concernées par l'accord.

>> La sécurité sera-t-elle encore garantie lorsque les compagnies aériennes seront soumises à une concurrence accrue? Oui. Dans la libre concurrence, il est important que les mêmes règles s'appliquent à tous. L'accord sur le transport aérien contient toute une série de dispositions techniques qui doivent être appliquées de la même manière par les compagnies suisses et européennes. Non seulement les compagnies seront contrôlées par les autorités de surveillance de leurs pays, mais la sécurité des avions étrangers sera aussi régulièrement surveillée sur les aéroports européens.

>> En cas de fusions internationales, les compagnies suisses risquent-elles de voir de nouveaux emplois émigrer à l'étranger? La coopération internationale entre les compagnies aériennes est aujourd'hui une réalité dans le monde entier et les compagnies suisses, qui participent déjà à de telles alliances, ne font pas exception. Cette coopération a effectivement entraîné l'émigration de certaines tâches, mais d'autres ont été regroupées en Suisse. Etant donné qu'ils éliminent les entraves administratives, les accords bilatéraux devraient plutôt accroître l'intérêt de concentrer en Suisse certaines tâches effectuées par ces alliances.



>> Les riverains des aéroports doivent-ils s'attendre à une nouvelle augmentation du bruit des avions?

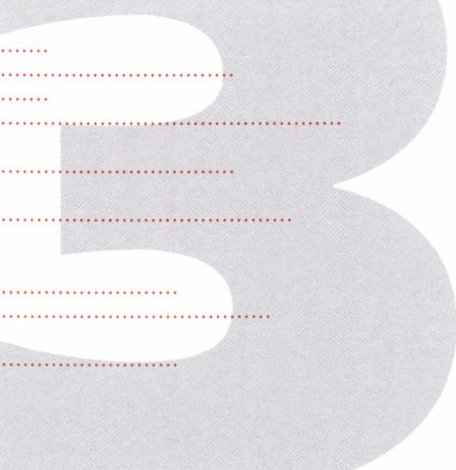
Non. L'accord prévoit une vaste libéralisation. Comme le montre une comparaison avec l'évolution dans l'UE après la libéralisation de 1993, le trafic n'y a pas connu une croissance plus marquée que dans d'autres continents et le bruit n'a donc pas augmenté de manière significative. On peut en conclure que l'élimination des obstacles juridiques permettra avant tout de mieux remplir les avions des lignes européennes et de définir les itinéraires davantage en fonction du marché. Ce sont ces facteurs qui constituent l'attrait économique de l'accord sur le transport aérien.

>> L'interdiction de voler la nuit sera-t-elle supprimée?

Non. L'accord ne modifie pas les règles applicables à l'exploitation des aéroports, dont l'interdiction de voler la nuit, qui est d'ailleurs aussi valable dans de nombreux aéroports européens.

>> Que signifie l'accord pour les aéroports régionaux comme Berne-Belp, Lugano ou Samedan?

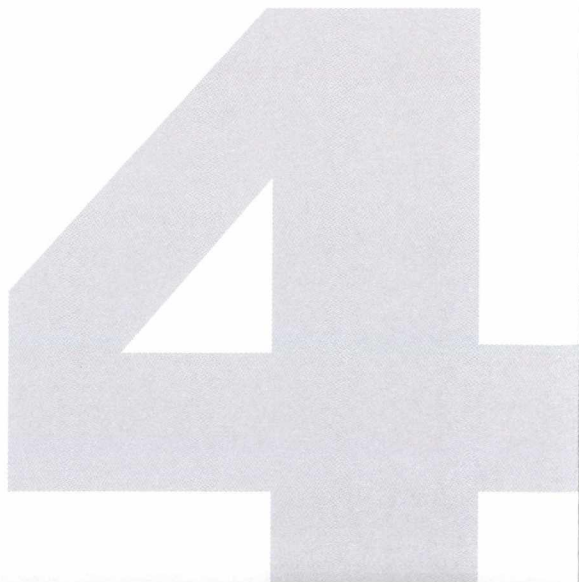
Ces aéroports servent surtout aux avions qui se rendent dans les pays de l'UE. L'actuel règlement de service leur ouvre donc des perspectives intéressantes, vu qu'il sera possible d'envisager l'ouverture d'une ligne régionale sans négociation préalable et dès que le marché le demande.



4 >> Publications

Autres publications sur les accords entre la Suisse et l'UE

- >> Brochure «Ce qu'apportent les accords bilatéraux»: un bref résumé des effets des sept accords; OCFIM, no de commande: 201.340 f
- >> Brochure «Libre circulation des personnes», 1999; OCFIM no de commande: 201.339 f
- >> «Faisons l'Europe ensemble», histoire de l'intégration européenne et de la politique européenne de la Suisse, 1995; OCFIM, no de commande: 201.335 f
- >> CD-ROM Accords bilatéraux Suisse-UE
- >> Fact sheets Suisse – Union européenne; 1^{er} semestre 1999; OCFIM no de commande: 201.337 f



Impressum

Edité par: Bureau de l'intégration DFAE/DFE
Palais fédéral est, CH-3003 Berne
Téléphone 031 322 22 22, fax 031 312 53 17
E-Mail: europa@seco.admin.ch
www.europa.admin.ch

Office fédéral des transports
Bollwerk 27, CH-3003 Berne
Téléphone 031 322 36 43, fax 031 322 76 99
E-mail: webmaster@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

Office fédéral de l'aviation civile
Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Berne
Téléphone 031 325 80 39, fax 031 325 80 32
E-mail: info@bazl.admin.ch
www.aviation.admin.ch (dès janvier 2000)

Agence: Lang Gysi Knoll, Berne
Conception et texte: Richard Hurni et Christoph Rölli
Graphisme: Manuel Haefliger

Photos: Service des photos des CFF, Berne; Martin Jeker, Soleure;
Swissair documentation FAF, Aéroport de Zurich;
Hupac SA, Chiasso.

Distribution: Office central fédéral des imprimés et du matériel,
3003 Berne. Disponible en français, allemand et italien.
OCFIM, no de commande: 201.341 f

11.99 120'000 20738

