

03.05.2019 - 10:00 Uhr

## Accord institutionnel: une signature contraire aux intérêts de l'industrie des transports

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG estime que l'accord-cadre institutionnel avec l'Union européenne ne peut être approuvé en l'état. Les possibilités qu'aurait Bruxelles de faire pression seraient en effet trop importantes. La Suisse risquerait de devoir reprendre automatiquement le droit européen, ce qui aurait des conséquences catastrophiques pour la politique des transports. Une flotte de camions étrangers pourrait envahir notre pays.

Pour le transport de marchandises et de personnes par la route, les points de contact avec l'étranger sont très nombreux (importation, exportation, transit, voyages en car). L'Association suisse des transports routiers ASTAG est donc favorable à des relations clairement réglementées avec l'UE, à condition toutefois que le principe d'égalité de droit soit respecté. La Suisse doit ainsi être reconnue comme partenaire souverain ayant des droits égaux. Or, l'accord institutionnel InstA négocié par le Conseil fédéral penche fortement en faveur de l'UE. Dans sa prise de position, l'ASTAG se prononce donc contre la signature de cet accord.

Souveraineté décisionnelle à Bruxelles

L'obligation de reprendre le droit de manière «dynamique» constitue un premier problème de taille. L'accord-cadre institutionnel cède à l'UE une grande partie de la souveraineté en matière de prise de décision et d'interprétation quant à la manière dont l'accès aux marchés réciproques est réglé et développé. Malgré des possibilités de participation, un réel droit de codécision n'est pas prévu. En cas de litige, la décision arbitrale finale reviendrait en outre à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). La Suisse s'exposerait à des sanctions en cas de non-respect des arrêts correspondants. Il s'agit donc au fond d'une reprise automatique du droit.

Les modalités de résiliation représentent un second facteur de risque. Certes, la clause dite «guillotine» fait d'ores et déjà partie des relations bilatérales. Celle-ci serait cependant nettement renforcée avec l'accord-cadre institutionnel. En cas de résiliation d'un traité, l'accord-cadre serait ainsi concerné en premier lieu, puis tous les nouveaux traités conclus après l'entrée en vigueur de l'InstA, et enfin les accords existants. Si l'on y ajoute la reprise automatique du droit, la clause «guillotine» entraîne donc une situation de dépendance hautement préoccupante.

Pression accrue sur l'interdiction de cabotage éprouvée

Le risque de rupture de barrage est particulièrement important en politique des transports. Certes, les points-clés, comme l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et notamment l'interdiction de cabotage (transports en Suisse avec des véhicules étrangers) ne sont pas concernés. Début avril, le Parlement européen a toutefois approuvé un nouvel assouplissement des dispositions relatives au cabotage au sein de l'UE. Tôt ou tard, la Suisse se verra par conséquent confrontée à des demandes de mise en conformité des dispositions légales correspondantes. Avec l'accord-cadre institutionnel, la Suisse devrait s'y plier, même avec des clauses dérogatoires. La clause «guillotine» recèle un potentiel de pression trop important.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers  
André Kirchhofer  
031 370 85 85

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100827600> abgerufen werden.