



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Département fédéral de l'économie, de la formation et de la
recherche DEFR

... mai 2023

Rapport sur les résultats de la consultation relative au transport international de voyageurs et de marchandises par route

Référence : BAV-071.14-5/8/5/1/1

Événement administratif :



BAV-D-F48B3401/987

Table des matières

1	Contexte	3
1.1	Situation initiale et objet du projet.....	3
1.2	Déroulement et destinataires.....	3
1.3	Vue d'ensemble des milieux consultés.....	3
2	Résultats de la consultation.....	4
2.1	Objectifs.....	4
2.2	Mesures.....	4
3	Évaluation des prises de position à partir du questionnaire	5
3.1	Objectifs.....	5
3.2	Accès au marché et à la profession	6
3.3	Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance administrative	11
3.4	Autres conséquences	14
3.5	Autres remarques	15
4	Annexe 1 : liste des prises de position reçues au cours de la procédure de consultation, par parties prenantes	17
5	Annexe 2 : Catalogue de questions sur le projet à mettre en consultation concernant la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route	19
	Objectifs	19
	Mesures.....	19
	Conséquences	19
	Autres remarques :	20

1 Contexte

1.1 Situation initiale et objet du projet

Le projet « Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route » prévoit d'adapter le droit suisse au premier paquet Mobilité de l'UE. Il s'agit de modifier l'actuelle loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS 744.10) afin d'introduire des mesures pour un meilleur contrôle des « sociétés-boîtes aux lettres » ainsi que des critères d'accès à la profession pour les entreprises qui utilisent des véhicules de livraison d'un poids supérieur à 2,5 tonnes et inférieur ou égal à 3,5 tonnes à des fins commerciales. Des bases légales sont également proposées en vue de la participation de la Suisse au registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). L'adaptation de la loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés (LDét ; RS 823.20) vise à créer une base afin que la Suisse puisse prêter assistance administrative. Les autorités suisses prêtent assistance lorsqu'il faut contrôler si des entreprises de transport suisses qui détachent des travailleurs dans des pays de l'UE ou de l'AELE respectent les conditions minimales du pays hôte en matière de salaire et de conditions de travail pendant la durée du détachement.

1.2 Déroulement et destinataires

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) ont ouvert conjointement la consultation le 23 février 2022. Ils ont invité 236 destinataires à prendre position. La consultation a duré jusqu'au 31 mai 2022. Au total, 23 prises de position ont été envoyées durant ce laps de temps. Le présent rapport les résume. Il ne prétend pas à l'exhaustivité. Les destinataires de la consultation étaient notamment les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières de l'économie, diverses entreprises de transport (ET) indemnisées en vertu de la loi sur le transport de voyageurs ainsi que de nombreuses autres organisations (associations, entreprises de transport, milieux intéressés).

1.3 Vue d'ensemble des milieux consultés

Au total, 23 prises de position ont été reçues.

Participants par catégorie	Destinataires	Prise de position
Cantons et Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)	27	6
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	11	3
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	3	0
Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV	66	0
Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	8	4
Organisations	121	10
Total	236	23

La liste complète des prises de positions se trouve en annexe 1.

2 Résultats de la consultation

2.1 Objectifs

Les résultats de la consultation indiquent qu'une nette majorité s'exprime en faveur des objectifs que le présent projet de loi entend remplir, à savoir l'adaptation des prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes, encourageant de cette manière un transport par route équitable, compétitif et durable.

2.2 Mesures

Accès au marché et à la profession

Une majorité juge opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes. Seule la limitation en transport transfrontalier est controversée. En effet, près de la moitié estime qu'il faudrait également étendre au transport intérieur l'obligation de disposer d'une licence.

Concernant la partie ayant trait aux « sociétés boîtes aux lettres », les résultats de la consultation révèlent qu'une très claire majorité soutient la proposition de prendre des mesures pour mieux les contrôler. Il est toutefois attendu que les coûts et bénéfices du module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) soient clairement établis avant d'entamer une quelconque étape en vue de la création des conditions légales pour y accéder.

Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

L'analyse des résultats de la consultation montre que l'ensemble des milieux consultés rejette une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057, qui définit le détachement des travailleurs étrangers ainsi et règle les exigences administratives, les mesures de contrôle et l'octroi de l'assistance administrative. Un faible nombre de participants se prononce en faveur de la reprise partielle proposée par le Conseil fédéral, tandis que la majorité rejette cette reprise ou ne l'approuve qu'à certaines conditions. Certains se disent prêts à accepter la reprise partielle pour peu que le délai d'annonce de huit jours soit maintenu. D'autres lient leur soutien à la garantie que l'assistance soit réciproque et équivalente entre la Suisse et l'UE, de sorte qu'il ne subsiste pas de différence dans le volume d'informations à fournir. La reprise partielle du contenu proposé par le Conseil fédéral est donc rejetée à la majorité.

3 Évaluation des prises de position à partir du questionnaire

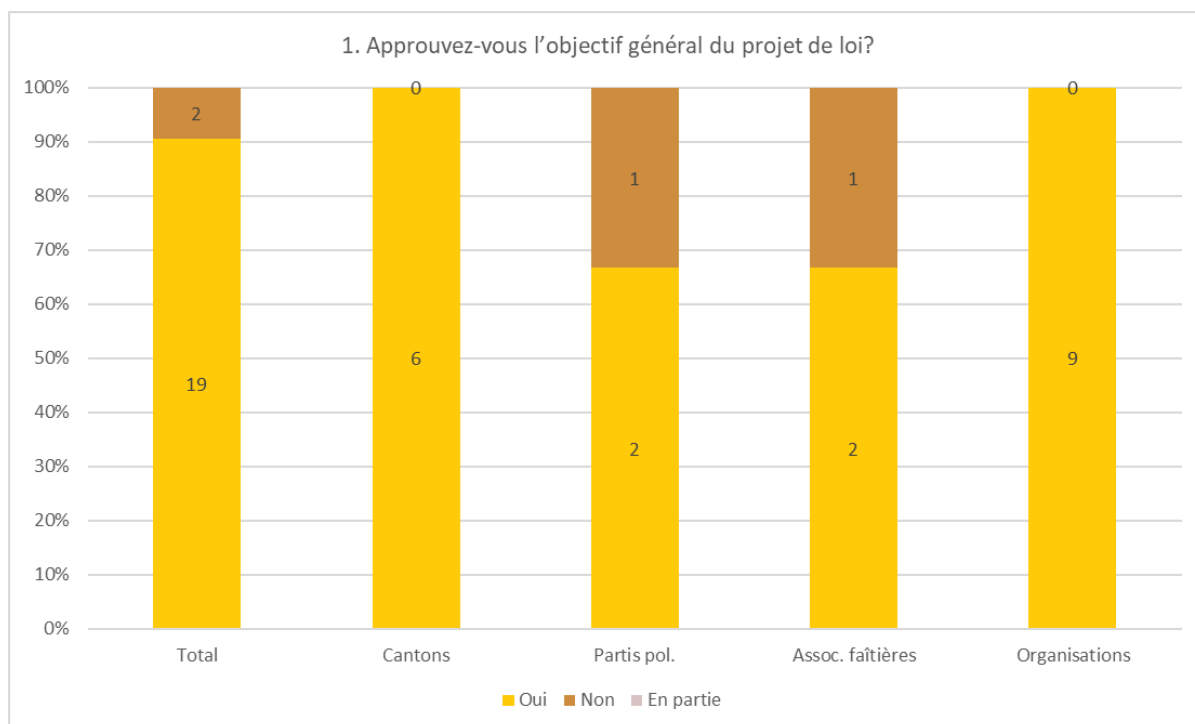
Les documents de mise en consultation incluait un catalogue de neuf questions (voir annexe 2). L'évaluation des prises de position suit l'ordre de ce questionnaire.

3.1 Objectifs

Question 1 : Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?

Tendance générale

21 avis sur 23 répondent concrètement à cette question. Une nette majorité (19 sur 21) approuve l'objectif du projet, tandis que 2 réponses sur 21 le rejettent.



En détail

19 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 6 cantons (FR, NW, SG, TG, TI, VD), 2 partis (PS et PLR), 2 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national (travail.suisse et economiesuisse) et d'autres organisations (e.a. Pusch, Initiative des Alpes, transfair, ATE etc.).

Si Greenpeace, Pusch, l'Initiative des Alpes, l'ATE et le PS soutiennent l'objectif général du projet de loi, ils soulignent cependant l'importance de transférer le transport routier sur le rail afin de contribuer, entre autres, à la lutte contre le réchauffement climatique, à la réduction du bruit et à l'utilisation de terrain. Tant le PS que le PLR se félicitent de la reprise du droit européen dans la perspective de bonnes relations avec l'UE.

2 participants ont répondu **NON** à cette question (SGB-USS et UDC).

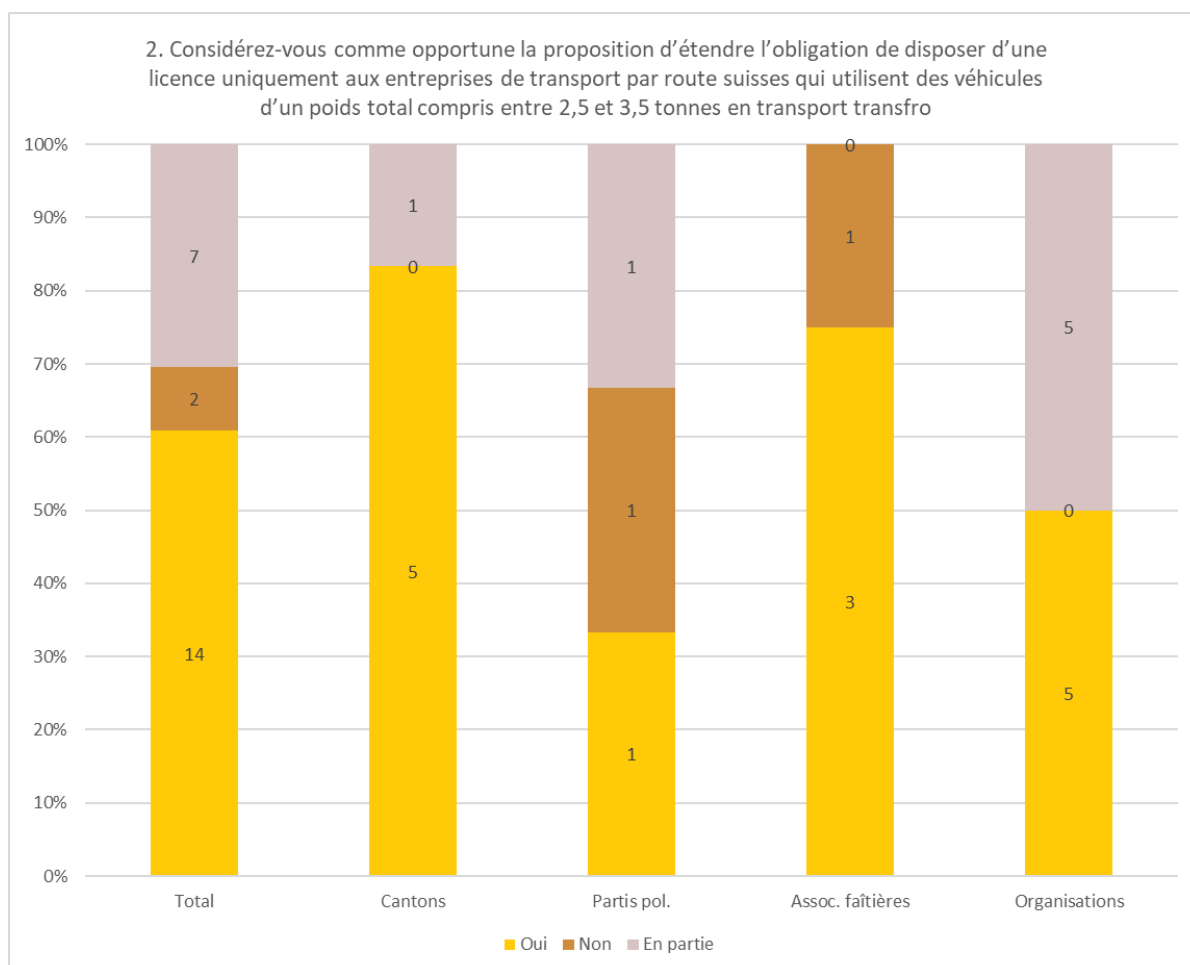
SGB-USS est en désaccord avec le présent projet de loi, car il entraînerait un affaiblissement des mesures d'accompagnement. L'UDC motive sa réponse par la crainte que la reprise souhaitée du droit de l'UE ne menace l'indépendance de la Suisse et déclenche des conséquences financières incontrôlables.

3.2 Accès au marché et à la profession

Question 2 : Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?

Tendance générale

Cette question a généré 23 réponses sur 23. Une majorité (14 sur 23) se dégage en faveur de la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes en transport transfrontalier. 7 réponses sur 23 indiquent une adhésion partielle à la proposition, alors que 2 réponses la rejettent.



En détail

14 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 5 cantons (SG, VD, TG, TI et NW), 1 parti (PLR), 3 associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national (economiesuisse, SGB-USS et travail.suisse.) et 5 autres organisations (e.a. ASTAG, BFU-BPA, transfair, etc.).

Bien que favorable à la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes en transport transfrontalier, routesuisse regrette la charge administrative supplémentaire qui résultera de la collecte de données. Transfair et travail.suisse se félicitent du fait que le projet contribue à éviter la distorsion de la concurrence.

7 réponses soutiennent la proposition de façon **PARTIELLE**.

Le soutien « partiel » émane du fait que les participants indiquent préférer une obligation de licence qui ne se limite pas uniquement au transport transfrontalier (UNIA, Pusch, PS etc.) ou aux véhicules de plus de 2,5 tonnes (FR).

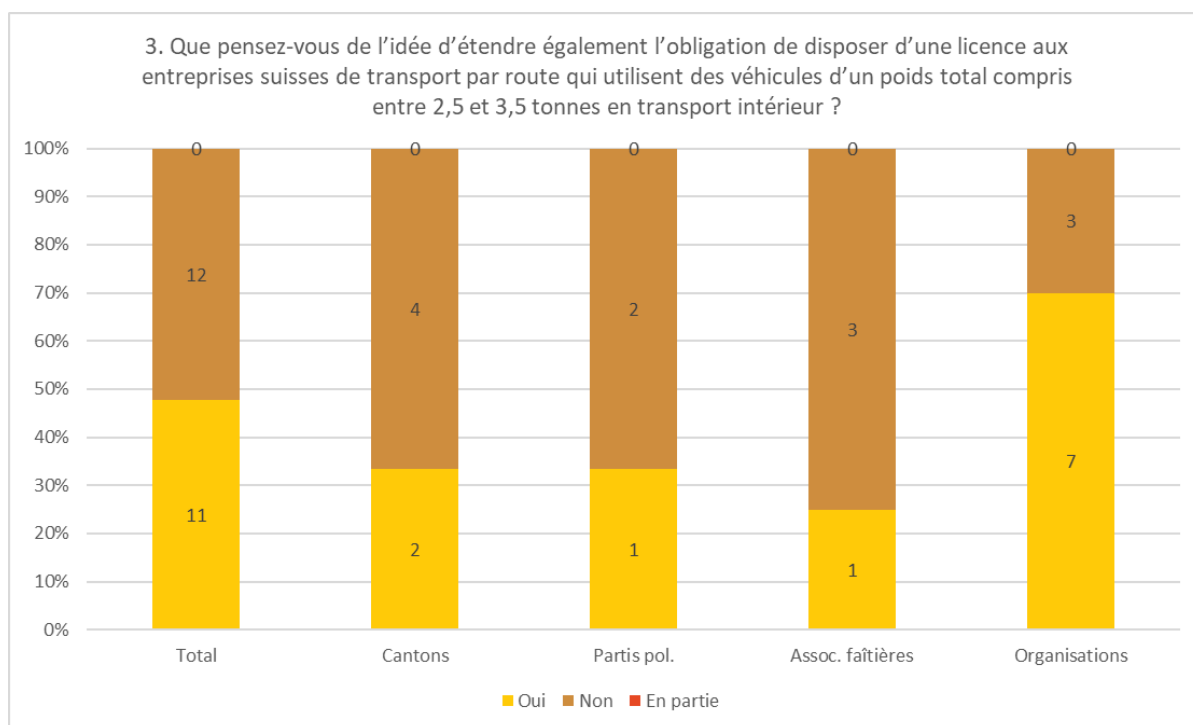
2 participants ont répondu **NON** à cette question (SGV-USAM et UDC).

SGV-USAM estime que la distinction entre marché intérieur et extérieur sur laquelle se fonde l'exemption accordée aux véhicules utilisés pour le marché intérieur est irréalisable. De nombreuses PME ne travaillent qu'occasionnellement, voire qu'une seule fois, dans les pays limitrophes. Selon le modèle, ces entreprises devraient demander une autorisation, ce qui représenterait pour elles un surcroît de travail administratif et financier disproportionné.

Question 3 : Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?

Tendance générale

La question 3 a généré 23 réponses sur 23. Une faible majorité (12 sur 23) rejette la proposition d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes en transport intérieur. 11 réponses sur 23 acceptent la proposition.



En détail

11 participants affichent leur **soutien** à la proposition, dont 2 cantons (TI et FR), 1 parti (PS), une association faïtière de l'économie (SGB-USS) et 7 autres types d'organisations (e.a. UNIA, Initiative des Alpes, BFU-BPA, FER etc.).

SGB-USS se félicite de l'élargissement des critères d'accès à la profession, ainsi que de l'amélioration de la protection des travailleurs et de la sécurité routière. Cependant, elle s'étonne de la décision de limiter ces améliorations au transport transfrontalier uniquement. L'UNIA partage cet étonnement et estime qu'il est nécessaire de soumettre également le transport intérieur à l'obligation de licence afin de professionnaliser ce domaine. Cela permettrait de clarifier la situation actuellement diffuse dans ce domaine, où il est souvent difficile de déterminer qui est l'employeur réel (et qui prend en charge le paiement des cotisations aux assurances sociales ou la saisie des heures de travail) et qui est responsable de la sécurité des véhicules. BFU-BPA accorde de l'importance à l'obligation d'installer un tachygraphe dans les camionnettes d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes également en trafic intérieur, car on estime que 10 % des accidents de la route sont liés à la fatigue au volant. Par ailleurs, les contrôles au niveau des temps de travail, de conduite et de repos contribuent de façon significative à l'amélioration de la sécurité des transports.

12 participants ont répondu **NON** à cette question, dont 4 cantons (VD, TG, NW et SG), 2 partis (PLR et UDC), 3 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national (SGV-USAM, economiesuisse et travail.suisse) et 3 autres organisations (routesuisse, ASTAG et Transfair).

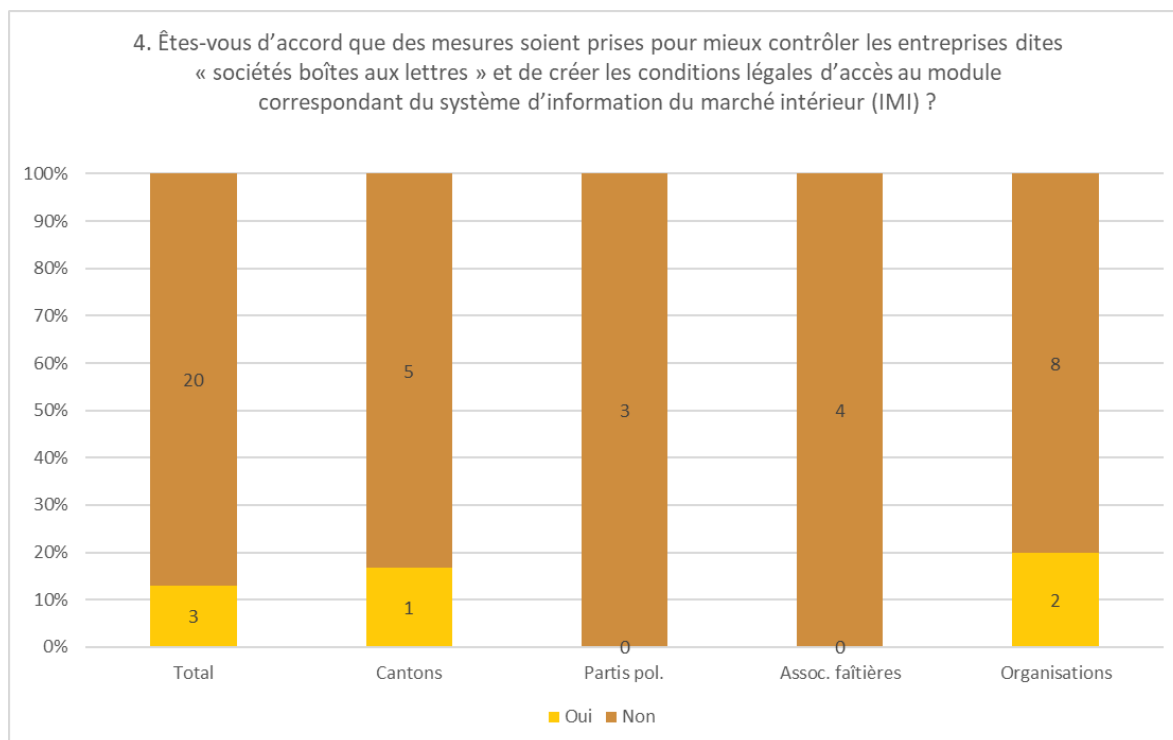
Plusieurs participants (SG, routesuisse et le PLR) insistent sur le fait qu'aucun pays de l'UE n'applique de telles mesures à l'heure actuelle dans son marché intérieur. L'ASTAG estime qu'il n'y a pas de besoin de régulation, que ce soit du point de vue du droit des transports ou de celui du droit à la concurrence, car les entreprises qui n'utilisent que des véhicules de livraison ne sont pas en concurrence directe avec les entreprises qui n'utilisent que des camions. Un autre argument est le surcroît de travail considérable lié au traitement des demandes supplémentaires (SG, SGV-USAM et VD).

Question 4 : Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et créer

les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?

Tendance générale

22 de 23 avis se prononcent sur cette question. Une nette majorité (18 sur 22) est favorable à la proposition de prendre des mesures pour mieux contrôler les « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI). 3 réponses sur 22 indiquent un soutien partiel de la proposition alors qu'une réponse la refuse.



En détail

18 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 5 cantons (FR, TI, TG, VD et NW), 2 partis (PLR et PS), 3 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national (SGV-USAM, travail.suisse et SGB-USS) et 8 autres organisations (e.a. Pusch, Initiative des Alpes, UNIA, ASTAG etc.).

À noter que de nombreux participants, bien qu'ils soutiennent la proposition, soulignent l'importance de clarifier le niveau d'investissement requis ainsi que les coûts et l'utilité véritable du module IMI (PLR, TG, ASTAG, SGV-USAM etc.).

3 participants approuvent **EN PARTIE** la proposition (BPA, routesuisse et SG).

C'est également le système d'information du marché intérieur (IMI) qui pose principalement problème aux participants qui s'expriment comme partiellement en faveur de la proposition. Avant de prendre une quelconque décision, il convient tout d'abord de déterminer clairement le coût et l'utilité de l'accès à IMI ainsi que d'évaluer les alternatives possibles (BPA, routesuisse). Le canton de Saint-Gall, bien qu'il approuve la numérisation du système que permet IMI, estime qu'il est trop tôt pour émettre un avis car trop de questions restent sans réponse.

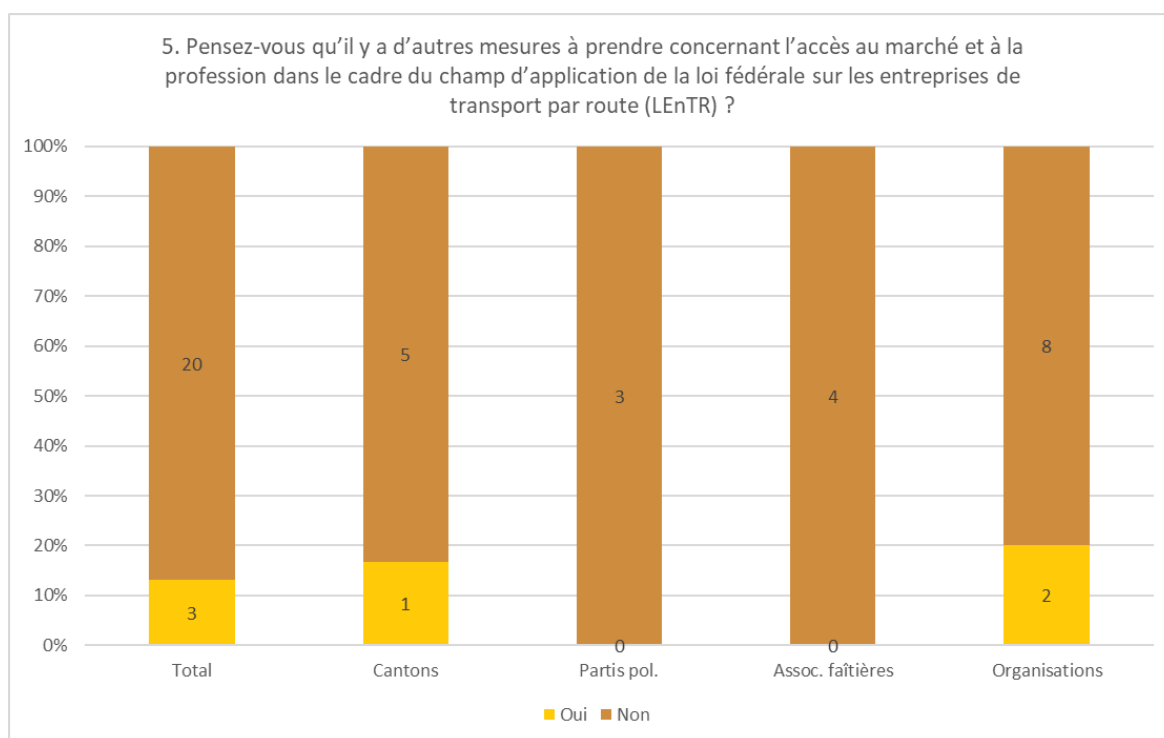
1 participant a répondu **NON** à cette question (UDC).

L'UDC déplore que le mécanisme lié à IMI serait coûteux pour la Suisse alors que le bénéfice d'un tel système n'est pas démontré.

Question 5 : Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?

Tendance générale

Une vaste majorité des réponses (20) indique qu'il n'y a pas d'autres mesures à prendre au niveau du champ d'application de la LEnTR concernant l'accès au marché et à la profession. Seules 3 réponses sur 23 suggèrent des mesures supplémentaires.



En détail

3 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 1 canton (FR) et 2 organisations (ASTAG et FER).

Le canton de Fribourg souhaite que des mesures visant à favoriser ou à inciter davantage le transport de marchandises sur le rail soient proposées. La FER demande que les contrôles soient accentués afin d'éviter les abus. L'ASTAG rejette l'art. 2, al. 2, let. d, du projet de LEnTR (exception des 40 km/h) qui exempte de l'obligation d'immatriculation les entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules dont la vitesse maximale est limitée à 40 km/h. L'organisation estime que la nouvelle disposition engendre une distorsion de la concurrence car les tracteurs commerciaux transportent parfois des marchandises qui pourraient tout aussi bien être transportées par des camions.

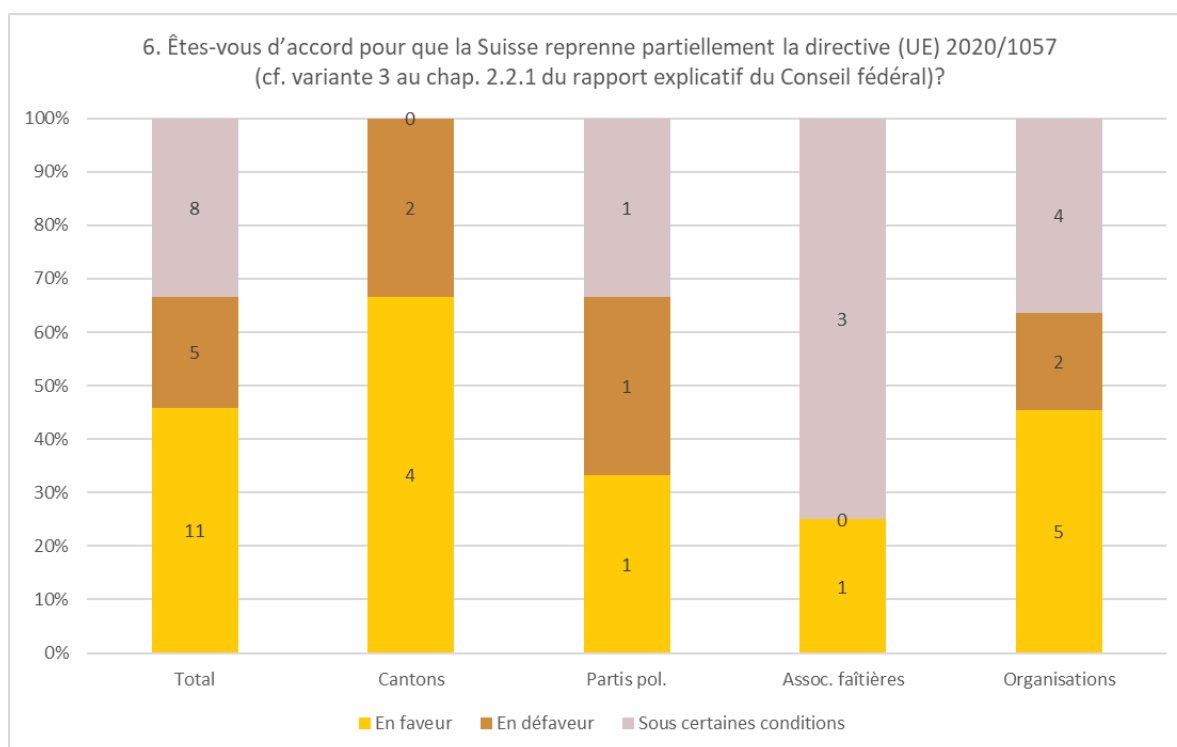
20 participants ont répondu **NON** à cette question.

3.3 Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance administrative

Question 6 : Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057.

Tendance générale

23 avis sur 23 répondent à cette question. Moins de la moitié des participants (11 sur 23) s'exprime en faveur de la proposition d'une reprise partielle de la directive (UE) 2020/1057 (voir variante 3 au ch. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral). Une minorité considérable lie son approbation à des conditions. 4 des 23 réponses rejettent nettement le projet.



En détail

11 participants, à savoir 4 cantons (FR, NW, TG et TI), 5 organisations (e.a. Pusch, Initiative des Alpes, Greenpeace, FER), 1 parti (PS) et 1 organisation faïtière de l'économie (economiesuisse) approuvent la proposition d'une reprise partielle.

Le PS, Pusch, l'Initiative des Alpes, ATE et Greenpeace insistent sur l'importance de combattre la sous-enchère abusive en matière de conditions salariales et expriment leur désaccord avec les infractions au cabotage. Les contrôles sont donc de prime importance.

8 participants (SGB-USS, travail.suisse, SGV-USAM, transfair, PLR, UNIA etc.) n'acceptent le projet **qu'à certaines conditions**.

Le PLR et SGV-USAM sont prêts à accepter la variante 3 à condition que l'assistance administrative soit réciproque et équivalente entre la Suisse et l'UE, garantissant ainsi qu'il n'y ait pas de différence en ce qui concerne le volume des données à échanger. Transfair, travail.suisse et SGB-USS lient leur approbation à la condition que le délai d'annonce de huit jours soit maintenu. L'UNIA souligne que, pour le moment, il manque un service administratif qui serait en charge de l'application de ces dispositions, contrôlant notamment les salaires et les données des tachygraphes des conducteurs étrangers. Par ailleurs, elle souligne la nécessité d'une interprétation claire de la directive sur le détachement des travailleurs dans le contexte du secteur routier.

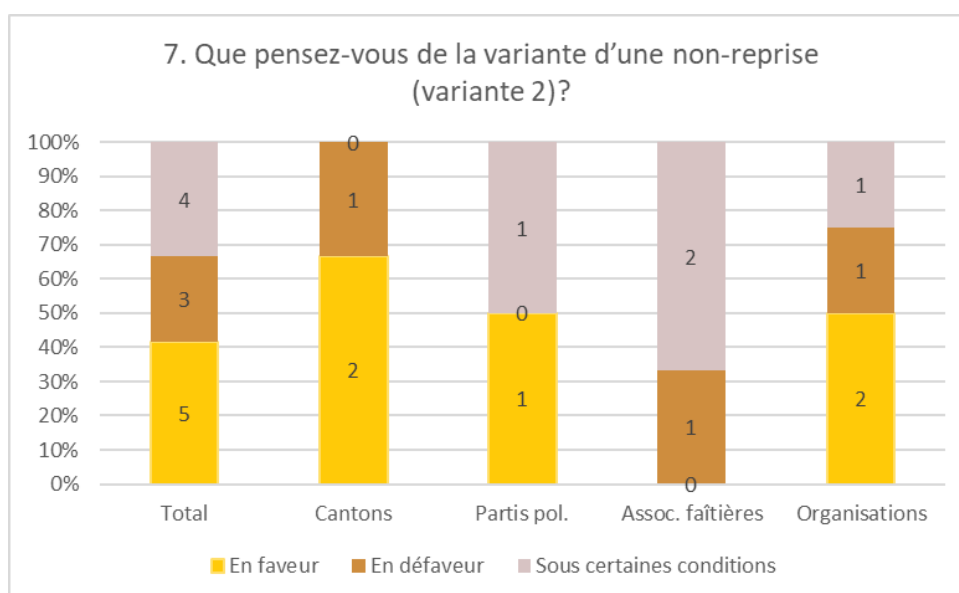
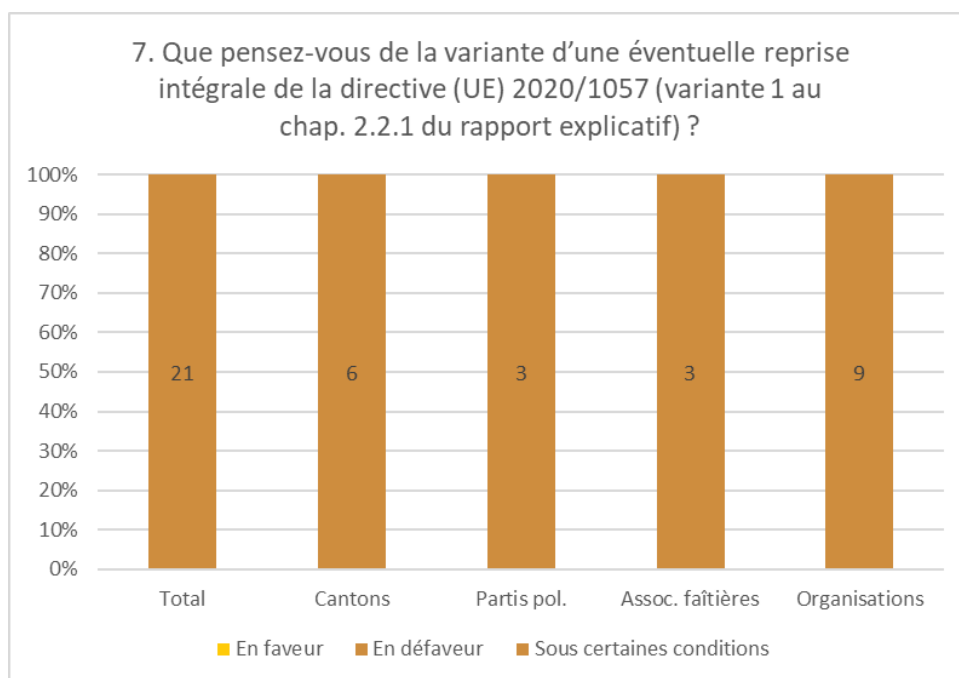
4 participants ont répondu **NON** à cette question (SG, ASTAG, VD et UDC).

Le canton de Saint-Gall estime, entre autres, que de par la reprise partielle, la Suisse renoncerait à son autonomie en matière d'observation du marché du travail. Il déplore aussi le manque de clarté concernant les conséquences pour les administrations, le déséquilibre potentiellement créé entre la Suisse et l'UE et considère IMI comme superflu. Le canton de Vaud exprime ses inquiétudes quant à la possible surcharge de travail qui incomberait aux autorités cantonales et demande que l'on vérifie la possibilité d'utiliser les canaux déjà existants. Finalement, l'UDC rejette la variante 3 en bloc, soulignant que, malgré l'apparente plus-value d'une amélioration de l'assistance administrative avec l'UE, la reprise du droit européen menace l'indépendance de la Suisse tout en comportant des conséquences financières incontrôlables.

Question 7 : Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?

Tendance générale

21 avis sur 23 se prononcent concrètement sur la première partie de la question, c'est-à-dire sur la reprise complète (variante 1). Vu que tous rejettent cette variante, la reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1, voir ch. 2.2.1 du rapport explicatif) est définitivement abandonnée. Seuls 8 participants sur 23 (3 cantons, 1 parti politique, 1 organisation faîtière de l'économie qui œuvre au niveau national et 3 organisations) se sont prononcés sur la non-reprise (variante 2). La majorité (5 sur 8) approuve la non-reprise, tandis que 2 participants sur 8 l'accepteraient sous conditions et 1 participant la rejette.



En détail

Variante 1 Reprise intégrale :

Tous les participants s'opposent à une reprise intégrale.

Le canton du Tessin, par exemple, veut éviter que la mise en œuvre complète de la directive (UE) 2020/1057 provoque une distorsion de la concurrence par rapport aux entreprises nationales de transport par route. Le canton de Thurgovie estime, quant à lui, que le problème réside principalement dans la différence de définition du détachement qui résulterait d'une reprise intégrale. L'UNIA rejette la reprise intégrale, car il en résulterait une diminution des mesures d'accompagnement et la suppression du délai d'annonce. Transfair partage ce point et ajoute les conséquences négatives liées à la réduction, voire à la suppression, des contrôles. SGV-USAM est du même avis.

Variante 2 Non-reprise :

5 participants **approuvent** la non-reprise (SG, VD, UDC, routesuisse et ASTAG).

Les motifs sont les mêmes que dans les réponses à la question 6.

2 participants (transfair et travail.suisse) acceptent une non-reprise **uniquement à certaines conditions**.

Aussi bien transfair que travail.suisse estiment qu'une non-reprise n'est pas souhaitable en soi, mais cette option serait préférable à une reprise partielle qui affaiblirait les mesures d'accompagnement.

1 participant refuse clairement une non-reprise (TG).

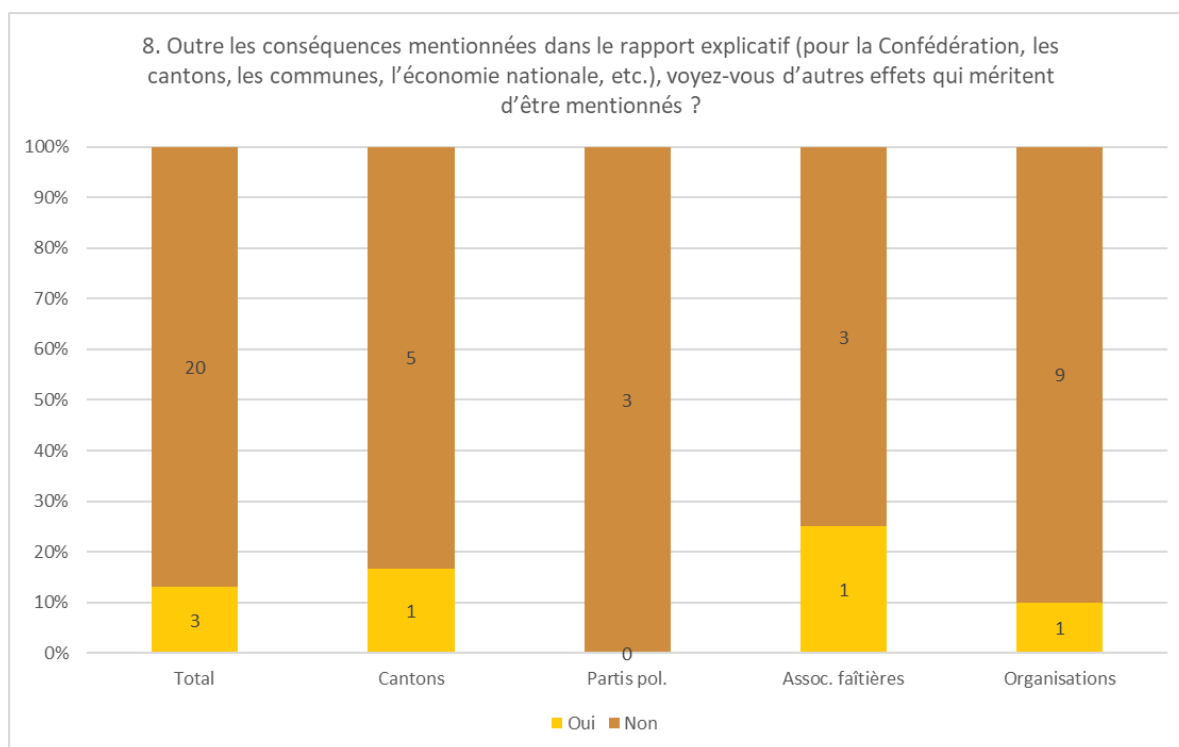
Le canton de Thurgovie renvoie au fait qu'une non-reprise serait contreproductive en termes de coopération avec les autorités étrangères.

3.4 Autres conséquences

Question 8 : Outre les conséquences mentionnées dans le projet de loi (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?

Tendance générale

Sur les 23 participants, 3 ont estimé que d'autres conséquences méritent d'être mentionnées.



Le canton de Vaud fait remarquer que le délai de 14 jours prévu pour la transmission des informations sollicitées par une autorité étrangère, de surcroît dans la langue de cet État, poserait au niveau administratif une difficulté importante en vue de la mise en œuvre. Le PLR relève également ce point à

la question 9. Par ailleurs, le canton de Vaud suggère trois points qui mériteraient d'être clarifiés d'un point de vue de la protection des données, à savoir les art. 8a, al. 2 et 4, et 8b, al. 3, LDét.

SGV-USAM estime que certaines conséquences négatives pour l'économie ne sont pas citées dans le rapport. Ces conséquences touchent particulièrement les PME. L'obligation d'autorisation ferait augmenter la charge administrative. Par ailleurs, le fait que les exceptions ne concernent que les entreprises opérant sur le marché intérieur risque d'avoir un impact négatif sur la concurrence et les transports non-commerciaux. Finalement, SGV-USAM relève que certaines entreprises ont des difficultés à se conformer à la loi en raison du manque de clarté concernant la distinction entre les transports transfrontaliers commerciaux et non commerciaux.

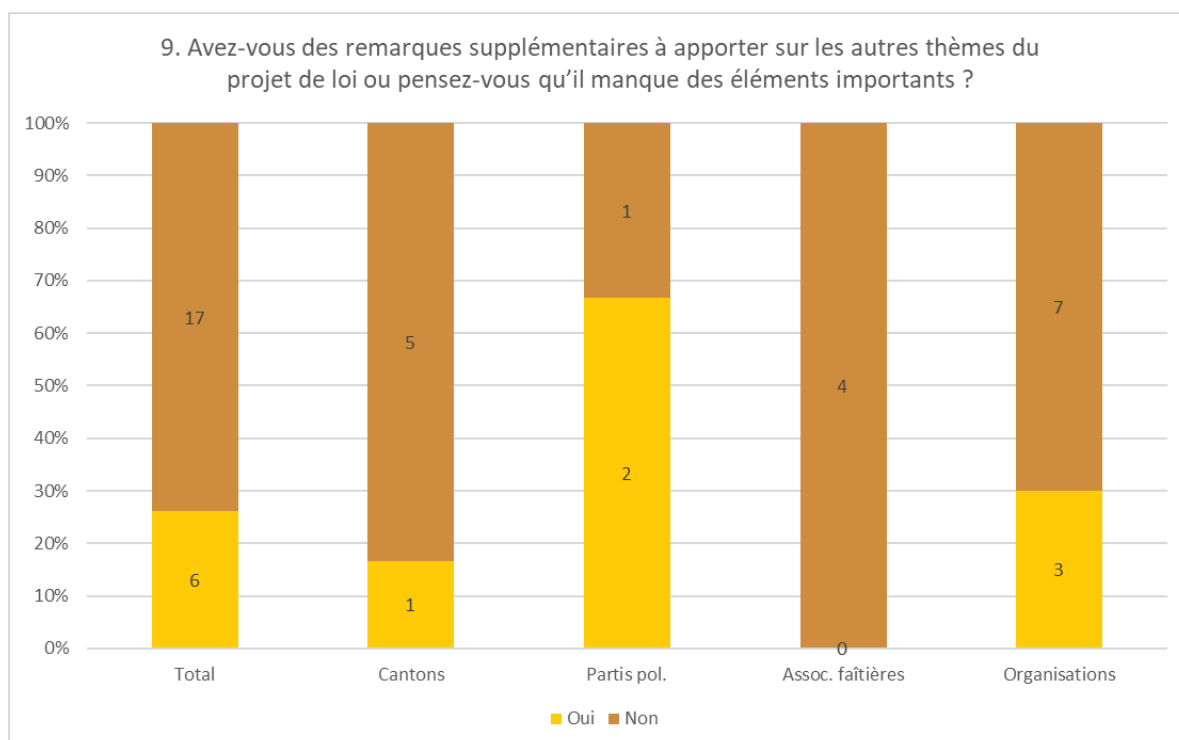
L'UNIA attire l'attention sur les conséquences liées au recours aux sous-traitants dans le domaine des services postaux (courrier, service express, transport de colis) chargés de la livraison finale pour presque toutes les grandes entreprises. Actuellement, les sous-traitants, ainsi que leurs travailleurs, se trouvent dans une situation précaire souffrant notamment d'un flou juridique. L'UNIA estime que si la licence devient obligatoire, il faut s'attendre à ce que les services postaux, en particulier, deviennent légèrement plus chers. En revanche, on peut espérer que les conditions de travail dans ce secteur deviennent plus humaines et que les services postaux commencent à engager directement du personnel, payant leurs assurances sociales etc.

3.5 Autres remarques

Question 9 : Avez-vous des remarques supplémentaires à apporter sur les autres thèmes du projet de loi ou pensez-vous qu'il manque des éléments importants ?

Tendance générale

6 participants sur 23 ont apporté des remarques supplémentaires sur les autres thèmes du projet de loi ou sur des éléments manquants importants.



Art. 8b, al. 2 et 3, LDét : le PLR, routesuisse et l'ASTAG estiment que cette disposition, selon laquelle les données doivent être fournies dans la langue souhaitée par les autorités requérantes, entraîne une charge intolérable pour les employeurs. Ils exigent une adaptation de la disposition de sorte que les données puissent être fournies dans l'une des langues officielles suisses.

Art. 4, al. 6, projet de LEnTR : l'ASTAG et routesuisse rejettent l'exigence selon laquelle, outre le gestionnaire de transport, les personnes responsables de la direction doivent également satisfaire au critère d'honorabilité. Contrairement aux commentaires du rapport explicatif, le droit de l'UE ne laisse pas conclure à l'extension de ce critère. Bien plus, l'art. 4, par. 1, al. 2, en relation avec l'art. 6, par. 12, du règlement (CE) n° 1071/2009 laisse les États-membres décider à quel degré le critère d'honorabilité doit être rempli et par quelles personnes.

Selon l'UDC, la reprise du droit de l'UE visée menace l'indépendance de la Suisse et déclenche des frais et dépens incontrôlables. Afin de découvrir les abus d'entreprises étrangères, il faut d'abord mettre en place des mesures souveraines en Suisse qui permettent d'attester clairement les frais et dépens ainsi que l'efficacité. En même temps, l'UDC s'oppose à une liaison de la Suisse à des actes de l'UE sur lesquels la Cour de justice de l'UE a une autorité d'interprétation, comme celui qui instaure un registre européen des entreprises de transport routier (ERRU).

Compte tenu des problèmes liés aux conditions de travail dans le domaine du transport de marchandises avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes, l'UNIA s'engage pour des conventions collectives de travail ayant force obligatoire et offrant des conditions de travail dignes, pour une responsabilité solidaire des entreprises générales et pour l'obligation d'un tachygraphe.

Le canton de Thurgovie souligne que le secteur suisse des transports routiers n'est pas axé en premier lieu sur le transport international. C'est pourquoi il ne faut pas mettre en place un appareil administratif inutile et coûteux. Il considère l'utilisation de véhicules de transport d'un poids total de 2,5 à 3,5 tonnes comme un complément et non comme une distorsion de la concurrence par rapport aux autres transports routiers.

4 Annexe 1 : liste des prises de position reçues au cours de la procédure de consultation, par parties prenantes

Kantone / Cantons / Cantoni	
Abréviation	Nom complet
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
In der Bundesversammlung vertretene politische Partiene / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
Abréviation	Nom complet
PS	SP Schweiz Sozialdemokratische parti der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte et Berggebiete / Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	
Abréviation	Nom complet
-	
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ Associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abréviation	Nom complet
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
economiesuisse	economiesuisse
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
travail.suisse	travail.suisse
Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto	
Abréviation	Nom complet
-	
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abréviation	Nom complet
-	Initiative des Alpes
ASTAG	Association suisse des transports routiers
FER	Fédération des Entreprises Romandes
-	transfair
routesuisse	Fédération routière suisse FRS
UNIA	Syndicat UNIA
-	Pusch
-	Greenpeace
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents
ATE	Association Transports et Environnement

Divers (réponses spontanées)	
Abréviation	Nom complet
-	

5 Annexe 2 : Catalogue de questions sur le projet à mettre en consultation concernant la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?

Mesures

Accès au marché et à la profession

2. Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?
3. Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?
4. Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?
5. Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?

Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

6. Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057.
7. Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?

Conséquences

8. Outre les conséquences mentionnées dans le rapport explicatif (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?

Autres remarques :

9. Avez-vous des remarques supplémentaires à apporter sur les autres thèmes du projet de loi ou pensez-vous qu'il manque des éléments importants ?