



# Coopération renforcée et concurrence équitable en transport international par route

**Berne, 23.02.2022 - Le Conseil fédéral souhaite garantir une concurrence équitable entre les entreprises de transport international par route et renforcer la coopération avec les États membres de l'UE. À cet effet, il a mis en consultation un certain nombre de modifications de loi lors de sa réunion du 23 février 2022. Les entreprises qui utilisent des voitures de livraison pour effectuer des transports internationaux de marchandises à titre professionnel seront désormais soumises à l'obligation de détenir une licence. Les mesures visent en outre à mieux contrôler les sociétés boîte aux lettres et à assurer l'assistance administrative en vue de vérifications quant au respect des conditions de travail.**

En adoptant le premier paquet Mobilité, l'UE a décidé de nouvelles prescriptions applicables aux transports internationaux par route de marchandises et de voyageurs, afin de les rendre plus équitables et plus respectueux de l'environnement. Le Conseil fédéral soutient ces objectifs. C'est pourquoi il a décidé d'adapter le droit suisse à celui de l'UE, comme cela est prévu dans l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE, et de mettre en consultation des modifications de lois à ce sujet.

En transport international de marchandises par route à titre professionnel, une licence sera désormais aussi obligatoire pour les voitures de livraison à partir d'un poids total de 2,5 tonnes. Jusqu'à présent, les entreprises devaient être titulaires d'une licence lorsqu'elles utilisaient des véhicules de plus de 3,5 tonnes pour effectuer des transports de marchandises. Avec cette adaptation, les transporteurs utilisant des camions et des voitures de livraison seront mis sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'accès à la profession. Seules les entreprises qui n'utilisent pas déjà des véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le transport national ou international à titre professionnel seront soumises à cette nouvelle réglementation. Les transports non professionnels d'outils et de matériaux effectués par des ouvriers en resteront exceptés.

Des modifications de loi sont également nécessaires pour empêcher que des entreprises de transport étrangères créent des sociétés fictives (dites « sociétés boîte aux lettres ») dans un pays dans le but de contourner l'interdiction de cabotage ou de profiter de normes sociales plus basses pour le personnel roulant. Afin de garantir le flux d'informations entre les autorités de contrôle des États membres de l'UE et de la Suisse, il faut adapter la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route.

Le Conseil fédéral propose en outre une modification de la loi sur les travailleurs détachés : la nouvelle réglementation créera une base légale pour l'échange d'informations et l'assistance administrative accordée par les autorités suisses. Celle-ci sera accordée lorsque les autorités d'un État membre de l'UE souhaitent vérifier si une entreprise sise en Suisse respecte les conditions minimales de travail dans l'État en question et qu'elles ont besoin de l'assistance administrative de la Suisse. Lorsqu'un travailleur de la Suisse est détaché dans un État membre de l'UE, il faut que les conditions minimales de travail applicables dans le pays hôte soient respectées.

La consultation sur ces modifications de loi dure jusqu'au 31 mai 2022.

---

## Adresse pour l'envoi de questions

Office fédéral des transports  
Information  
+41 58 462 36 43  
presse@bav.admin.ch

---

## Documents

 [Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route \(PDF, 132 kB\)](#)

 [Rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation \(PDF, 321 kB\)](#)

Auteur

Conseil fédéral

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

Secrétariat général DETEC

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

Office fédéral des transports

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-87305.html>



23 février 2022

# **Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route**

## **Rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation**

---

## **Projet à mettre en consultation**

### **Condensé**

Suite à l'adoption du «Paquet Mobilité I» le 8 juillet 2020 par l'Union européenne (UE), de nouvelles prescriptions légales s'appliquent au secteur du transport routier concernant notamment l'accès au marché et à la profession ainsi que les règles en matière de détachement des travailleurs étrangers et d'assistance entre les États membres de l'UE dans le domaine du transport routier au sein de l'UE. Elles concernent, pour le transport international, l'introduction de critères d'accès à la profession (licence) pour les entreprises utilisant des véhicules légers (plus de 2,5 tonnes) à titre professionnel et la mise en place de mesures visant à mieux contrôler les « sociétés boîtes aux lettres ». Les actes normatifs règlent en outre la coopération administrative ainsi que l'assistance administrative entre deux États membres en matière d'accès au marché et à la profession ainsi que l'exécution des contrôles concernant les conditions minimales de salaire et de travail dans le cadre du détachement d'un conducteur. Par le présent projet, il s'agit de procéder à des adaptations du droit suisse aux nouvelles prescriptions de l'UE. Cela nécessite la modification de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ainsi que la loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés (LDét).

---

## Table des matières

<b>Projet à mettre en consultation</b>	<b>2</b>
<b>Condensé</b>	<b>2</b>
<b>1 Grandes lignes du projet</b>	<b>4</b>
1.1 Contexte dans le domaine du transport routier au sein de l'UE	4
1.2 Contexte dans le domaine du transport routier en Suisse	5
1.2.1 Licence d'entreprise de transport par route	5
1.2.2 Détachements de travailleurs étrangers dans le transport routier international	6
1.3 Délimitation du projet	7
1.4 Acte modificateur	8
1.5 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral	8
1.6 Classement d'interventions parlementaires	8
<b>2 Réglementation proposée</b>	<b>9</b>
2.1 Accès à la profession	9
2.1.1 Obligation de disposer d'une licence dès 2,5 tonnes	9
2.1.2 Sociétés boîte aux lettres	10
2.1.3 Module IMI 2020/1055	11
2.1.4 ERRU	11
2.1.5 Adaptations diverses de la LEnTR	12
2.2 Les détachements dans le transport routier	12
2.2.1 Variantes de reprise	13
2.2.2 Adaptation par étapes de la LDét	15
2.2.3 Modification proposée	15
2.3 Mise en œuvre	16
<b>3 Commentaire des dispositions</b>	<b>17</b>
3.1 Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route	17
3.2 Loi sur les travailleurs détachés	23
<b>4 Conséquences</b>	<b>25</b>
4.1 Conséquences pour la Confédération	25
4.1.1 Conséquences dans le domaine des licences d'entreprise de transport par route	25
4.1.2 Répercussions dans le domaine de la LDét	27
4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	28
4.2.1 Conséquences dans le domaine de l'admission des entreprises de transport par route	28
4.2.2 Répercussions dans le domaine de la LDét	28
4.3 Conséquences économiques	28
<b>5 Aspects juridiques</b>	<b>29</b>
5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois	29
5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	29
5.3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	30
5.4 Protection des données	30
<b>Liste des abréviations utilisées</b>	<b>31</b>

---

## Contexte

### 1 Grandes lignes du projet

#### 1.1 Contexte dans le domaine du transport routier au sein de l'UE

Depuis le Traité de Rome et jusqu'à la fin des années 80, les transports internationaux routiers étaient soumis à des contingents (échange d'approbations entre les pays). Le cabotage national (transport entre deux points situés à l'intérieur d'un État membre par un entrepreneur de transport routier d'un autre État membre) était interdit. Au cours des années 90, des réglementations des licences de transports internationaux routiers et de cabotage ont été introduites pour les entreprises de transport routier domiciliées dans l'UE. Elles se basaient sur des critères qualitatifs (les quatre critères d'accès à la profession, à savoir l'établissement, l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle) et interdisaient toute restriction quantitative ainsi que toute discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

Le 1<sup>er</sup> juin 2002, l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres, ATT)<sup>1</sup> est entré en vigueur. Le même jour, la modification de la Convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association Européenne de Libre-Échange (AELE)<sup>2</sup> est également entrée en vigueur. Dans son annexe P, cette convention règle de la même manière l'accès au marché dans le domaine des transports terrestres entre les États de l'AELE.

À cette date, l'ancienne pratique en matière de transport de marchandises et de voyageurs par route entre la Suisse et l'UE/ les autres États de l'AELE a été modifiée. Les prescriptions en matière d'accès au marché et à la profession ont été alignées sur celles en vigueur au sein de l'UE/des autres États de l'AELE.

Cette libéralisation et cette harmonisation ont été consolidées en 2009 par l'adoption du premier paquet routier comprenant les actes suivants :

- Règlement (CE) n° 1071/2009<sup>3</sup>
- Règlement (CE) n° 1072/2009<sup>4</sup>
- Règlement (CE) n° 1073/2009<sup>5</sup>.

À cela s'ajoutent des dispositions sociales de plus en plus complètes (protection des travailleurs, temps de conduite et de repos harmonisés) et des normes techniques étoffées (poids et dimensions des véhicules, permis de conduire, formation des conducteurs etc.).

La Commission européenne s'est rapidement aperçue que les prescriptions légales en vigueur étaient insuffisantes pour pouvoir lutter efficacement contre le *dumping* social et qu'il était nécessaire de promouvoir une concurrence plus loyale dans ce secteur. Aussi a-t-elle lancé et publié le 31 mai 2017 un nouveau paquet législatif intitulé «Paquet Mobilité».

<sup>1</sup> RS 0.740.72

<sup>2</sup> RS 0.632.31

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, JO L 300 du 14.11.2009, p. 88

---

Il s'agit d'un vaste «paquet routier» subdivisé en trois parties. La première partie vise essentiellement à adapter ou réviser les réglementations en matière d'accès à la profession («sociétés boîtes aux lettres», cabotage et véhicules légers) et les dispositions sociales (temps de repos et de conduite des conducteurs, tachygraphes intelligents, salaire minimum des travailleurs détachés). La deuxième partie du paquet porte sur les systèmes de tarification intelligente pour l'utilisation de l'infrastructure. Enfin, la troisième partie est consacrée à l'amélioration de l'impact environnemental et climatique du transport routier, au renforcement de la sécurité routière ainsi qu'à la mobilité automatisée et à la numérisation du transport routier.

Après trois ans de négociations, l'UE a adopté, le 8 juillet 2020, une réforme-clé pour le transport routier, à savoir la première partie du «paquet Mobilité» (ci-après «Paquet Mobilité I»). Ce paquet comprend les actes législatifs suivants:

- Règlement (UE) 2020/1054<sup>6</sup>;
- Règlement (UE) 2020/1055<sup>7</sup>;
- Directive (UE) 2020/1057<sup>8</sup>.

Les nouvelles dispositions sont des mesures destinées à lutter contre le *dumping* social et à promouvoir une concurrence loyale dans le secteur.

En sa qualité de membre de l'Alliance du routier (un regroupement d'États partageant les mêmes idées, parmi lesquels on compte 9 pays de l'UE, la Suisse et la Norvège), la Suisse a pu prendre part indirectement aux discussions portant sur ledit paquet avant son adoption.

## **1.2 Contexte dans le domaine du transport routier en Suisse**

Conformément à l'art. 52, al. 6, ATT, les Parties contractantes prennent, selon le calendrier prévu à l'art. 49 ATT, toutes les mesures nécessaires pour que des droits et obligations équivalant à ceux contenus dans les actes juridiques de la Communauté figurant en annexe 1 trouvent application dans leurs relations.

### **1.2.1 Licence d'entreprise de transport par route**

Se basant sur le principe de l'équivalence, la Suisse a donc édicté la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)<sup>9</sup>, qui régit les licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route et définit les critères d'admission à la profession.

La nouvelle teneur de cette loi fédérale, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et basée sur la loi fédérale du 26 septembre 2014 (RO 2015 3191; FF 2013 6441), a permis à la Suisse d'établir des réglementations équivalentes au premier paquet routier UE de 2009, ce qui a été confirmé par la décision 1/2015 du Comité mixte des transports terrestres Communauté/Suisse du 16 décembre 2015<sup>10</sup> modifiant les annexes 1, 3, 4 et 7 ATT.

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, JO L 249 du 31.7.2020, p. 17.

<sup>8</sup> Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 249 du 31.7.2020, p. 49.

<sup>9</sup> RS 744.10

<sup>10</sup> RO 2016 433

---

Il s'agissait notamment d'introduire des réglementations en matière de licence à toute entreprise de transport de marchandises par route dont l'activité consiste à acheminer des marchandises à titre professionnel au moyen de camions, de véhicules articulés ou de combinaisons de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 3,5 tonnes (auparavant 6 tonnes).

### 1.2.2 Détachements de travailleurs étrangers dans le transport routier international

Les transports internationaux vers la Suisse relèvent, en plus de l'ATT, du champ d'application de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes (ALCP)<sup>11</sup>. L'ALCP régit l'entrée et le séjour des ressortissants des États contractants et comprend également la prestation de services internationale<sup>12</sup>. Cette dernière est en principe limitée à 90 jours de travail par année civile, sauf dans les domaines où il existe un accord spécial sur les prestations de services entre la Suisse et l'UE<sup>13</sup>. L'art. 16 et l'art. 22, annexe I, de l'ALCP se réfèrent à la directive 96/71/CE<sup>14</sup> de l'UE (directive sur le détachement de travailleurs, DDét) dans le contexte de l'égalité des droits et des obligations<sup>15</sup>. La DDét concrétise la libre prestation de services, définit le terme « détachement » et règle notamment les mesures, compatibles avec la libre prestation de services, que les États membres de l'UE peuvent prendre pour protéger les travailleurs détachés. Elle prévoit à cet effet un « noyau dur » de conditions de travail et d'emploi de l'État membre accueillant qui sont contraignantes pour les prestataires de services étrangers.

Étant donné que dans la pratique, diverses questions se posaient concernant la mise en œuvre et l'application de la DDét, l'UE a remanié son droit du détachement à deux reprises depuis 2014 : avec la directive 2014/67/UE<sup>16</sup> adoptée en 2014 (directive d'exécution de la directive sur le détachement de travailleurs, DEDét), l'UE avait pour objectif d'assurer l'exécution dans les États membres de l'UE et avec la directive 2018/957/UE<sup>17</sup> (directive révisée sur le détachement de travailleurs, DDétrév) d'établir surtout le principe « à travail égal, salaire égal sur le même lieu de travail ».

La référence spécifique à la DDét de 1996 dans l'ALCP oblige la Suisse à transposer ou à appliquer cet acte normatif dans son droit national en ce qui concerne l'UE. La Suisse a intégré la DDét de 1996 dans son droit national dans le cadre de la loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés (LDét)<sup>18</sup>. N'étant pas membre de l'UE et en vertu de l'ALCP, la Suisse n'est pas tenue de reprendre les remaniements du droit européen en matière de détachement. Raison pour laquelle la Suisse n'a pas repris la DEDét ni la DDétrév.

Les exigences du droit des étrangers applicables aux détachements dans le cadre de l'ATT ont été adaptées via la circulaire commune du 28 février 2017 du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) et du Secrétariat d'Etat aux migrations (SEM)<sup>19</sup>. Seuls les prestations régulières de transport de voyageurs (service de ligne) en provenance de l'EEE sont désormais soumises à l'obligation d'obtenir

11 RS **0.142.112.681**

12 Art. 5 ALCP

13 Dans le domaine de l'ATT, la prestation de services n'est pas limitée à 90 jours.

14 Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JO L 18 du 21.1.1997, p. 1

15 « Pour atteindre les objectifs visés par le présent accord, les parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour que les droits et obligations équivalant à ceux contenus dans les actes juridiques de la Communauté européenne auxquels il est fait référence trouvent application dans leurs relations » (art. 16, al. 1, annexe 2, ALCP)

16 Directive 2014/67/UE du Parlement Européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »), JO L 159 du 28.5.2014, p. 11

17 Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JO L 173 du 09.07.2018, p. 16.

18 RS **823.20**

19 Transports internationaux : prescriptions du droit des étrangers applicables aux transporteurs/chauffeurs dont les services sont libéralisés par des accords internationaux. Téléchargeable à partir du site Internet : [www.sem.admin.ch](http://www.sem.admin.ch) > Publications & services > Directives et circulaires > II. Accord sur la libre circulation des personnes.

---

l'autorisation ou d'annoncer. Toutes les autres prestations de transport ne doivent plus faire de déclaration en ligne via la procédure de déclaration pour les activités lucratives de courte durée ni demander d'autorisation. Les conditions de travail minimales<sup>20</sup> continuent en principe d'être appliquées, indépendamment de l'obligation d'obtenir l'autorisation ou d'annoncer.

### 1.3 Délimitation du projet

Le présent projet porte sur la transposition en droit suisse de la partie du « Paquet Mobilité I » contenue dans le Règlement (UE) 2020/1055 (applicable au sein de l'UE à partir du 21 février 2022) et dans des parties de la directive (UE) 2020/1057, qui réglemente l'assistance en cas de détachements. En outre, cela crée les conditions pour pouvoir appliquer les règlements d'exécution (UE) 2016/480<sup>21</sup> et (UE) 2017/1440<sup>22</sup> concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport par route en Suisse.

La partie du règlement (UE) 2020/1055 portant sur le transport international concerne d'une part l'introduction de critères d'accès à la profession (licence) pour les entreprises utilisant des véhicules utilitaires légers (plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes) à des fins professionnelles et d'autre part les mesures visant à mieux contrôler les « sociétés boîtes aux lettres ». L'obtention d'une licence d'entrepreneur de transport routier par des entreprises de transport de marchandises utilisant des véhicules de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes permettra d'éviter une distorsion de concurrence avec les entreprises de transport par route classiques (véhicules de plus de 3,5 tonnes) vu que les transports effectués avec des petites camionnettes ne sont actuellement soumis à aucune obligation de disposer d'une licence.

La partie du « Paquet Mobilité I » concernant les temps de conduite et de repos ainsi que le tachygraphe (règlement [UE] 2020/1054) est déjà en vigueur dans les États membres de l'UE depuis août 2020, certaines dispositions ayant des effets échelonnés (2022, 2023, 2025 et 2026). Ce règlement modifie les règlements (CE) n° 561/2006<sup>23</sup> et (UE) n° 165/2014<sup>24</sup> qui font tous les deux partie de l'ATT. Étant donné que les modifications ont une portée différente et qu'elles concernent différents domaines du droit, leur intégration dans le droit national se fait à l'aide de trois paquets de révision distincts. Le premier, relatif à l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)<sup>25</sup>, et offrant de nouvelles possibilités concernant les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos, a déjà été mis en œuvre et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les consultations relatives aux paquets de révision 2 (adaptations relatives au tachygraphe et aux cartes de tachygraphe dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV]<sup>26</sup>) et 3 (extension du champ d'application de l'OTR 1 en transport transfrontalier aux véhicules et aux ensembles de véhicules affectés au transport professionnel de choses d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes et inférieur ou égal à 3,5 tonnes) devraient s'ouvrir avant la fin de l'année 2022.

<sup>20</sup> Pour la branche des transports routiers, il n'existe actuellement de salaire minimal que dans les cantons de Genève et du Jura. Ce salaire minimal est également applicable en transport routier transfrontalier.

<sup>21</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4

<sup>22</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1440 de la Commission du 8 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/480 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 206 du 9.8.2017, p. 3

<sup>23</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1

<sup>24</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1

<sup>25</sup> RS 822.221

<sup>26</sup> RS 741.41

---

La partie du « Paquet Mobilité I » concernant le détachement de conducteurs (directive [UE] 2020/1057) constitue une *lex specialis* par rapport à la DDét, qui s'applique au transport de marchandises et de voyageurs par route. Cette *lex specialis*, applicable au sein de l'UE à partir du 2 février 2022, se réfère aux directives générales de l'UE sur le détachement (DDét et DEDét). Le présent projet mis en consultation ne vise pour l'instant qu'à transposer en droit suisse la partie concernant l'assistance administrative en cas de détachements. Cette assistance est régie à l'art. 1 de la directive (UE) 2020/1057. C'est également à l'art. 1 que sont réglés les cas qui relèvent des dispositions relatives au détachement. La Suisse n'a pas l'intention de reprendre ces définitions, qui diffèrent de la LDét en vigueur et de la DDét sur laquelle elle se fonde.

Les entreprises de transport suisses qui effectuent des trajets vers l'UE à partir du 22 février 2022 doivent, comme jusqu'à présent, déposer leur déclaration conformément aux prescriptions nationales du pays d'accueil.

L'art. 2 de la directive (UE) 2020/1057 adapte la directive 2006/22/CE<sup>27</sup> en vigueur, qui vise une application uniforme et efficace des dispositions relatives aux temps de travail et de repos. L'adaptation de l'art. 2 de la directive vise à uniformiser les contrôles routiers dans les États membres de l'UE et à élargir les systèmes nationaux existants de classification des risques. L'Office fédéral des routes (OFROU) ne voit aucune mesure à prendre concernant la mise en œuvre des prescriptions de l'art. 2 et part du principe que l'équivalence avec le droit européen peut être atteinte avec le droit national en vigueur.

#### **1.4 Acte modificateur**

La mise en œuvre du paquet Mobilité I s'effectue pareillement dans deux lois fédérales distinctes. L'adaptation de l'une des lois fédérales n'implique toutefois pas l'adaptation de l'autre, de sorte qu'aucune des deux lois du présent projet n'est subordonnée à l'autre. Comme la mise en œuvre porte sur l'amélioration des conditions d'accès et de concurrence dans le domaine des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route, il existe un lien matériel entre les projets, ce qui justifie la forme de l'acte modificateur unique.

#### **1.5 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral**

Selon le programme de la législature 2019 à 2023, le Conseil fédéral a fixé différents objectifs pour la Suisse, dont celui de contribuer à la mise en place d'un ordre économique mondial viable et d'assurer à son économie l'accès aux marchés internationaux et au marché intérieur de l'UE.

Un accès sans entraves au marché intérieur européen est d'une grande importance pour la prospérité de la Suisse. L'UE restera le principal partenaire économique de la Suisse dans le domaine du transport terrestre. Afin d'approfondir les relations de la Suisse avec l'UE, le Conseil fédéral entend consolider, pérenniser et développer davantage la voie bilatérale en poursuivant une approche globale et coordonnée couvrant tous les dossiers en cours avec l'UE. La modification légale proposée dans le cadre du présent projet s'inscrit dans cette stratégie.

#### **1.6 Classement d'interventions parlementaires**

Le présent projet permettra d'atteindre l'objectif visé par l'intervention parlementaire suivante:

<sup>27</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 35

---

2021 M 21.4580 Amélioration de la sécurité routière grâce à l'échange d'informations. Permettre à la police suisse d'accéder à l'ERRU.

C'est pourquoi le Conseil fédéral a l'intention de classer l'intervention parlementaire dans le cadre du message.

## **2 Réglementation proposée**

### **2.1 Accès à la profession**

Le présent projet vise à adapter la LEnTR aux prescriptions du règlement (UE) 2020/1055, de manière à introduire des critères d'accès à la profession (licence) pour les entreprises utilisant des véhicules utilitaires légers (plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes) à des fins professionnelles et à prévoir des mesures visant à mieux contrôler les « sociétés boîtes aux lettres ».

#### **2.1.1 Obligation de disposer d'une licence dès 2,5 tonnes**

Le règlement (UE) 2020/1055 vise à étendre les 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. Jusqu'à présent, seules les entreprises utilisant des véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes avaient besoin d'une licence. Au sein de l'UE, l'extension de cette prescription aux entreprises effectuant exclusivement des transports nationaux est facultative. Les entreprises qui effectuent des transports non commerciaux avec des véhicules utilitaires légers (par ex. un installateur sanitaire qui utilise une camionnette de moins de 3,5 tonnes pour transporter ses appareils) ne sont pas soumises à une obligation de disposer d'une licence. Les licences sont valables 5 ans et doivent ensuite être renouvelées.

#### Variante proposée : extension au transport international

Le Conseil fédéral a l'intention de reprendre en substance le règlement (UE) 2020/1055 et d'étendre ainsi l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route utilisant leurs véhicules d'un poids total compris entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes en transport international de marchandises.

Selon des estimations approximatives, environ 1000 entreprises devraient être concernées par cette mesure. Seules les entreprises qui n'utilisent pas déjà aujourd'hui des véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le transport national ou international de marchandises à titre professionnel seront désormais soumises à l'obligation de disposer d'une licence. La charge de travail supplémentaire pour les entreprises et l'Office fédéral des transports (OFT) reste donc raisonnable (cf. 4.1.1).

Jusqu'à présent, la Commission européenne n'a pas pu citer d'Etat membre de l'UE qui applique également lesdites prescriptions aux entreprises effectuant exclusivement des transports nationaux. Par conséquent, la variante proposée correspond largement à la mise en œuvre dans l'UE.

Renoncer à étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises effectuant exclusivement des transports nationaux équivaldrait à laisser subsister des différences de réglementation en matière de transport professionnel de marchandises en Suisse pour les entreprises disposant de véhicules de 2,5 tonnes à 3,5 tonnes et de plus de 3,5 tonnes. En Suisse, les camionnettes effectuent plus de la moitié des prestations kilométriques du fret routier. En raison de leur faible charge normale, leur contribution aux prestations de transport est toutefois beaucoup plus faible en termes de pourcentage.

#### Variante rejetée : extension au transport intérieur

---

Le nombre de véhicules utilitaires d'un poids total jusqu'à 3,5 tonnes a fortement augmenté ces dernières années au niveau international, mais aussi en Suisse. On peut partir du principe qu'une partie significative de ces véhicules est utilisée pour des transports de marchandises à titre professionnel, mais on ne dispose pas de chiffres exacts à cet égard. Cette forte augmentation s'explique notamment par les différences de réglementation entre les véhicules de plus de 3,5 tonnes et les véhicules d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Ainsi, les véhicules jusqu'à 3,5 tonnes sont exemptés de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), ne sont pas concernés par l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et ne sont ni soumis à l'OTR 1 ni à l'obligation de disposer d'une licence.

Jusqu'à présent, environ 6000 entreprises de transport suisses avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes sont soumises à une licence pour le transport de marchandises et ont donc déjà besoin d'une licence pour les transports commerciaux nationaux et internationaux. D'après une évaluation de l'Office fédéral de la statistique (OFS), il faut partir du principe 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 devraient être nouvellement soumises à cette obligation (cf. ch. 4.1.1), car celles-ci utilisent des véhicules de 2,5 tonnes à 3,5 tonnes au plus pour le transport national et international à titre professionnel. Cela représente une charge de travail supplémentaire pour lesdites entreprises. L'extension de l'obligation de disposer d'une licence aux véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes entraînerait une charge de travail supplémentaire importante pour l'OFT dans le cadre de l'octroi des licences ainsi qu'en tant qu'autorité de surveillance et d'autorité compétente pour les poursuites pénales en cas d'infraction aux prescriptions en matière de licence.

Le 30 septembre 2021, le Conseil national a rejeté la motion Wicki (20.4509 : Transport de marchandises par route. Égalité de traitement) qui exigeait des bases légales permettant d'intégrer les camionnettes utilisées pour le transport de marchandises à titre professionnel dans le système de redevance de la RPLP. La motion Dittli (20.4478 : Temps de travail et de repos. Égalité de traitement), invitait le Conseil fédéral à examiner comment les dispositions relatives aux temps de travail et de repos pourraient être étendues aux conducteurs de camionnettes de plus de 2,5 tonnes utilisées pour le transport de marchandises à titre professionnel par route, en tenant compte des développements dans l'UE. Avec le paquet Mobilité I, l'UE a étendu le champ d'application des dispositions relatives aux temps de travail et de repos dans le transport international aux conducteurs de camionnettes de plus de 2,5 tonnes à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026 et a soumis ces véhicules à l'obligation d'installer un tachygraphe. Au sens de la motion Dittli, il est déjà prévu de discuter de la reprise de cette disposition ainsi que d'y assujettir le transport intérieur.

Sur la base de ces considérations, le Conseil fédéral propose de renoncer actuellement à étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route utilisant des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes exclusivement en transport intérieur. Elle ne doit être introduite que pour les entreprises effectuant des transports transfrontaliers de marchandises.

### **2.1.2 Sociétés boîte aux lettres**

Afin de lutter contre le phénomène des « sociétés boîtes aux lettres » et de garantir des conditions de concurrence équitables entre les États membres de l'UE, il convient de s'assurer de l'établissement effectif et durable des entreprises de transport par route. Les dispositions relatives à l'établissement sont donc précisées dans le règlement (UE) 2020/1055. Ce faisant, il s'agit d'éviter une charge administrative disproportionnée. Afin de permettre des conditions de concurrence égales entre la Suisse et l'UE dans ce domaine, les réglementations correspondantes doivent être reprises dans le droit suisse.

Concrètement, une entreprise qui souhaite obtenir une autorisation d'admission (licence) doit disposer d'un établissement effectif et durable (siège) dans le pays concerné (en l'occurrence, en Suisse). Pour

---

répondre à cette exigence, une entreprise doit notamment disposer dans le pays d'établissement de locaux dans lesquels les originaux de ses documents d'entreprise sont accessibles par voie électronique ou sous une autre forme. En outre, l'entreprise doit organiser l'utilisation de son parc de véhicules de manière à s'assurer que les véhicules de l'entreprise retournent au site de l'entreprise au plus tard huit semaines après avoir quitté l'État membre. Les nouveaux critères supplémentaires qui sont déterminants pour prouver l'établissement effectif et durable de l'entreprise seront réglés dans le cadre de l'adaptation de l'ordonnance (révision de l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route [OTVM]<sup>28</sup>) et ne font donc pas partie du présent projet de consultation.

### **2.1.3 Module IMI 2020/1055**

La coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les autorités compétentes des États membres de l'UE concernant l'établissement effectif et durable de l'entreprise s'effectuent par le biais du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012<sup>29</sup>. Le règlement IMI fixe les prescriptions d'utilisation de ce système à des fins de coopération administrative. L'IMI est une application accessible via Internet, développée par la Commission européenne en collaboration avec les États membres afin de faciliter l'échange d'informations entre les États membres. Le mécanisme de communication centralisé s'adresse aux autorités compétentes de chaque pays. Il existe actuellement 17 modules IMI dans l'UE. Chacun de ces modules est indépendant. La Suisse doit donc demander l'accès à chaque module, pour autant qu'elle soit intéressée.

Chaque État participant à un module IMI désigne une autorité chargée de l'échange d'informations. Le règlement (UE) 2020/1055 fixe les délais et les procédures concernant les demandes et la communication de renseignements. L'échange d'informations via le module IMI du règlement (UE) 2020/1055 porte uniquement sur la question de l'établissement, afin de déterminer si les entreprises concernées sont susceptibles d'être des sociétés boîtes aux lettres.

Le présent projet vise à établir les conditions permettant à la Suisse de demander à la Commission européenne d'accéder au module IMI du règlement (UE) 2020/1055. L'intégration dans la LEnTR de la condition d'établissement effectif et durable (désormais réglé à l'art. 4, al. 1, let. d, LEnTR), jusqu'ici réglée à l'art. 1, al. 1, OTVM, ainsi que la reprise dans la même ordonnance des dispositions supplémentaires en matière d'établissement figurant dans le règlement (UE) 2020/1055 signifient que la Suisse remplit l'une des conditions de participation au module IMI prévues par le règlement (UE) 2020/1055. Il faut par ailleurs que les autres conditions prévues à l'art. 23, par. 1, du règlement IMI soient remplies pour que la Suisse puisse participer au module IMI correspondant. Il faut notamment que l'échange ou la mise à disposition des informations soient réglés par un accord international entre la Suisse et l'UE. C'est pourquoi l'adaptation de la LEnTR doit permettre au Conseil fédéral de conclure un accord correspondant. En outre, la Suisse doit garantir une protection adéquate des données se rapportant à des personnes.

La participation de la Suisse à ce module IMI dépend de son utilité réelle, des coûts, de la conclusion d'un accord correspondant avec l'UE et d'éventuelles solutions alternatives qui devraient être autorisées par l'UE. Des clarifications et des discussions sont en cours avec la Commission européenne à cet égard.

<sup>28</sup> RS 744.103

<sup>29</sup> Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (« règlement IMI », JO L 316 du 14.11.2012, p. 1–11)

---

#### 2.1.4 ERRU

Le règlement (UE) 2020/1055 règle l'échange d'informations au moyen du registre européen des entreprises de transport routier (*European Register of Road Transport Undertakings*, ERRU). La reprise du règlement (CE) n°1071/2009, a créé une base légale dans la LEnTR (art. 9a, al. 3, LEnTR) permettant d'échanger sur demande avec les autorités compétentes des États membres de l'UE ou des États tiers des données pertinentes du registre pour évaluer l'honorabilité d'un gestionnaire de transport. L'échange d'informations entre la Suisse et l'UE est actuellement basé sur le règlement (UE) n° 1213/2010<sup>30</sup>, qui n'est toutefois plus en vigueur dans l'UE. Avec le règlement d'exécution (UE) 2016/480, l'UE prescrit des règles pour la mise en réseau des registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route via un système de notification électronique (ERRU). Jusqu'en 2017, la communication entre les autorités pouvait se faire via une configuration dite « *peer-to-peer* », permettant aux États membres d'échanger ainsi directement entre eux. Depuis 2017 cependant, l'UE exige que ces échanges passent par un service central géré par l'UE, afin de détecter les erreurs de système liées aux notifications.

Désormais, l'échange entre la Suisse et l'UE se fera également via ERRU. Cela suppose que la Suisse participe à ERRU et adopte les règlements d'exécution (UE) 2016/480 et 2017/1440 correspondants<sup>31</sup>.

Avec le paquet mobilité, l'UE développe en outre le registre national existant. Désormais, la partie non accessible au public du registre mentionne les plaques d'immatriculation, le nombre de personnes employées et la classification des risques. En tant qu'autorité compétente, l'OFROU conclut qu'il n'introduira pas le système de classification des risques jusqu'à nouvel ordre. Par conséquent, le système de classification des risques ne sera pas introduit dans la loi à ce stade.

#### 2.1.5 Adaptations diverses de la LEnTR

Outre la reprise du règlement (UE) 2020/1055, ce projet contient d'autres adaptations de la LEnTR, notamment des précisions sur les compétences du Conseil fédéral en matière de conclusion d'accords et de décisions internationaux qui relèvent du champ d'application de la LEnTR. Les explications relatives aux diverses adaptations se trouvent dans le commentaire (cf. ch. 3.1).

### 2.2 Les détachements dans le transport routier

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive (UE) 2020/1057, la première étape consiste à créer une base légale pour l'octroi de l'assistance administrative par la Suisse en cas de détachement de travailleurs engagés en Suisse dans les États membres de l'UE.

L'existence d'un détachement dans le transport routier dépend de la présence d'un lien suffisant entre le conducteur, avec le service qu'il fournit, et l'État membre d'accueil. La directive (UE) 2020/1057 définit, à l'art. 1, par. 1 à 8, dans quels cas les dispositions relatives au détachement s'appliquent lors de transports par route. En raison de cette approche, les opérations de transport bilatérales ne sont pas considérées comme un détachement et sont donc exclues du champ d'application des règles qui le concernent, des exigences administratives, des mesures de contrôle et des prescriptions relatives à l'assistance administrative dans ce domaine (art. 1, par. 11 à 16). Lors d'un contrôle routier, certains documents, comme la lettre de voiture ou les données du tachygraphe, peuvent être exigés pour déterminer si un conducteur est considéré comme détaché ou non.

<sup>30</sup> Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 335 du 18.12.2010, p. 21

<sup>31</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1440 de la Commission du 8 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/480 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 206 du 9.8.2017, p. 3

---

En principe, les opérations suivantes sont considérées comme opérations de transport bilatérales:

- les opérations bilatérales de transport de biens et les simples transits;
- une activité supplémentaire (p. e. chargement/ déchargement) par direction est admise en sus des opérations de transport bilatérales mentionnées sur le trajet vers le pays de destination et sur le trajet de retour (ou, alternativement, deux activités sur l'un des deux trajets et aucune sur l'autre) avant que les règles relatives au détachement ne s'appliquent ;
- le transport bilatéral de passagers lors de trafic occasionnel ou de trafic de ligne.

Les règles relatives au détachement s'appliquent à toutes les autres opérations (en particulier le cabotage) dès le premier jour de chaque opération. Les notions de conducteur et de véhicule à moteur ne sont pas liées à une taille particulière de véhicule, ce qui a pour conséquence que même des véhicules de livraison de 2,5 à 3,5 t sont considérés comme des véhicules à moteur.

La deuxième partie de l'art. 1 de la directive (UE) 2020/1057 contient, aux al. 11 à 16, les exigences administratives et les mesures de contrôle dans le transport routier, qui s'appliquent en dérogation aux dispositions correspondantes de la directive d'exécution. Les mesures de contrôle sont répertoriées de manière exhaustive pour, selon les considérants de la directive 2020/1057, exploiter pleinement les avantages d'instruments de contrôle tels que le tachygraphe. Il existe une obligation d'annonce pour les entrepreneurs, au plus tard au début du détachement, au moyen d'une « interface publique connectée au système d'information du marché intérieur ». L'annonce doit contenir une liste exhaustive d'indications, en particulier relatives à l'identité de l'entreprise et du chauffeur, aux conditions de travail et au service de transport.

S'agissant des contrôles par écrit, l'entreprise de transport doit, dans un délai de huit semaines, transmettre, par l'intermédiaire d'IMI, notamment des documents sur la rémunération du conducteur, le contrat de travail et les relevés d'enregistrement du temps de travail. En cas de refus, les autorités de l'État d'établissement sont tenues d'apporter une assistance administrative aux autorités requérantes et de leur transmettre les documents souhaités par l'intermédiaire d'IMI dans un délai de 25 jours.

### **2.2.1 Variantes de reprise**

Concernant le champ d'application mentionné ci-dessus de l'art. 1 de la directive (UE) 2020/1057, la commission européenne (DG MOVE) a communiqué au préalable qu'il n'y aurait plus de détachements en Suisse en provenance de l'UE en raison de l'interdiction de cabotage routier inscrite dans l'ATT. L'ensemble de l'espace UE représente en outre, eu égard aux États tiers, y compris la Suisse, un "pays unique", raison pour laquelle il ne peut y avoir que des transports bilatéraux en Suisse en provenance de l'UE. Or, conformément à l'art. 1, par. 3, ceux-ci ne sont pas considérés comme des détachements. Cette perspective ne s'applique toutefois selon DG MOVE qu'unilatéralement aux transports en Suisse en provenance de l'UE et les transports effectués par des transporteurs suisses entre des États membres de l'UE constituent, eux, des détachements.

Dans ce contexte, une reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 rendrait impossible de continuer à faire appliquer les salaires minimaux et à observer les conditions usuelles de salaire et de travail dans la branche et la localité, tel que les entend l'art. 360b de la loi fédérale du 30 mars 1911<sup>32</sup> complétant le Code civil suisse (livre cinquième : code des obligations) (CO) dans le cadre du transport routier transfrontalier en provenance de l'UE puisque les trajets concernés ne remplissent pas les exigences posées à un détachement par l'art. 1, par. 1 à 8, de la directive (UE) 2020/1057. Une observation générale à des fins statistiques resterait possible, mais il ne serait pas admis de réclamer des documents supplémentaires, par exemple relatifs à la rémunération. Pour la Suisse, la

---

question de l'opportunité de la reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 se pose, tout comme celle de savoir s'il y a des alternatives. Les options suivantes se présentent a priori:

1. Reprise intégrale

Reprise de la totalité de la directive (UE) 2020/1057 dans l'annexe 1 de l'ATT et dans l'annexe P de la convention AELE : art. 1, par. 1 à 8, concernant la définition du détachement et art. 1, par. 11 à 16, sur les exigences administratives, les mesures de contrôle et l'octroi de l'assistance administrative. Comme cela a été expliqué plus haut, une reprise intégrale aurait pour conséquence qu'il n'y aurait plus de détachements de conducteurs en Suisse en provenance de l'UE. Le champ d'application défini dans la LDét devrait être adapté (art. 1) et l'octroi de l'assistance administrative par la Suisse devrait également être réglé dans cette loi. En outre une reprise intégrale comporterait le raccordement à IMI. Les modalités de celui-ci devraient être définies dans l'ordonnance du 21 mai 2003<sup>33</sup> sur les travailleurs détachés en Suisse (Odét). L'obligation d'annonce et les contrôles des conditions de salaire et de travail prévus dans la LDét disparaîtraient, mais pas les contrôles liés à la sécurité routière.

2. Pas de reprise

La Suisse ne reprend *pas* l'art. 1 de la directive (UE) 2020/1057 (ni la partie "détachement" ni celle qui concerne l'"exécution"), c'est-à-dire ni la définition du détachement ni les exigences administratives et les contrôles. Dans ce cas, aucune adaptation de la LDét n'est nécessaire. L'ALCP reste applicable aux transports transfrontaliers dans l'UE et en Suisse.

3. Alignement du droit suisse sur le droit de l'UE dans le domaine de l'assistance administrative (reprise partielle)

La Suisse reprend seulement les dispositions de la directive (UE) 2020/1057 relatives aux exigences administratives, aux mesures de contrôle et à l'assistance administrative (art. 1, par. 11 à 16) dans l'annexe 1 de l'ATT et l'annexe P de la convention AELE. Elle ne reprend pas la définition des détachements qui figure à l'art. 1, par. 1 à 8. Dans ce cas, l'ALCP et la LDét suisse seraient applicables pour déterminer s'il y a un détachement. L'octroi de l'assistance administrative devrait être réglé dans la LDét alors que la procédure d'annonce spécifique au transport routier, les mesures de contrôle et les modalités du raccordement à l'IMI (cf. chap. 0) devraient l'être dans l'Odét.

Après avoir étudié les trois variantes, le Conseil fédéral a décidé d'opter pour la troisième (reprise partielle, sans la définition du détachement, mais avec l'octroi de l'assistance administrative). L'art. 1 LDét reste donc applicable pour déterminer s'il y a détachement dans le transport routier, ce qui permet de contrôler le respect des conditions minimales de salaire et de travail applicables en Suisse et d'observer la branche comme l'entend l'art. 360b CO dans le cadre des mesures d'accompagnement (contrôles FlaM).

L'obligation d'annonce répondrait aux règles de la directive (UE) 2020/1057 (cf. chap. 0) et un délai d'annonce de huit jours (comme le prévoit l'art. 6 LDét) ne pourrait plus être exigé. La réalisation de contrôles FlaM sur place s'agissant de travailleurs détachés dans le transport routier requerrait certaines adaptations d'ordre organisationnel puisqu'aucune destination ni aucun lieu de mission en Suisse ne peut être exigé de l'entreprise. Des contrôles sur place pourraient toutefois être réalisés, par exemple en coordination avec les contrôles de sécurité routière ou sur les places de parc fréquemment utilisées. Les contrôles par écrit ne sont pas affectés. Les expériences réalisées en matière d'assouplissements de l'obligation d'annonce et d'autorisation pour le transport routier et exposées dans la circulaire SEM-SECO du 28 février 2017 (cf. chap. 1.2.2) ne font pas anticiper de répercussions négatives sur les contrôles FlaM.

<sup>33</sup> RS 823.201

---

En adoptant la troisième variante, la Suisse assume une nouvelle obligation, à savoir de fournir une assistance administrative à un État membre de l'UE qui la demande en vue de contrôler une entreprise suisse de transport en lien avec le détachement de travailleurs.

La consultation permettra de savoir si l'option 3 présentée plus haut, c'est-à-dire la reprise partielle de la directive (UE) 2020/1057, rassemble l'approbation requise. Si cette option est refusée, la question de la reprise intégrale (variante 1) ou de la non-reprise (variante 2) se pose. Les destinataires de la consultation sont invités à se prononcer aussi sur ces alternatives.

Il convient de souligner qu'en cas de reprise seulement partielle, respectivement en cas de non-reprise des règles relatives au détachement (variantes 3 et 2), une situation juridique distincte de celle qui s'applique dans l'UE est créée en ce qui concerne l'existence ou non d'un détachement dans le domaine du transport. La commission européenne sera consultée de manière informelle de l'intention de reprise partielle parallèlement à la procédure de consultation portant sur le présent projet (cf. art. 52, al. 2, ATT). Une fois la procédure de consultation achevée et la commission européenne consultée, le Conseil fédéral déterminera, en fonction des avis reçus, la solution définitive (reprise partielle, reprise intégrale ou non-reprise) dans son message.

### **2.2.2 Adaptation par étapes de la LDét**

La directive (UE) 2020/1057 prévoit le déroulement de la procédure au moyen d'IMI dans la partie consacrée aux exigences administratives, aux mesures de contrôles et à l'assistance administrative (art. 1, par. 11 à 16). Elle dispose en particulier que l'annonce d'un service de transport soumis à l'obligation d'annonce dans le pays d'accueil du détachement doit avoir lieu sur une interface publique du système IMI (art. 1, par. 11, let. a). L'État d'établissement doit également apporter son assistance administrative par le biais d'IMI (art. 1, par. 11, let. c).

En ce qui concerne la Suisse, l'utilisation d'IMI requiert une convention, car l'échange d'information avec des pays tiers par IMI présuppose une telle convention (cf. chap. 2.1.3). Cette dernière ne porte que sur une disposition mentionnée dans l'annexe du règlement IMI, l'art. 1, par. 14, de la directive (UE) 2020/1057.

En raison de cet impératif, le Conseil fédéral a décidé d'introduire dans une première étape une base légale dans la LDét pour l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il prévoit de procéder ultérieurement aux modifications légales requises pour les autres domaines (procédure d'annonce, mesures de contrôle), si possible dans le cadre de l'introduction du système IMI dans la mesure où un accord avec l'UE peut être établi au sujet d'IMI. Un projet à ce sujet pourrait être élaboré au cours de l'année 2022. C'est pourquoi le présent projet se limite à l'introduction d'une base légale pour l'échange d'informations et l'octroi de l'assistance administrative par la Suisse dans le champ d'application de la directive (UE) 2020/1057.

### **2.2.3 Modification proposée**

L'adaptation de la LDét vise à créer une base légale pour l'échange d'informations et l'octroi de l'assistance administrative par la Suisse. Le champ d'application se limite au détachement de travailleurs dans le transport routier dans le cadre de la directive (UE) 2020/1057 et de l'ATT. L'assistance administrative s'applique lorsqu'un État 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. Tel est par exemple le cas lorsque l'adresse ne peut être déterminée à partir de l'annonce du service de transport dans le pays d'accueil ou que l'entrepreneur n'obtempère pas à l'injonction de transmettre des documents. L'assistance administrative intervient donc dans tous les cas de manière subsidiaire lorsque les informations ou documents ne peuvent être obtenus directement auprès de l'entrepreneur.

---

Il existe déjà une base légale dans l'art. 8, al. 3, LDét pour la demande d'assistance administrative par les autorités cantonales dans le but d'effectuer un contrôle en vertu de l'art. 7 LDét auprès d'une entreprise de transport routier établie dans un État membre de l'UE. Les documents qui peuvent être exigés de l'employeur dans le cadre d'un contrôle sont indiqués de manière exhaustive à l'art. 1, par. 11, let. c, de la directive (UE) 2020/1057. Il en résulte que seuls ces documents pourraient être exigés par l'État requérant et lui être transmis. La transposition en droit suisse se fera sur la base de cette règle en application du principe d'équivalence.

### **2.3 Mise en œuvre**

Le règlement de l'UE contient différentes dispositions qui sont réglées aujourd'hui en Suisse dans l'OTVM et qu'il faudrait donc adapter après la promulgation des lois. Le processus correspondant suivra la promulgation des dispositions légales. Les renvois aux dispositions de l'UE seront notamment mis à jour.

Le Conseil fédéral décidera de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions. Dans ce cadre, un délai transitoire concernant l'obligation de disposer d'une licence est également envisagé. Cela permettra d'une part aux entreprises de disposer d'un certain délai pour se préparer, et d'autre part de lisser quelque peu l'afflux de licences à l'OFT en tant qu'autorité d'admission.

L'échange d'informations et l'assistance administrative en application de la directive (UE) 2020/1057 sont réglés dans la LDét et doivent relever de la compétence du SECO et des autorités cantonales d'exécution de la LDét. Ces dernières effectuent, dans le cadre de la surveillance du marché du travail, des contrôles auprès des travailleurs détachés en Suisse et des employeurs suisses portant sur le respect des salaires usuels dans la branche et la localité (art. 360b CO). Elles sont les autorités responsables en matière de sanctions en cas d'infractions commises par les entreprises de détachement à l'encontre des conditions minimales de salaire et de travail dans les branches régies par des dispositions impératives (art. 9 LDét). Elles disposent déjà des structures nécessaires pour mener à bien la tâche de l'assistance administrative en ce qui concerne les entreprises de transport sises sur le territoire cantonal.

Le projet prévoit l'échange d'informations et l'obtention de documents que l'État requérant ne parvient pas à obtenir lui-même de l'employeur. La tâche des autorités cantonales est de faire respecter l'obligation de renseigner de l'employeur, en particulier, la remise de documents auprès de l'Etat requérant. Le non-respect de l'obligation de renseigner peut être réprimé par des sanctions pécuniaires. Il n'est toutefois pas prévu que les autorités cantonales effectuent un contrôle auprès de l'employeur sur mandat de l'État requérant. Le SECO joue le rôle de bureau de liaison dans les échanges avec les États requérants.

---

### 3 Commentaire des dispositions

#### 3.1 Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route

##### *Titre précédant l'art. 1 Section 1 Dispositions générales*

Dans un souci de clarté, les premiers articles de la LEnTR doivent être restructurés sous le nouveau titre *Dispositions générales*. Celui-ci comprend les dispositions relatives à l'objet et au champ d'application de la loi ainsi que les définitions.

##### *Art. 1 Objet*

L'art. 1 est repris, toutefois sous un nouveau titre, et décrit logiquement l'objet de la loi.

##### *Titre précédant l'art. 2*

En raison de la restructuration de la première section, le titre en vigueur « *Licence d'entreprise de transport par route* » précédant l'art. 2 est abrogé et placé avant l'art. 3.

##### *Art. 2 Champ d'application*

L'art. 2 est également remplacé par une nouvelle version dans le cadre de la restructuration de la première section et décrit le champ d'application de la loi.

Le champ d'application concerne d'une part les entreprises de transport de voyageurs par route. Le contenu ne change pas par rapport à la situation juridique actuelle. La seule nouveauté réside dans le fait que l'actuel art. 2, let. a, LEnTR est dissocié: l'al. 1, let. a, définit les entreprises de transport de voyageurs auxquelles la loi s'applique; l'al. 2, let. a et b, définit les entreprises de transport de voyageurs auxquelles la loi ne s'applique pas. Il s'agit toujours des entreprises qui transportent des personnes exclusivement à des fins non commerciales ainsi que des entreprises de secteurs étrangers aux transports qui transportent exclusivement leurs employés.

Dans le domaine des entreprises de transport de marchandises par route, on a procédé de manière structurellement identique: l'al. 1, let. b, définit les entreprises de transport de marchandises auxquelles la loi s'applique. Il y a ici un changement important: jusqu'à présent, les entreprises de transport routier n'entraient dans le champ d'application de la LEnTR et n'étaient donc soumises à l'obligation de disposer d'une licence que si le poids total des véhicules ou des combinaisons de véhicules utilisés pour le transport de marchandises dépassait 3,5 tonnes selon le permis de circulation. La modification du droit européen vise à abaisser le poids total déterminant pour l'obligation de disposer d'une licence en transport international de marchandises, de sorte que les entreprises de transport par route qui présentent des véhicules ou des combinaisons de véhicules dont le poids total selon le permis de circulation est déjà supérieur à 2,5 tonnes soient également soumises à l'obligation de disposer d'une licence.

Comme expliqué précédemment, l'art. 1, par. 4, let. a, révisé du règlement (CE) n° 1071/2009 laisse aux États membres la possibilité d'étendre l'exigence de disposer d'une licence aux véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes au transport exclusivement intérieur de marchandises, en plus du transport international.

Il est proposé de renoncer à cette possibilité. Les entreprises de transport par route qui utilisent exclusivement des véhicules et des combinaisons de véhicules dont le poids total dépasse 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes ne seront désormais soumises à l'art. 2, al. 1, let. b, LEnTR et donc à l'obligation de disposer d'une licence que si elles transportent également des marchandises en transport international et donc pas exclusivement en transport intérieur.

---

Les entreprises de transport par route qui utilisent exclusivement des véhicules de livraison et des ensembles de véhicules dont le poids total est compris entre 2,5 et 3,5 tonnes selon le permis de circulation et qui utilisent ces véhicules exclusivement pour le transport de marchandises en Suisse n'entrent donc pas dans le champ d'application de la LEnTR (al. 2, let. c). Il en va de même, de manière générale, pour toutes les entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules d'un poids total inférieur ou égal à 2,5 tonnes pour le transport de marchandises.

En raison de l'extension de l'exigence de disposer d'une licence aux véhicules légers d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes dans le domaine du transport de marchandises, les camionnettes tomberont désormais également dans le champ d'application de la LEnTR. C'est pourquoi les camionnettes sont désormais explicitement mentionnées à l'art. 2.

L'art. 1, par. 4, let. c, du règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit déjà aujourd'hui que les véhicules dont la vitesse maximale admise ne dépasse pas 40 km/h ne soient pas soumis à l'obligation de disposer d'une licence, ce qui est déjà une pratique courante en Suisse. Étant donné que d'après l'OFT, la branche montre certaines incertitudes à cet égard, cette exception à l'exigence de disposer d'une licence doit être expressément inscrite à l'art. 2, al. 2, let. d. Les entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules dont la vitesse maximale admise ne dépasse pas 40 km/h restent exclus du champ d'application de la loi.

#### *Art. 2a Définitions*

Cette nouvelle disposition définit trois termes essentiels de la loi. Les *let. a (véhicule automobile) et c (gestionnaire de transport)* sont repris sans changement de l'art. 2 en vigueur.

La révision de la LEnTR permet par ailleurs d'ancrer dans la loi la définition du transport professionnel de voyageurs et de marchandises (*let. b*), car une telle définition faisait jusqu'à présent défaut dans la loi. La définition est reprise à partir des explications de l'OFT en matière de transports effectués sans licence et reflète ainsi la pratique pluriannuelle de l'OFT. Cela ne change donc rien en substance au terme de transport à titre professionnel dans le domaine de la licence d'entreprise de transport par route. La notion de contre-prestation économique est prise au sens très large : le paiement peut se faire sous forme d'argent, d'échange de marchandises et de prestations ou sous une autre forme.

Comme jusqu'à présent, les transports mentionnés à l'annexe 4 de l'ATT restent également exemptés de l'exigence de disposer d'une licence, conformément à l'art. 1, al. 3, OTVM.

#### *Titre précédant l'art. 3 section 2 Licence d'entreprise de transport par route*

Comme indiqué précédemment, le titre en vigueur est déplacé et inséré avant l'art. 3.

#### *Art. 3, al. 2, deuxième phrase*

Actuellement, la durée de validité de cinq ans de la licence n'est pas expressément inscrite dans la loi ni dans l'ordonnance. Jusqu'à présent, elle découlait plutôt du contrôle régulier qui, conformément à l'art. 8, al. 1, LEnTR, doit être effectué au moins tous les cinq ans. L'inscription à l'art. 3, al. 2, doit permettre de créer une base légale explicite pour la pratique déjà courante. À l'échéance de la durée de validité, un renouvellement de la licence est nécessaire. Il peut être demandé sous forme d'une nouvelle requête.

L'art. 4, par. 6, du règlement (CE) n° 1072/2009 stipule que la licence est établie au nom d'une entreprise et qu'elle est en outre intransmissible. Ce complément apporté à la LEnTR permet d'adapter le droit suisse aux prescriptions de l'UE. Cela est d'ailleurs déjà mentionné sur les licences délivrées par l'OFT et constitue donc déjà une pratique courante.

#### *Art. 3a Transport international de voyageurs et de marchandises*

---

Dans un premier temps, il y a lieu d'harmoniser la terminologie dans la LEnTR pour les accords internationaux avec des pays tiers. Jusqu'à présent, l'art. 3a évoquait des conventions internationales, tandis que l'art. 9a, al. 3, parlait d'accords internationaux. L'objet de la réglementation étant le même pour les deux dispositions, les termes choisis doivent être uniformes. Le terme de conventions internationales est donc remplacé par celui d'accords internationaux, qui est plus approprié dans le contexte des accords bilatéraux dans le domaine du transport routier.

La reformulation de l'al. 1, et notamment de la let. b, doit permettre de clarifier qu'il n'existe pas uniquement des accords bilatéraux, mais également, avec les contingents décidés par la Conférence européenne des ministres des transports (procès-verbal du 17 octobre 1953<sup>34</sup> relatif à la Conférence européenne des ministres des transports), un système multilatéral depuis 1974 (cf. résolution n° 26<sup>35</sup>) qui, sur une base de réciprocité, permet à des entreprises étrangères d'effectuer des prestations de transport de marchandises en Suisse.

Si le Conseil fédéral décide de participer au système multilatéral, la représentation suisse à la Conférence européenne des ministres des transports sera habilitée à participer aux décisions relatives aux contingents réciproques. Les décisions de la conférence européenne des ministres des transports peuvent alors être appliquées directement en Suisse, pour autant qu'elles soient appropriées (« *self-executing* »).

Suite à l'adaptation linguistique de l'al. 1, l'al. 2 doit également être complété par la notion de décisions. Hormis cela, le sens de l'art. 3a, al. 2, ne change pas. Par « dispositions de la présente loi », on ne peut entendre que les conditions d'admission, car selon l'art. 1, la LEnTR ne réglemente rien d'autre. Cette disposition tient compte du fait que les États qui ne font pas partie de l'UE posent d'autres exigences que la Suisse et l'UE en matière d'admission des entreprises. Ainsi, les transports convenus conformément aux accords bilatéraux entre la Suisse et ces États peuvent être effectués.

La compétence du Conseil fédéral, fondée sur l'art. 7a, al. 2, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)<sup>36</sup>, de pouvoir modifier seul des accords internationaux lorsque les modifications sont de portée mineure est interprétée de manière toujours plus restrictive. Par conséquent, une base explicite dans une loi fédérale est de plus en plus souvent requise au sens de l'art. 7a, al. 1, LOGA.

Dans le domaine des licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route et des réglementations y afférentes, la reprise en substance du droit révisé de l'UE dans le droit suisse nécessite également, dans la plupart des cas, une adaptation des annexes de l'ATT ou une intégration des actes juridiques de l'UE qui ont été repris.

La norme de délégation de compétence proposée à l'al. 3 donne au Conseil fédéral la base nécessaire pour approuver seul, suite à la révision de la LEnTR, les modifications des annexes 1, 3 et 4 qui s'imposent par conséquent dans le domaine des licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route, de façon à pouvoir tenir compte des développements des prescriptions juridiques de l'UE relatives à l'admission des entreprises de transport par route, c'est-à-dire à pouvoir les mettre en œuvre de manière équivalente en Suisse.

#### *Art. 4, al. 1, let. d, et 6*

L'art. 3, par. 1, let. a, du règlement (CE) n° 1071/2009 considère déjà l'établissement durable et effectif d'une entreprise comme une des quatre conditions pour obtenir une licence. Cela est également le cas en Suisse. Jusqu'à présent, cela n'est toutefois pas expressément mentionné comme condition d'obtention de la licence à l'art. 4, al. 1, LEnTR, mais uniquement fixé au niveau de

<sup>34</sup> RS 0.740.1

<sup>35</sup> <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26f.pdf>

<sup>36</sup> RS 172.010

---

l'ordonnance. L'art. 1, al. 2, OTVM stipule qu'une licence n'est octroyée qu'aux entreprises dont le siège effectif est durablement établi en Suisse. En reprenant le droit de l'UE, les exigences concernant la preuve de l'établissement effectif et durable seront à l'avenir plus strictes en Suisse également et auront donc un poids supplémentaire. C'est pourquoi il s'agit d'inscrire expressément le siège durable et effectif parmi les quatre conditions d'obtention de la licence à l'art. 4, al. 1, let. d, LEnTR. Les modalités et les exigences concernant la preuve du siège durable et effectif seront réglées au niveau de l'ordonnance.

Conformément à l'art. 4, al. 2, LEnTR, la condition d'honorabilité (art. 5 LEnTR) doit être actuellement remplie par le gestionnaire de transport uniquement. En adaptant l'art. 6, par. 1, second alinéa du règlement (CE) n° 1071/2009, le cercle des personnes déterminantes est étendu aux membres de la direction. Il appartient aux États membres de désigner d'autres personnes déterminantes qui doivent apporter la preuve de leur honorabilité.

*L'al. 6* doit donc constituer la base pour que désormais non seulement les gestionnaires de transport mais aussi les personnes responsables de la gestion apportent la preuve de leur honorabilité.

Il s'agit ici délibérément d'un terme plus vaste que celui utilisé dans le droit de l'UE, qui désigne seulement les directeurs exécutifs, car dans les entreprises de transport par route, on peut être confronté à une très vaste variété de désignations de personnes chargées de la gestion d'une entreprise. En fin de compte, ce n'est pas la désignation formelle au sein d'une entreprise qui est déterminante, mais uniquement la fonction effective occupée par lesdites personnes. La formulation choisie est accordée à l'art. 6 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)<sup>37</sup> et à l'art. 8d, al. 1, let. c, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>38</sup>, qui exigent également, dans le cadre des conditions d'accès au réseau, la preuve de l'honorabilité des personnes chargées de la gestion de l'entreprise. La formulation choisie permet également de préciser que, selon la structure organisationnelle d'une entreprise, il peut s'agir de plus d'une personne qui, hormis le gestionnaire de transport, doit apporter la preuve de son honorabilité. Les personnes responsables de la gestion n'ont pas à remplir les autres conditions énumérées à l'art. 4.

#### *Art. 6, al. 1, deuxième phrase*

L'extension de l'exigence de disposer d'une licence à des entreprises utilisant des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes pour le transport de marchandises est également pertinente pour prouver la capacité financière. L'utilisation de véhicules légers est moins coûteuse et ne nécessite donc pas autant de fonds propres et de réserves que l'utilisation de véhicules lourds. L'adaptation de l'art. 7, par. 1, premier alinéa du règlement (CE) n° 1071/2009 par le règlement (UE) 2020/1055 tient compte de cet état de fait et pondère les montants à justifier non seulement selon le nombre mais aussi selon le poids total de chacun des véhicules utilisés.

Conformément à l'al. 2, les montants de base ainsi que leurs adaptations sont toujours fixés par le Conseil fédéral au niveau de l'ordonnance (art. 3 OTVM).

#### *Art. 8, al. 2*

Il s'agit ici d'une adaptation purement linguistique qui ne concerne que le texte allemand de la loi.

#### *Art. 9        Registre des entreprises de transport par route*

Contrairement à ce que laissent supposer les intitulés des art. 9 et 9a LEnTR, l'OFT ne tient déjà actuellement qu'un seul et unique registre uniforme. Ce registre est toutefois divisé en une partie accessible au public (actuel art. 9) et en une partie non accessible au public (actuel art. 9a). Une

<sup>37</sup> RS 742.122

<sup>38</sup> RS 742.101

---

réglementation légale séparée des deux parties du registre semble aujourd'hui peu claire et inutile. Comme la reprise du droit de l'UE entraîne une série d'adaptations dans le domaine du registre des entreprises de transport routier, de l'échange d'informations que cela génère et de l'assistance mutuelle, il s'agit d'en profiter pour remanier en profondeur les actuels art. 9 et 9a. Désormais, le nouvel *art. 9* aura pour contenu normatif l'ensemble du registre des entreprises de transport par route géré par l'OFT. Le registre sert à donner une vue d'ensemble des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route et à évaluer la fiabilité des entreprises de transport par route. Il doit en outre permettre à l'OFT d'évaluer de manière générale si une entreprise respecte les prescriptions déterminantes dans le domaine des licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises, à savoir la LEnTR, l'OTVM et l'ATT.

*L'al. 1* stipule globalement que l'OFT tient un registre des entreprises de transport par route et précise la finalité des données collectées. L'intitulé abrogé de l'actuel art. 9a LEnTR a été intégré dans la nouvelle définition de la finalité et élargi en ce sens que le registre sert de manière générale à évaluer le respect des prescriptions déterminantes. Le registre se compose d'une partie accessible au public et d'une partie non accessible au public.

*L'al. 2* spécifie les données qui sont traitées par l'OFT dans la partie du registre accessible au public. En substance, il n'y a pas de changement par rapport à la situation juridique actuelle. Toutes les données mentionnées sont déjà saisies par l'OFT et sont accessibles au public.

*L'al. 3* énumère les données que l'OFT saisit dans la partie non accessible au public du registre des entreprises de transport par route. Les let. a à f sont reprises dans une large mesure de l'art. 9a LEnTR en vigueur. La *let. a* doit être complétée en conséquence, car désormais, ce n'est plus seulement le gestionnaire de transport qui devra apporter la preuve de son honorabilité, mais aussi les personnes visées à l'art. 4, al. 6.

La *let. b* est adaptée à la terminologie de la nouvelle loi sur la protection des données (art. 5, let. c, ch. 5, nLPD<sup>39</sup>) et réunit les anciennes let. b et c, ce qui entraîne un déplacement vers le haut des lettres suivantes.

La *let. c* est complétée par l'adjectif *sérieux* et reprend la terminologie de l'art. 5, al. 2.

La *let. d* tient également compte du fait que désormais, ce n'est plus seulement le ou la gestionnaire de transport qui devra apporter la preuve de son honorabilité, mais aussi les personnes responsables de la gestion.

En outre, les let. f et g sont également ajoutées. Le règlement (UE) 2020/1055 ajoute trois nouvelles lettres (g à i) à l'art. 16, par. 2, du règlement (CE) n°1071/2009. Elles concernent des données que l'OFT doit recenser en plus et qui doivent servir à un meilleur contrôle des entreprises de transport par route. Il s'agit d'une part du nombre de personnes employées par l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente (art 9, al. 2, let. f, LEnTR). L'OFT doit inscrire cette information dans le registre avant le 31 mars de l'année suivante, les entreprises de transport routier étant tenues de la transmettre à l'OFT. D'autre part, l'OFT saisira également désormais les plaques d'immatriculation des véhicules utilisés. Les entreprises de transport par route devront également fournir ces informations à l'OFT (art 9, al. 2, let. g, LEnTR). Enfin, le registre doit contenir un système de classification des risques des entreprises visé à l'art. 9, par. 1, de la directive 2006/22/CE. Comme indiqué au ch. 2.1.4, le système de classification des risques et son introduction relèvent de la compétence de l'OFROU, qui ne les juge pas nécessaires pour l'instant. C'est pourquoi ce système n'est pas intégré au registre des données recensées par l'OFT.

*L'al. 4* règle la destruction des données par l'OFT et correspond en substance à l'art. 9a, al. 4, LEnTR.

<sup>39</sup> FF 2020 7397

---

*L'al. 5* correspond à l'art. 9a, al. 5, en vigueur et peut être repris en principe. La let. a en vigueur est cependant supprimée à cet endroit et sera désormais réglée séparément à l'art. 9a qui porte sur l'assistance mutuelle et l'échange d'informations. Afin d'éviter un risque de conflit entre l'al. 4 et l'al. 5, let. c, *délais* est remplacé par *détails concernant*. Le délai de destruction des données est déjà réglé au niveau de la loi et n'offre pas d'autre marge de manœuvre au niveau de l'ordonnance.

*Art. 9a Assistance administrative mutuelle et échange d'informations*

*L'art. 9a* contient désormais d'une part les grandes lignes de l'assistance administrative mutuelle, précédemment régie par l'art. 9a, al. 3, et du futur échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE, conformément à l'art. 16, par. 2, al. 2 à 5, et à l'art. 18, par. 8, révisés du règlement (CE) n° 1071/2009. Il règle aussi d'autre part l'assistance administrative et l'échange d'information avec les États-tiers, conformément aux accords bilatéraux sur le transport routier.

*L'al. 1* règle l'assistance mutuelle avec les autorités compétentes des États membres de l'UE. Cette assistance est limitée aux renseignements sur la condition d'établissement effectif et durable dans l'État concerné. L'OFT indique, sur demande desdites autorités, si une entreprise de transport par route possède un siège durable et effectif en Suisse. Il peut demander des renseignements de la même manière.

*L'al. 2* porte sur l'échange d'informations sur toutes les données que les autorités des États membres de l'UE et l'OFT saisissent dans leurs registres nationaux respectifs. L'échange d'informations sur les données visées à l'art. 9, al. 2 et 3, let. a, et d à g, se fera désormais par le biais du système d'information électronique « ERRU » défini dans les règlements d'exécution (UE) 2016/480 et (UE) 2017/1440 (cf. ch. 2.1.4) et continuera de servir aux fins décrites à l'al. 1 des activités administratives et de contrôle des autorités compétentes.

*L'al. 3* se prononce sur l'assistance mutuelle et l'échange d'informations avec les États tiers. Ces deux points sont régis par les accords bilatéraux sur le trafic routier qui s'appliquent dans chaque cas particulier<sup>40</sup>. Une réglementation distincte pour l'assistance administrative et l'échange d'informations avec des États tiers s'impose précisément parce que l'échange avec des États tiers – contrairement à l'échange institutionnalisé avec l'UE (via ERRU, IMI) – est conçu de manière plus individuelle et continue de se dérouler conformément aux accords bilatéraux applicables aux cas particuliers. C'est pourquoi la réglementation a pu être reprise de l'actuel art. 9a, al. 3, à condition que l'étendue de la remise des données ou des renseignements demandés reste également limitée aux données visées à l'art. 9a, al. 2 et 3, let. a, et d à g. Aucune raison ne justifie une réglementation différente de l'étendue de l'échange avec les États membres de l'UE et avec les États tiers.

Une fois les modalités d'accès par procédure d'accès en ligne réglées par le Conseil fédéral, l'OFT peut continuer à rendre les données accessibles par cette procédure. Il ne s'agit pas d'une nouveauté par rapport au droit en vigueur (art. 9a, al. 3 et 5, let. b, LEnTR et art. 13 OTVM).

Le Conseil fédéral doit en outre conserver la compétence de conclure des traités de droit international sur la communication de données avec des États tiers. Cette norme de compétence est également reprise de l'actuel art. 9a, al. 6.

*L'al. 4* doit d'une part donner au Conseil fédéral la possibilité de conclure les accords nécessaires au futur raccordement de la Suisse aux plates-formes électroniques de l'UE (ERRU, IMI) déjà évoquées. D'autre part, le Conseil fédéral est investi de la compétence de régler les détails de l'assistance administrative mutuelle et de l'échange d'informations, comme c'est le cas actuellement.

<sup>40</sup> Voir par ex. Accord du 1<sup>er</sup> décembre 2000 entre le Conseil fédéral suisse et le Conseil des Ministres de Bosnie et Herzégovine relatif aux transports internationaux par route de personnes et de marchandises (RS 0.741.619.191).

---

*Art. 12a Dispositions transitoires de la modification du ...*

Le délai de transition de l'*al. 1* est repris en substance et adapté à la date d'entrée en vigueur de ces modifications. Une réglementation correspondante reste nécessaire, car la preuve de l'honorabilité des personnes responsables de la gestion de l'entreprise ne doit être apportée qu'au moment du renouvellement des licences déjà délivrées.

L'*al. 2* contient une disposition qui règle l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE tant que la Suisse n'a pas encore adhéré sur la base d'un accord distinct au système d'information électronique mentionné à l'*art. 9a*, al. 2. Jusqu'à l'entrée en vigueur des accords nécessaires, l'échange d'informations se fait comme jusqu'à présent, c'est-à-dire sur demande et avec la possibilité pour l'OFT de rendre les données accessibles par procédure d'accès en ligne. Cette réglementation correspond à l'actuel *art. 9a*, al. 3, ainsi qu'à la réglementation qui s'applique toujours à l'échange avec des États tiers.

Les autres dispositions transitoires de la modification du 26 septembre 2014 sont abrogées.

### **3.2 Loi sur les travailleurs détachés**

*Art. 1, al. 2bis*

La nouvelle tâche d'octroi de l'assistance administrative prévue à l'annexe 1 de l'accord sur les transports terrestres et de l'annexe P de la convention AELE requiert une extension du champ d'application de la LDét, étant donné que la communication de données aux autorités d'autres pays et la collaboration avec ces dernières s'agissant d'entreprises ou d'employeurs sis en Suisse ne sont jusqu'ici pas prévues par la LDét.

*Art. 8a Assistance administrative dans le domaine du transport professionnel par route*

L'*art. 8a* règle la communication de données à l'autorité requérante à l'étranger alors que l'*art. 8b* établit les compétences, l'obligation de coopérer et la procédure.

La communication de données relatives aux travailleurs engagés en Suisse et à leur employeur dont le siège ou le domicile se situe en Suisse, à la demande d'une autorité étrangère, est réglementée ici selon les clauses d'une convention contenue dans l'annexe 1 de l'accord sur les transports terrestres et l'annexe P de la convention AELE (al. 1). Il convient de considérer l'al. 1 en lien avec les al. 2 et 3, qui définissent un but de la communication des données et le contenu correspondant.

L'al. 2 contient la communication de données en vue de l'identification de l'employeur dans le but de réaliser un contrôle du respect des conditions minimales de salaire et de travail dans le domaine du transport professionnel par route dans le pays requérant durant la période de détachement. Cette disposition se limite aux cas dans lesquels il n'est pas possible d'identifier l'employeur sur la base des données qu'il a transmises lors de la procédure d'annonce. L'autorité requérante est celle qui est compétente pour le contrôle des conditions minimales de salaire et de travail, en général une inspection du travail ou une autre autorité administrative. Le SECO comme l'autorité cantonale visée par l'*art. 7*, al. 1, let. d, LDét sont compétents pour la communication des données. Les informations pour les contrôles concernant la sécurité routière ne sont pas régies par cette disposition.

Une autorité ne peut en règle générale communiquer que des données dont elle dispose et la communication de ces données doit être réglée par une loi (*art. 19* en relation avec l'*art. 17* de la loi fédérale du 19 juin 1992<sup>41</sup> sur la protection des données (LPD)). La communication prévue par l'al. 2 se limite aux données sur l'employeur ou les travailleurs qui figurent dans les registres publics comme

<sup>41</sup> RS 235.1

---

le registre du commerce (Zefix) ou dans des répertoires accessibles au public comme les listes d'adresses, ou encore dans des registres auxquels l'autorité cantonale du marché du travail a accès en vertu de du droit fédéral ou cantonal, p. e. au registre de l'état civil sur « Infostar ». L'échange de données qui relèvent du droit des assurances sociales n'est pas concerné par cette disposition puisqu'il a lieu par ses propres canaux, dans le cadre de l'annexe II de l'ALCP et du règlement (CE) n° 883/2004<sup>42</sup> portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

L'al. 3 introduit une base légale pour la communication de certaines données que l'employeur doit mettre à disposition. L'octroi de l'assistance administrative prévue à l'al. 3 intervient de manière subsidiaire lorsque l'employeur ne satisfait pas de lui-même à son obligation de transmettre les documents à l'autorité requérante à l'étranger. Dans ce cas, les autorités suisses doivent, à la requête de l'autorité étrangère, requérir les informations et documents directement auprès de l'employeur (cf. ci-dessous, art. 8b). La communication de données a lieu dans le cadre d'un contrôle du respect des conditions minimales de salaire et de travail pendant le détachement dans le pays requérant. Elle porte sur les documents suivants, dont l'énumération est exhaustive : lettre de voiture ou justificatifs équivalents dans le transport international de marchandises par route, relevés du tachygraphe conformément à l'art. 14 OTR 1, décomptes de salaire durant la période de détachement, contrat de travail ou les informations écrites visées à l'art. 330b CO, rapports sur la saisie du temps de travail conformément à l'art. 15 OTR 1, pour autant que les horaires de travail ne transparaissent pas des données du tachygraphe, et les justificatifs du versement du salaire. À l'avenir, il se peut que la lettre de voiture soit élaborée sous forme électronique selon un standard international (e-CMR), ce qui peut toutefois déjà figurer dans la présente disposition.

L'al. 4 habilite le Conseil fédéral à conclure un traité international en cas de raccordement ultérieur de la Suisse à la plate-forme IMI de l'UE dans un but de coopération administrative. Il délègue au Conseil fédéral la compétence de régler les modalités, comme la compétence nationale en matière de coordination nationale et de droits d'accès des utilisateurs. Comme l'indique le ch. 2.1.3, le système IMI repose sur une plate-forme qui facilite la coopération administrative transfrontalière entre les autorités des États membres de l'UE. Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive (UE) 2020/1057, la fonctionnalité liée à l'assistance administrative lors de détachements dans le transport professionnel par route a été ajoutée à IMI.

#### *Art. 8b Compétences et procédure*

L'al. 1 règle les compétences au niveau fédéral et cantonal. Il prévoit que le SECO joue le rôle de bureau de liaison central, qu'il réceptionne les requêtes des autorités d'autres pays portant sur les données mentionnées à l'art. 8a, al. 2 et 3, et les transmet à l'autorité cantonale compétente pour traitement. Comme indiqué, il s'agit d'attribuer la compétence aux autorités cantonales d'exécution de la LDét au siège de l'employeur.

L'autorité cantonale compétente transmet la requête portant sur les informations et documents énumérés à l'art. 8b, al. 3, à l'employeur concerné et le somme de lui remettre les informations et documents requis dans la langue souhaitée par l'État requérant dans un délai de 14 jours (al. 2 et 3). Elle peut adjoindre à son injonction l'indication des conséquences de la violation de l'obligation de renseigner (cf. art. 9, al. 2, let. *fbis*).

L'autorité cantonale compétente peut ensuite transmettre les données au SECO à l'intention de l'autorité requérante ou les faire parvenir directement à cette dernière (al. 4). L'autorité cantonale n'est pas tenue d'effectuer un contrôle auprès de l'employeur ni de contrôler le contenu des documents. L'envoi a en règle générale lieu sous forme électronique, ce qui nécessite le cryptage de messages pour des raisons de protection des données. Si, lors de l'octroi de l'assistance administrative, l'autorité cantonale présume des infractions aux prescriptions impératives du droit suisse sur la sécurité

<sup>42</sup> RS 0.831.209.268.1

---

routière, par exemple en matière de durée du travail et du repos, elle peut en informer les autorités compétentes (al. 5).

#### *Art. 8c Financement*

Comme cela est usuel dans l'exécution des mesures d'accompagnement, il est prévu que la Confédération prenne en charge la moitié des coûts occasionnés aux cantons par l'octroi de l'assistance administrative. Le projet prévoit que cette moitié soit calculée sur la base des coûts nets après déduction des recettes tirées des frais de procédure en vertu du droit cantonal. Le financement doit être réglé dans des accords de prestations du même type que ceux que la Confédération et les cantons concluent déjà périodiquement dans le cadre de l'exécution des mesures d'accompagnement (cf. art. 7a, al. 3, 2<sup>e</sup> phrase, LDét). Le projet prévoit à cet effet une base légale.

#### *Art.9, al. 2, let. <sup>bis</sup>*

Comme cela a été exposé précédemment, il n'est pas prévu que l'assistance administrative inclue la réalisation de contrôles auprès de l'employeur concerné. Pour faire appliquer l'obligation de l'employeur de renseigner, conformément à l'art. 8b, il est prévu d'introduire une sanction administrative dont le montant puisse atteindre jusqu'à 5 000 francs. La LDét contient déjà des sanctions administratives pouvant atteindre ce montant pour certaines infractions à son encontre. Les autorités cantonales du marché du travail sont en général compétentes pour ces sanctions, selon les dispositions du droit cantonal en matière d'organisation. Il ne semble en revanche pas opportun dans le cas présent de prévoir des amendes pénales relevant de la compétence des autorités de poursuite pénale (cf. art. 12 LDét). En cas de refus de l'entreprise de se conformer à l'obligation de renseigner, l'État requérant prononcera en outre des sanctions et prendra des mesures contre l'employeur fautif en fonction de son propre droit.

Dans ce contexte, les employeurs concernés devraient recevoir suffisamment d'incitations à s'acquitter de leur obligation de renseigner en cas de contrôle et à répondre à l'injonction de l'autorité cantonale de transmettre les documents.

Une adaptation rédactionnelle est nécessaire à l'al. 3, car le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) est désormais mentionné pour la première fois à l'art. 8a, al. 1, et qu'il ne s'agit ici que d'une répétition.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **4.1.1 Conséquences dans le domaine des licences d'entreprise de transport par route**

##### Variante proposée : extension au transport international

Jusqu'à présent, un peu plus de 7000 entreprises de transport suisses sont soumises à une licence pour le transport de marchandises et de voyageurs. Un peu plus de 1000 entreprises transportent des voyageurs, les autres entreprises de transport opèrent dans le transport de marchandises. Si les entreprises de transport qui effectuent des transports internationaux de marchandises avec des véhicules d'un poids situé entre 2,5 et 3,5 tonnes sont désormais soumises à une obligation de disposer d'une licence, cela devrait concerner environ 1000 entreprises. Vu que ces chiffres sont basés sur l'enquête de l'OFS de 2013, qui utilisait le véhicule et non l'entreprise comme unité d'échantillonnage, il est difficile de déterminer le nombre exact de sociétés ou d'entreprises de transport qui seraient désormais soumises à cette obligation. De plus, l'enquête ne faisait pas de distinction entre le transport professionnel et le transport pour compte propre. Cette distinction est en

---

revanche un critère déterminant pour savoir si une entreprise de transport est soumise à l'obligation de disposer d'une licence (transports professionnels) ou non (transports pour compte propre). Il convient en outre de noter que la branche des transports est dynamique, que l'enquête remonte à huit ans et que les bases légales de l'autorisation d'admission ont également changé depuis. En 2016, l'obligation de disposer d'une licence qui s'appliquait alors aux véhicules de plus de 6 tonnes, a été étendue à ceux de plus de 3,5 tonnes. Comme, en plus des gestionnaires de transport, toutes les personnes responsables de la gestion de l'entreprise doivent désormais apporter la preuve de leur honorabilité, cela implique une charge de travail supplémentaire lors de l'examen des demandes. Cela se traduit par des conséquences pour toutes les entreprises de transport soumises à une licence. Les présentes adaptations vont permettre de recenser des données supplémentaires auprès des entreprises de transport. La saisie de ces données dans le registre correspondant implique une charge administrative supplémentaire pour l'OFT, qui dépendra du nombre d'entreprises de transport désormais soumises à l'obligation de disposer d'une licence.

Si l'obligation de disposer d'une licence n'est étendue qu'aux entreprises qui utilisent des camionnettes à titre professionnel en transport international, il faut s'attendre à un besoin supplémentaire en personnel de 1 à 2 postes à temps plein. En raison de la modification de loi, il faut s'attendre à ce que le volume de travail augmente progressivement avec l'introduction des nouvelles prescriptions et lors du renouvellement des licences.

#### Variante rejetée : extension au transport national

Sur la base d'une évaluation de l'OFS, on peut partir du principe qu'entre 12 000 et 37 000 entreprises seraient désormais soumises à l'obligation de disposer d'une licence si cette obligation était introduite pour toutes les entreprises qui transportent des marchandises à titre professionnel avec des véhicules de 2,5 tonnes à 3,5 tonnes inclus, indépendamment du fait qu'elles opèrent exclusivement en transport intérieur ou international.

Si toutes les entreprises effectuant des transports intérieurs à titre professionnel ou des transports internationaux avec des camionnettes d'un poids situé entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes devaient désormais obtenir une licence, il faudrait s'attendre à une augmentation des besoins en personnel de l'OFT de l'ordre 10 postes (max. 1 800 000 CHF) pour pouvoir traiter les demandes supplémentaires.

Pour faire face aux tâches supplémentaires, il faudrait en outre s'attendre, avec cette variante, à une augmentation des charges de biens et services de plus de 500 000 francs par an.

Grâce aux recettes d'émoluments provenant des premières licences et des renouvellements supplémentaires des entreprises de transport par route (durée de validité de la licence : 5 ans), on estime que les produits supplémentaires pourraient s'élever à 3 000 000 de francs.

#### Autres coûts liés à l'adaptation de la LEnTR

Si la Suisse souhaite participer au module IMI du règlement (UE) 2020/1055, elle devrait payer une contribution annuelle pour pouvoir utiliser cette application informatique. Etant donné qu'aucun accord international n'a encore été conclu avec un autre État tiers pour la participation à ce module IMI, la Commission européenne n'a pas pu donner de chiffres sur les coûts annuels avant l'ouverture de la consultation. L'OFT estime qu'il s'agit d'un montant à cinq chiffres. Le présent projet ne propose toutefois pas de participation au module IMI. Il ne crée que les conditions légales d'une participation ultérieure sur la base d'un accord distinct.

Selon les premières estimations, le raccordement de la Suisse à l'ERRU entraînerait des coûts d'investissement uniques de 155 000 francs et des coûts annuels supplémentaires de 61 000 francs.

---

#### 4.1.2 Répercussions dans le domaine de la LDét

Les données disponibles ne permettent pas de tirer de conclusions fiables quant au nombre d'entreprises sises en Suisse effectuant des transports transfrontaliers dans les États membres de l'UE. Selon l'ALCP actuellement applicable et le champ d'application défini à l'art. 1, par. 1 à 8, de la directive (UE) 2020/1057, pas toutes les opérations de transport de la Suisse dans les États membres de l'UE ne constituent des détachements. Sont considérées comme telles en particulier les opérations de cabotage dans les États membres de l'UE. En raison du caractère subsidiaire de l'obligation d'apporter une assistance administrative, qui n'intervient que lorsqu'il est impossible de contacter l'employeur ou que celui-ci ne s'acquitte pas de son obligation de coopérer, on ne doit pas s'attendre à un nombre élevé de demandes d'assistance administrative.

L'ancienne Administration fédérale des douanes (AFD), aujourd'hui Office fédéral des douanes et de la sécurité frontalière (OFDT) a évalué au premier semestre 2021 les véhicules assujettis à la RPLP ayant effectué plus de 500 kilomètres à l'étranger et est arrivée à 1560 détenteurs de véhicules. Sont assujettis à la RPLP les véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids total autorisé dépasse les 3,5 tonnes. Ce chiffre devrait inclure une part de transport pour compte propre. D'après l'estimation de l'OFS (cf. chap. 4.1.1), s'ajoutent à cela environ 1000 entreprises de transport de marchandises utilisant des véhicules utilitaires légers, ce qui amène à un nombre total de 2560 entreprises effectuant du transport de marchandises transfrontalier. Le transport de passagers n'est pas inclus dans ce chiffre, mais ne devrait guère entrer en ligne de compte. Comme cela a été indiqué plus haut, il n'y a pas systématiquement de détachement dans le transport de biens et de personnes, tant en vertu des règles établies dans l'ALCP que selon la définition de la directive (UE) 2020/1057. Ainsi, le transport bilatéral occasionnel ou régulier de passagers n'entre pas dans le cadre du détachement (cf. plus haut, chap. 2.2.2).

En prenant en compte les 1000 entreprises possédant des véhicules d'un poids entre 2,5 et 3,5 tonnes, selon les estimations de l'OFS, on arrive à un nombre total estimé de 2560 entreprises ayant une activité transfrontalière. Si 20 % d'entre elles font l'objet d'un contrôle portant sur le respect des conditions minimales de salaire et de travail à l'occasion d'opérations de transport dans les États membres de l'UE, il en résulte environ 500 contrôles d'entreprises sises en Suisse par an. Ici aussi, il convient de prendre en compte la définition restrictive d'un détachement dans le transport de marchandises (cf. chap. 0). Il n'est toutefois pas possible de chiffrer les opérations de transport qui comptent comme un détachement, mais l'octroi de l'assistance administrative ne représente qu'une faible charge. Si, selon les estimations, 5 à 10 % des entreprises contrôlées devaient donner lieu à l'octroi de l'assistance administrative, il en résulterait quelque 25 à 50 cas par an dans lesquels les autorités cantonales devraient effectuer une procédure.

Il est prévu que le SECO assume la fonction de bureau de liaison pour les demandes d'assistance administrative et qu'il réceptionne les demandes des autres pays et les transmette au canton compétent pour traitement. En outre le SECO transmettra les renseignements et documents reçus à l'État requérant. L'envoi aura lieu, si possible, sous forme électronique et n'entraînera pas de coûts méritant d'être mentionnés.

La Confédération assumera les frais d'indemnisation des autorités cantonales conformément à l'art. 8d. Une indemnisation forfaitaire par cas est concevable.

Comme il n'est guère possible d'établir de prévisions quant au nombre de demandes d'assistance administrative, les coûts pour la Confédération ne peuvent être chiffrés. En raison de l'estimation du volume allant de 25 à 50 cas, mentionnée précédemment, il est possible de tabler sur le fait que la nouvelle tâche pourra être assumée par les ressources existantes en personnel du Secrétariat d'État à l'économie (SECO), compétent au niveau fédéral pour l'exécution de la LDét, et financée par le budget FlaM dont il dispose déjà.

---

Dans la perspective d'une éventuelle utilisation d'IMI pour l'octroi de l'assistance administrative, des ressources en personnel seront nécessaires pour la mise en place et l'administration, en particulier dans la phase d'introduction. La Confédération devra nommer, dans le cadre de l'exécution de la LDét dans le transport routier, un coordinateur IMI qui sera en particulier à la disposition des cantons en tant que coordinateur. Comme l'échange par IMI repose sur une solution web, il n'y a pas à escompter d'investissements techniques considérables. La Suisse devra verser des contributions à l'UE pour la maintenance d'IMI, contributions que la Commission de l'UE n'a pas encore pu chiffrer.

Des frais supplémentaires pourraient également devoir être engagés dans une phase ultérieure pour l'adaptation de la procédure d'annonce aux prescriptions de la directive (UE) 2020/1057 (art. 1, al. 11, let. a). Ils pourraient varier selon que l'annonce doit à l'avenir être effectuée sur une interface publique d'IMI ou que la procédure d'annonce en ligne existante selon l'art. 6 LDét pour les détachements de courte durée est adaptée techniquement aux prescriptions de la directive (UE) 2020/1057 (art. 11, al. 1, let. a). La Suisse participera effectivement au module IMI découlant de la directive (UE) 2020/1057 si l'échange d'informations sur le détachement de travailleurs dans le transport routier au moyen d'IMI présente un intérêt et si elle peut conclure un accord correspondant avec l'UE.

## **4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

### **4.2.1 Conséquences dans le domaine de l'admission des entreprises de transport par route**

Un plus grand nombre d'entreprises de transport soumises à l'obligation d'obtenir une licence signifie que les autorités contrôleront davantage d'entreprises de transport, ce qui représente un surcroît de travail.

### **4.2.2 Répercussions dans le domaine de la LDét**

Le projet prévoit que les autorités cantonales visées par l'art. 7, al. 1, let. d. LDét sont compétentes pour l'exécution de l'assistance administrative. La tâche des autorités cantonales consistera à demander à l'entreprise les documents ou renseignements souhaités par l'État requérant et de conduire une procédure de sanction, telle que l'entend l'art. 9 LDét, à l'encontre de celle-ci en cas d'infraction à l'obligation de coopérer. Aucun contrôle sur place n'est prévu. Le nombre de demandes d'assistance administrative n'est que difficilement estimable. Le nombre de cas ayant été estimé, comme indiqué ci-dessus, à 25 à 50 par an, il n'y a pas de raison de s'attendre à ce que le nombre prévu de procédures d'assistance administrative entraîne des coûts supplémentaires considérables pour les cantons. Selon la présente proposition, les cantons prennent en charge, comme il est d'usage dans l'exécution des mesures d'accompagnement, la moitié des frais de salaire, la Confédération les indemnisant pour l'autre moitié.

Dans ce contexte, il convient de tabler sur le fait que cette tâche n'entraînera pas de coûts considérables pour les cantons et qu'ils pourront l'assumer dans le cadre de leurs ressources pour l'exécution des mesures d'accompagnement. Si l'assistance administrative devait dans une étape ultérieure être fournie à travers IMI, les cantons auraient à assumer des démarches administratives et organisationnelles, en particulier dans la phase d'introduction. Étant donné que l'application est basée sur le web, on ne doit pas s'attendre à des investissements techniques considérables. L'emploi d'IMI dans la procédure d'assistance administrative n'entraîne pas de surcoût administratif ou en termes de personnel, et la procédure devrait même gagner en efficacité.

## **4.3 Conséquences économiques**

L'activité en tant qu'entreprise de transport par route doit être soumise à des règles identiques et communes pour tous les prestataires/participants de la branche du transport routier. L'extension des règles en vigueur aux entreprises de transport qui utilisent des véhicules utilitaires légers au niveau

---

international signifie que l'accès à la profession est réglé de manière uniforme, ce qui garantit notamment la qualité de cette branche ainsi que la compétitivité entre les entreprises de transport.

Le projet d'adaptation de la LDét n'a aucune conséquence sur l'économie.

## 5 Aspects juridiques

### 5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

Le présent projet concerne principalement la LEnTR puis les adaptations de l'OTVM. La base constitutionnelle de la LEnTR se fonde sur l'art. 63, al. 1, l'art. 92 et l'art. 95, al. 1, de la Constitution fédérale (Cst.)<sup>43</sup>. Les modifications proposées s'inscrivent dans le cadre fixé par ces articles. Le projet est conforme à la Constitution et à la loi.

La base constitutionnelle de la LDét se fonde sur l'art. 110, al. 1, let. a et b, Cst. Les modifications proposées concernent le contrôle des conditions minimales de salaire et de travail et sont donc conformes à la base constitutionnelle.

### 5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

L'ATT ne contient aucune obligation explicite de reprendre intégralement le nouveau droit européen pertinent dans son champ d'application. Il est nécessaire d'harmoniser autant que possible les prescriptions en matière de transports terrestres en vigueur en Suisse et dans l'UE, afin de garantir le bon fonctionnement de l'accord (cf. en particulier l'art. 52, al. 4, ATT). Dans le domaine de l'accès au marché, il est dans l'intérêt de la Suisse de maintenir l'équivalence des conditions-cadres juridiques. Si l'on ne tenait pas compte des développements juridiques du « paquet routier », les différences entre les dispositions en Suisse et dans l'UE empêcheraient l'application impeccable de l'ATT. L'objectif du présent projet consiste donc à adapter les dispositions suisses à celles de l'UE et de créer ainsi des conditions de concurrence équitables dans le transport routier.

Une fois le *screening* effectué par la Commission conformément au ch. 5.3, une décision du Comité mixte des transports terrestres Communauté/Suisse visant à modifier les annexes correspondantes de l'ATT serait préparée et adoptée après confirmation de l'équivalence (art. 52, al. 4, ATT).

La reprise du paquet mobilité implique une série d'adaptations des annexes de l'ATT : d'une part, le règlement (UE) 2020/1055, qui adapte les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) 1072/2009, doit être ajouté à la liste des dispositions applicables de l'annexe 1, section 1, de l'ATT et de l'annexe P de la convention AELE. D'autre part, l'art. 9, par. 3, ATT exempte les opérations de transport énumérées à l'annexe 4 de tout régime de licence et de toute autre obligation d'autorisation dans le domaine des transports. L'annexe 4 mentionne au point 3 le transport de marchandises par des véhicules dont la masse maximale autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes. Avec l'extension de l'exigence de disposer d'une licence aux entreprises de transport par route qui utilisent pour le transport international de marchandises des véhicules et des combinaisons de véhicules dont le poids total autorisé est déjà supérieur à 2,5 tonnes, le ch. 3 doit être modifié en conséquence. Toutes les entreprises qui utilisent exclusivement, pour le transport international de marchandises, des véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 2,5 tonnes selon le permis de circulation restent exemptées de l'obligation de disposer d'une licence.

Dans le domaine de l'ALCP, il n'existe pas non plus d'obligation pour la Suisse d'adapter de nouvelles dispositions en rapport avec le détachement de travailleurs. Comme mentionné au ch. 1.2.2, la Suisse n'est pas tenue de reprendre les développements du droit européen en la matière. La Suisse n'a donc pas repris la DEDét ni la DDétrév. L'adaptation selon la variante 3 proposée ici (voir ch. 2.2.1)

<sup>43</sup> RS 101

---

entraînerait une harmonisation du droit dans le domaine du transport routier, car l'assistance administrative n'est pas encore expressément prévue dans la LDét.

### **5.3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen**

En adaptant les dispositions sur les licences des entreprises de transport par route, le présent projet vise une harmonisation avec le règlement (UE) 2020/1055 déjà introduit au sein de l'UE et applicable aux États membres à partir du 21 février 2022. En outre, les adaptations effectuées dans le domaine de l'assistance administrative mutuelle et de l'échange d'informations visent à créer les conditions-cadres légales permettant à la Suisse d'adhérer ensuite aux systèmes d'information électroniques de l'UE (ERRU, IMI) par le biais des accords nécessaires.

Afin de confirmer formellement l'équivalence des dispositions reprises avec le droit de l'UE, la Commission européenne est invitée à procéder à un examen correspondant des actes juridiques suisses après l'adoption de la loi et des ordonnances.

Dans le cadre de l'ALCP, la Suisse n'a pas repris les actes juridiques les plus récents en matière de détachement de travailleurs étrangers, tels que la DEDét et la DDétrév, comme cela a été exposé au ch. 1.2.2. Même sans être repris, ces nouveaux actes juridiques ont plutôt eu pour effet de rapprocher en substance les ordres juridiques suisses et européens, car les mesures d'accompagnement suisses avaient prévu dès le début des instruments d'exécution tels que des contrôles et des sanctions. On constate encore des différences concernant certains instruments et l'exécution (par exemple le délai de notification de huit jours). Mais il existe également des points communs, notamment concernant les obligations de déclaration, les mesures de contrôle, les sanctions administratives et la responsabilité en matière de sous-traitance. La LDét ne dispose toutefois pas de base pour l'échange d'informations et l'octroi de l'assistance par la Suisse. La reprise partielle de la directive (UE) 2020/1057 permettrait d'harmoniser en partie le droit sur le détachement des travailleurs étrangers dans la branche des transports routiers.

### **5.4 Protection des données**

Avec la reprise du droit de l'UE, des données supplémentaires (art. 9, al. 3, let. f et g, LEnTR) sont recensées auprès des entreprises de transport par route puis traitées dans la partie du registre de l'OFT qui n'est pas accessible au public (art. 9, al. 3, LEnTR). L'assistance mutuelle et l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE portent également sur ces données et ne se feront plus, comme jusqu'à présent, par le biais de la procédure d'accès en ligne. Tous les renseignements concernant les données de la partie du registre non accessible au public ou les données relatives à la preuve du siège effectif et durable continueront d'être fournis uniquement aux autorités désignées et compétentes des États membres de l'UE dans le cadre de l'exercice de leurs activités administratives et de contrôle.

L'assistance, qui doit être réglée sur la base du droit de l'UE, est désormais introduite dans la LDét. La réglementation de la communication de données sur demande tient compte de l'art. 19 LDét en relation avec l'art. 17 de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> RS 235.1

---

## Liste des abréviations utilisées

OTR 1	Ordonnance sur les chauffeurs du 19 juin 1999, RS 822.221
ASTAG	Association suisse des transports routiers
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OFS	Office fédéral de la statistique
Cst.	Constitution fédérale
DG MOVE	Direction Générale de la mobilité et des transports (UE)
LPD	Loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données, RS 235.1
DEDét	Directive d'exécution relative à la directive concernant le détachement de travailleurs, directive 2014/67/EU du 15 mai 2014
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, RS 742.101
AELE	Association européenne de libre-échange
CE	Communauté européenne
LDét	Loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés, RS 823.20
DDét	Directive concernant le détachement de travailleurs, directive 96/71/CE du 16 décembre 1996
Odét	Ordonnance sur les travailleurs détachés en Suisse, RS 823.201
ERRU	<i>European Registers of Road Transport Undertakings</i> (registre européen des entreprises de transport routier)
UE	Union européenne
Ma	Mesures d'accompagnement
ALCP	Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, RS 0.142.112.681
IMI	Système d'information du marché intérieur
PME	Petites et moyennes entreprises
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
ATT	Accord sur les transports terrestres du 21 juin 1999, RS 0.740.72
OARF	Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire, RS 742.122
CO	Code des obligations, RS 220
DDétrév	Directive révisée concernant le détachement de travailleurs, directive (UE) 2018/957 du 9 juillet 2018
LOGA	Loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
SEM	Secrétariat d'Etat aux migrations
USAM	Union suisse des arts et métiers
LEnTR	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route, RS 744.10
OTVM	Ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route, RS 744.103
DETEC	Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication

# Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route

du ...

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du ...<sup>1</sup>,  
*arrête:*

I

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

## 1. Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route<sup>2</sup>

*Titre précédant l'art. 1*

### Section 1 Disposition générales

*Art. 1* Objet

<sup>1</sup> La présente loi régit la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route.

<sup>2</sup> Les dispositions sur le transport régulier et à titre professionnel de voyageurs effectué en vertu d'une concession ou d'une autorisation conformément aux art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>3</sup>, sont réservées.

*Titre précédant l'art. 2*

*Abrogé*

*Art. 2* Champ d'application

<sup>1</sup> La présente loi s'applique:

- a. aux entreprises de transport par route qui effectuent à titre professionnel des transports de voyageurs proposés au public ou à certains groupes d'usagers, en utilisant des véhicules automobiles appropriés et destinés par leur conception et leur équipement au transport du conducteur et de plus de huit personnes;
- b. aux entreprises de transport de marchandises par route qui effectuent à titre professionnel des transports de marchandises en utilisant des véhicules de livraison, des camions, des véhicules articulés ou des combinaisons de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 tonnes.

<sup>2</sup> Elle ne s'applique pas:

- a. aux entreprises de transport par route qui transportent des voyageurs en utilisant des véhicules automobiles exclusivement à des fins non professionnelles;
- b. aux entreprises ne relevant pas du secteur des transports qui transportent exclusivement leurs propres employés;
- c. aux entreprises de transport de marchandises par route qui effectuent à titre professionnel des transports en utilisant exclusivement des véhicules de livraison ou des combinaisons de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 tonnes mais ne dépasse pas 3,5 tonnes et qui utilisent ces véhicules uniquement pour transporter des marchandises en Suisse;
- d. aux entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules dont la vitesse maximale admise ne dépasse pas 40 km/h.

*Art. 2a* Définitions

Au sens de la présente loi, on entend par:

- a. *véhicule automobile*: tout véhicule visé à l'art. 7, al. 1, de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>4</sup>;

1 FF ...  
2 RS 744.10  
3 RS 745.1  
4 RS 741.01

- b. *à titre professionnel*: tout transport de voyageurs ou de marchandises pour lequel une entreprise de transport par route perçoit une contre-prestation;
- c. *gestionnaire de transport*: toute personne physique qui dirige effectivement et durablement les activités de transport d'une entreprise de transport par route.

*Titre précédant l'art. 3*

## **Section 2      Licence d'entreprise de transport par route**

*Art. 3, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase*

<sup>2</sup>... Elle est valable cinq ans, elle est personnelle et non transmissible.

*Art. 3a*            Transport international de voyageurs et de marchandises

<sup>1</sup> En dehors du champ d'application de l'accord sur les transports terrestres<sup>5</sup> et à l'exception du cabotage en Suisse, le Conseil fédéral peut:

- a. conclure avec des États tiers des accords sur le transport professionnel international de voyageurs et de marchandises;
- b. décider la participation de la Suisse au système multilatéral sur la base du Protocole du 17 octobre 1953 relatif à la Conférence européenne des Ministres des transports<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Dans ces accords et dans ces décisions, il peut définir à quelles conditions de la présente loi les entreprises étrangères de transport par route peuvent déroger.

<sup>3</sup> Il peut approuver des modifications des annexes 1, 3 et 4 de l'accord sur les transports terrestres, afin de tenir compte de l'évolution des prescriptions légales de l'Union européenne (UE) dans le domaine de la licence des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route et de mettre en œuvre les réglementations afférentes de manière équivalente en Suisse.

*Art. 4, al. 1, let. d, et 6*

<sup>1</sup> Quiconque souhaite obtenir une licence d'entreprise de transport par route doit:

- d. avoir un siège réel et durable en Suisse.

<sup>6</sup> Pour qu'une entreprise puisse être admise, il faut également que les personnes responsables de la gestion satisfassent aux conditions d'honorabilité.

*Art. 6, al. 1, 2<sup>e</sup> phrase*

<sup>1</sup> ... Le nombre de véhicules utilisés et leur poids total respectif inscrit dans le permis de circulation sont déterminants pour le calcul de ce montant.

*Art. 8, al. 2*

*Ne concerne que le texte allemand*

*Art. 9*            Registre des entreprises de transport par route

<sup>1</sup> L'OFT tient un registre des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route afin d'évaluer leur honorabilité et de vérifier le respect des prescriptions déterminantes pour l'octroi d'une licence. Ce registre se compose d'une partie accessible au public et d'une partie non accessible au public.

<sup>2</sup> La partie accessible au public comporte:

- a. le nom et le siège de l'entreprise;
- b. le type de licence;
- c. le nom du ou de la gestionnaire de transport;
- d. le nombre de véhicules.

<sup>3</sup> Dans la partie non accessible au public, l'OFT saisit les données suivantes:

- a. les données nécessaires à l'identification des personnes qui doivent satisfaire aux conditions d'honorabilité;
- b. les données sur des poursuites ou sanctions pénales et administratives pour les infractions visées à l'art. 5, al. 1, let. a ou b ;
- c. les motifs sérieux de mettre en doute l'honorabilité;
- d. les constatations faites lors d'un examen conformément à l'art. 8, al. 1, selon lesquelles une personne ne satisfait plus aux critères d'honorabilité;
- e. le retrait ou la révocation de la licence;

<sup>5</sup> RS 0.740.72

<sup>6</sup> RS 0.740.1

- f. le nombre de personnes employées par l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente;
- g. les numéros des plaques d'immatriculation des véhicules de l'entreprise.

<sup>4</sup> L'OFT détruit les données au bout de dix ans.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle notamment:

- a. l'exercice, par la personne concernée, du droit d'accès aux données et de rectification de celles-ci;
- b. les exigences auxquelles doit satisfaire la sécurité des données;
- c. les détails concernant la suppression et la destruction des données.

#### *Art. 9a* Assistance administrative mutuelle et échange d'informations

<sup>1</sup> Dans le cadre de l'assistance administrative mutuelle, l'OFT indique, sur demande des autorités compétentes des États membres de l'UE, si une entreprise de transport par route remplit la condition d'un siège réel et durable en Suisse.

<sup>2</sup> L'échange d'informations sur les données visées à l'art. 9, al. 2 et 3, let. a et d à g, s'effectue au moyen du système d'information fixé dans le règlement d'exécution (UE) 2016/480<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des contrats de droit international sur l'adhésion à une plate-forme de coopération administrative internationale. Il règle les détails tels que les compétences en matière de coordination nationale et de droits d'accès.

<sup>4</sup> Sur demande d'États tiers, l'OFT fournit les données visées à l'art. 9, al. 2 et 3, let. a et d à g, conformément aux accords applicables dans chaque cas d'espèce. Il peut aussi rendre ces données accessibles au moyen d'une procédure d'accès en ligne. Le Conseil fédéral peut conclure des contrats de droit international sur la fourniture des données. Il règle les modalités de la procédure d'accès en ligne.

#### *Art. 12a* Dispositions transitoires de la modification du ...

<sup>1</sup> Les licences valables au moment de l'entrée en vigueur de la modification du ... demeurent valables en vertu de l'ancien droit, à moins qu'elles soient retirées ou révoquées en vertu du nouveau droit.

<sup>2</sup> Jusqu'à l'entrée en vigueur des accords requis pour l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE (art. 9a, al. 2), l'OFT fournit les données sur demande des autorités compétentes. Il peut rendre ces données accessibles au moyen d'une procédure d'accès en ligne.

## **2. Loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés<sup>8</sup>**

#### *Art. 1, al. 2<sup>bis</sup>*

<sup>2bis</sup> Elle règle aussi, en cas d'occupation transfrontalière de travailleurs engagés en Suisse et détachés dans d'autres pays, l'octroi de l'assistance administrative dans le cadre:

- a. de l'annexe 1 de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route<sup>9</sup>, et
- b. de l'annexe P de la convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association Européenne de Libre-Échange<sup>10</sup>.

#### *Art. 8a* Assistance administrative dans le domaine du transport professionnel par route

<sup>1</sup> Lorsqu'un accord mentionné à l'art. 1, al. 2<sup>bis</sup>, le prévoit, le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) et les autorités cantonales visées à l'art. 7, al. 1, let. d, peuvent communiquer aux autorités compétentes d'autres pays, à leur demande, des données sur les travailleurs engagés en Suisse et sur leurs employeurs ayant leur domicile ou leur siège en Suisse.

<sup>2</sup> Afin que l'autorité requérante puisse contrôler le respect des conditions minimales de salaire et de travail pendant la période de détachement dans son pays, les données provenant de registres auxquels les autorités cantonales visées à l'art. 7, al. 1, let. d, ont accès peuvent lui être communiquées pour identifier l'employeur.

<sup>3</sup> Dans le cadre d'un contrôle, les données suivantes peuvent être communiquées à l'autorité requérante:

- a. identité, adresse et numéro de permis de conduire du conducteur;
- b. lettre de voiture ou justificatifs équivalents dans le transport international de marchandises par route;
- c. données du tachygraphe conformément à l'art. 14 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)<sup>11</sup>;
- d. décomptes de salaire durant la période de détachement;
- e. contrat de travail ou les informations écrites visées à l'art. 330b CO<sup>12</sup>;
- f. rapports sur la saisie du temps de travail conformément à l'art. 15 OTR 1;
- g. justificatifs de versement du salaire.

<sup>7</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2017/1440, JO L 206 du 9.8.2017, p. 3.

<sup>8</sup> RS 823.20

<sup>9</sup> RS 0.740.72

<sup>10</sup> RS 0.632.31

<sup>11</sup> RS 822.221

<sup>12</sup> RS 220

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux sur le raccordement à une plateforme servant à la coopération administrative internationale. Il règle les détails, comme la compétence en matière de coordination nationale et de droit d'accès.

*Art. 8b*            Compétences et procédure

<sup>1</sup> Le SECO réceptionne les demandes d'assistance administrative des autorités d'autres pays. Il transmet les demandes portant sur les données mentionnées à l'art. 8a, al. 2 et 3, à l'autorité cantonale compétente en vertu de l'art. 7, al. 1, let. d, au lieu du domicile ou du siège de l'employeur.

<sup>2</sup> L'autorité cantonale compétente requiert de l'employeur les données énumérées à l'art. 8a, al. 3, et demandées par l'autorité requérante, dans la langue souhaitée par cette dernière.

<sup>3</sup> L'employeur est tenu de faire parvenir à l'autorité cantonale les données requises dans la langue souhaitée par l'autorité requérante dans un délai de quatorze jours.

<sup>4</sup> L'autorité cantonale transmet au SECO les données énumérées à l'art. 8a, al. 2 et 3, ou les fait directement parvenir à l'autorité requérante. Le SECO transmet les données reçues de l'autorité cantonale à l'autorité requérante.

<sup>5</sup> Si, lors de l'octroi de l'assistance administrative, l'autorité cantonale présume que des infractions aux prescriptions impératives suisses en matière de sécurité du transport routier ont été commises, elle peut informer les autorités suisses compétentes de ses constatations.

*Art 8c*            Financement

<sup>1</sup> La Confédération prend en charge la moitié des coûts que l'assistance administrative visée à l'art. 8a occasionne aux autorités cantonales, pour autant que ces coûts ne soient pas couverts par des recettes issues de procédure conformément au droit cantonal. Le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche ou l'office fédéral qu'il désigne peut conclure des accords de prestations avec les cantons.

*Art. 9, al. 2, phrase introductive et let. f<sup>bis</sup>, et 3, 1<sup>re</sup> phrase*

<sup>2</sup> L'autorité cantonale compétente en vertu de l'art. 7, al. 1, let. d, peut prendre les mesures suivantes:

    f<sup>bis</sup>. prononcer une sanction administrative d'un montant de 5000 francs au plus contre l'employeur qui engage des travailleurs en Suisse s'il ne satisfait pas à l'obligation de coopération que lui impose l'art. 8a, al. 3 ;

<sup>3</sup> L'autorité qui prononce une sanction communique une copie de sa décision au SECO ainsi qu'à l'organe paritaire qui est compétent en vertu de l'art. 7, al. 1, let. a. ...



Berne, le 23 février 2022

Destinataires :

Partis politiques

Associations faïtières des communes,  
des villes et des régions de montagne

Associations faïtières de l'économie

Autres milieux intéressés

**Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route:**

**Ouverture de la procédure de consultation**

Mesdames, Messieurs,

Le 23 février 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC et le DEFR de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et les autres milieux intéressés sur la loi fédérale sur le transport (international) de voyageurs et de marchandises par route.

La consultation dure jusqu'au **31 mai 2022**.

Le « Paquet Mobilité » a été adopté par le Parlement européen le 9 juillet 2020 et publié au Journal officiel le 31 juillet 2020. Il porte sur les trois domaines suivants :

- A) Temps de repos et de conduite des conducteurs ainsi que l'introduction des tachygraphes intelligents
- B) Accès au marché et à la profession
- C) Règles en matière de détachement des travailleurs étrangers

Ces prescriptions visent à encourager un transport par route équitable, compétitif et durable.

Le présent projet de loi vise à adopter certaines parties de la directive (UE) 2020/1057 concernant les règles en matière de détachement des travailleurs étrangers ainsi que les principes du règlement (UE) 2020/1055 sur l'accès au marché et à la profession.

Les explications et propositions détaillées se trouvent dans les documents de mise en consultation.



Le DETEC et le DEFR invitent les cantons à prendre position sur les dispositions et les explications du rapport explicatif en se servant du catalogue de questions intégré à la documentation.

Les documents de mise en consultation sont disponibles à l'adresse Internet :  
[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

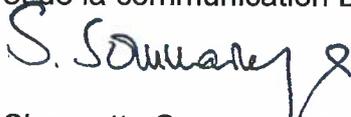
Conformément à la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)<sup>1</sup>, nous nous efforçons de publier des documents accessibles à tous. Aussi, nous vous saurions gré de nous faire parvenir dans la mesure du possible votre avis sous forme électronique (prière de joindre une version Word en plus d'une version PDF) à l'adresse suivante, dans la limite du délai imparti :

[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Madame Anna Lena Aeschlimann (058 463 11 97 ; [annalena.aeschlimann@bav.admin.ch](mailto:annalena.aeschlimann@bav.admin.ch)) et Madame Marianna Elmi (058 465 74 90 ; [marianna.elmi@bav.admin.ch](mailto:marianna.elmi@bav.admin.ch)) se tiennent à votre disposition pour toute question ou information complémentaire concernant la LEnTR ; Madame Ursula Scherrer (058 463 53 02 ; [ursula.scherrer@seco.admin.ch](mailto:ursula.scherrer@seco.admin.ch)) se tient à votre disposition pour toute question concernant la LDét.

Meilleures salutations

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



Simonetta Sommaruga

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



Guy Parmelin

# Liste der Adressaten

## Liste des destinataires

### Elenco dei destinatari

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni .....	2
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale .....	3
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni d montagna.....	5
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia .....	5
5.	Nach PBG abgegoltenenTransportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV .....	6
6.	Organisationen/ organisations/ organizzazioni .....	11

## 1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen

Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

**2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale**

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägelligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

**3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und 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**

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

**4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia**

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23

Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

**5. Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV**

ABI Autolinee Bleniesi SA	Via Guisan 1 Casella postale 1532 6710 Biasca
AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG	Dorfstrasse 4 Postfach 99 3715 Adelboden
AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr	Industriestrasse 11 4410 Liestal
AAGR Auto AG Rothenburg	Stationsstrasse 88 6023 Rothenburg
AAGS Auto AG Schwyz	Bahnhofstrasse 4 6431 Schwyz
AAGU AUTO AG URI	Ried 1 6467 Schattdorf
AMSA Autolinea Mendrisiense SA	Casella postale 236 6830 Chiasso
AOT Autokurse Oberthurgau AG	Kreuzlingerstrasse 36a 8580 Amriswil
ARAG Rottal Auto AG	Rüt mattstrasse 2 Postfach 135 6017 Ruswil
ARL Società Autolinee Regionali Luganesi	Via al Lido 2 6962 Viganello

AS Autobetrieb Sernftal AG	8765 Engi
ASGS Les cars Ballestraz fils SA Autotransports Sion - Grône – Sierre	Rue des Etreys 14 3979 Grône
asm Aare Seeland mobil AG	Grubenstrasse 12 4900 Langenthal
AVA Aargau Verkehr AG	Aargau Verkehr AG (AVA) Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 4331 5001 Aarau
AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux	Bas-des-Bioux 1 1346 Les Bioux
AWA Ortsgemeinde Amden Autobusbetrieb Weesen – Amden	Dorfstrasse 25 8873 Amden
BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)	Neumattstrasse 20 5001 Aarau
BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG	Lebernstrasse 43 Postfach 243 2540 Grenchen
BLAG Busland AG	Bucherstrasse 3 3400 Burgdorf
BLT Baselland Transport AG	Grenzweg 1 4104 Oberwil BL
BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel	Geschäftsstelle BLWE Bahnhofstrasse 16 9630 Wattwil
BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu	Industriestrasse 30-34 Postfach 334 4612 Wangen b. Olten
BOS BUS Ostschweiz AG	Schöntalstrasse 1 9450 Altstätten SG
BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH	O. Schneider AG Haselwiesstrasse 10 8734 Ermenswil

BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	Tiefenaustrasse 2 Postfach 3048 Worblaufen
BVB Basler Verkehrs-Betriebe	Claragraben 55 Postfach 4005 Basel
BWS Bus Wollerau - Samstagern	Busbetriebe Bamert GmbH Etzelstrasse 24 8832 Wollerau
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	Via Domenico Galli 9 Casella postale 463 6604 Locarno
GLCT Groupement Local de Coopération Transfrontalière (G.L.C.T.) des Transports Publics Transfrontaliers	Bâtiment le Salève 155 rue Ada Byron FR-74160 Archamps
GWB Grindelwald Bus AG	Grundstrasse 32 3818 Grindelwald
LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung	3952 Susten
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA	Av. de Riond-Bosson 3 CP 232 1110 Morges 2
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA	Rue de la Gare 22 Case postale 1426 1820 Montreux
PostAuto AG	Belpstrasse 37 Postfach 3030 Bern
REGIONALPS SA	Rue de la Poste 3 1920 Martigny
RBL Regionalbus Lenzburg AG	Lenzhardstrasse 5 5600 Lenzburg

RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Tiefenaustrasse 2 Postfach 3048 Worblaufen
REGO Regiobus AG	Tannenstrasse 5 Postfach 1091 9200 Gossau 2
RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG	Halbartenstrasse 5 Postfach 5430 Wettingen 1
VBSH Verkehrsbetriebe Schaffhausen	Ebnatstrasse 145 8207 Schaffhausen
BuS Bus und Service AG	Comercialstrasse 20 7000 Chur
SBW Stadtbus Winterthur	Stadt Winterthur Grüzefeldstrasse 35 Postfach 8403 Winterthur
SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana- Crans SA	Av. de la Gare 28 Case postale 362 3963 Crans-Montana 1
STI Bus AG	Grabenstrasse 36 3601 Thun
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)	Eigerplatz 3 3000 Bern 14
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa	Chemin du Closel 15 Case postale 1020 Renens 1
TMR Transports de Martigny et Régions SA	Rue de la Poste 5 1920 Martigny
TPC Transports Publics du Chablais SA	Rue de la Gare 38 1860 Aigle
TPF Transports publics fribourgeois Trafic	Case Postale 1536 1701 Fribourg

TPG Transports publics genevois (TPG)	Route de la Chapelle 1 1212 Grand-Lancy 1 GE
TPL Trasporti Pubblici Luganesi SA (TPL)	Via G. Maraini 46 6963 Pregassona
TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA	Rue de la Gare 45 1260 Nyon
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.	Quai de la Thièle 32 1401 Yverdon-les-Bains
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)	Allée des Défricheurs 3 2300 La Chaux-de-Fonds
TSD Theytaz Excursions SA	Avenue des Mayennets 7 1950 Sion
VB Verkehrsbetriebe Biel	Bözingenstrasse 78 Postfach 4025 2500 Biel/Bienne 4
VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos	Dorfstrasse 18 7260 Davos Dorf
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG	Sägereistrasse 24 Postfach 8152 Glattbrugg
VBH Verkehrsbetriebe Herisau	Gemeinde Herisau Postfach 1160 9102 Herisau
Verkehrsbetriebe Luzern AG	Tribschenstrasse 65 6005 Luzern
VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen	Stadt St. Gallen Steinachstrasse 42 Postfach 2241 9001 St. Gallen
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich	Stadt Zürich Luggwegstrasse 65 Postfach 8048 Zürich

VMCV SA	Rue du Lac 116 Case postale 531 1815 Clarens
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG	Binzikerstrasse 2 8627 Grüningen
ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG	An der Aa 6 6300 Zug

## 6. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG	ACTS AG Bollwerk 4 3001 Bern
AGILE.CH Die Organisationen von Menschen mit Behinderungen AGILE.CH Les organisations de personnes avec handicap AGILE.CH Le organizzazioni di persone con handicap	Effingerstrasse 55 3008 Bern
Aktion Freiheit und Verantwortung	Postfach 8024 Zürich
alliance F Bund Schweizerischer Frauenorganisation BSF	c/o Regula Zweifel Tiergartenstrasse 23B 8802 Kilchberg
Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Zentralschweiz und des Kantons Tessin ACVZT Kantonspolizei Obwalden	Postfach 1561 6061 Samen
Arbeitsgruppe Christen + Energie	3000 Bern
Angestellte Schweiz	Rigiplatz 1 Postfach 8033 Zürich

Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana	Strada di Pregassona 33 6963 Pregassona
AAE Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG	Neuhofstrasse 4 6340 Baar
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI	Wölflistrasse 5 Postfach 47 3000 Bern 22
Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS	Wölflistrasse 5 Postfach 64 3000 Bern 22
Automobil Club der Schweiz ACS	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Bertschi AG	Hutmattstrasse 22 5724 Dürrenäsch
Medien- und Informationsstelle Business Social Compliance Initiative (BSCI) Mitglieder Schweiz	c/o nachhaltig wirkt Utengasse 25 4058 Basel
Cargo Forum Schweiz	VAP Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon
Centre Patronal Paudex	Route du Lac 2 1094 Paudex
Centre Patronal Bern	Kapellenstrasse 14 postfach 5236 3001 Bern
Cercle Bruit Schweiz c/o Amt für Umwelt	Werkhofstrasse 5 4509 Solothurn
Club der Autofreien Schweiz Herr Samuel Bernhard	Quellenstrasse 27 8005 Zürich
Contargo AG	Grenzstrasse 149 4019 Basel
Coop Schweiz (Basel)	Thiersteinerallee 12 Postfach

	4002 Basel
ECOPOP, Vereinigung Umwelt und Bevölkerung	Postfach 14, 5078 Effingen
Elektromobilclub der Schweiz Electromobil Club de Suisse Elletromobile Club Svizzero	3000 Bern
Erdöl-Vereinigung EV	Spitalgasse 5 8001 Zürich
equiterre	Rue des Asters 22 1202 Genève
Fédération romande des consommateurs FRC	Rue de Genève 17 CP 6151 1002 Lausanne
Fédération des Entreprises Romandes	98, rue de Saint-Jean Case postale 5278 1211 Genève
Fédération Suisse Motonautique FSM	Herr J.-P. Zingg Spitalackerstrasse 53 Postfach 437 3000 Bern 25
Fenaco Genossenschaft	Hauptsitz fenaco Erlachstrasse 5 Postfach CH-3001 Bern
grundrechte.ch	Postfach 6948 3001 Bern
GS1 Schweiz	Monbijoustrasse 68 3007 Bern
Gewerkschaft Unia	Zentralsekretariat Weltpoststrasse 20 3000 Bern 15
Handelskammer beider Basel	Aeschenvorstadt 67 Postfach 4010 Basel
Hauptstadtregion Schweiz	Fliederweg 10 Postfach 575 3000 Bern 14

Inclusion Handicap Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz Association faîtière des organisations Suisses de personnes handicapées Mantello svizzero delle organizzazioni di persone con disabilità	Mühlemattstrasse 14a 3007 Bern
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz c/o Migros-Genossenschafts-Bund Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Josefstrasse 214 Postfach 1766 8005 Zürich
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz Güterverkehr Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Thomas Mahrer Geschäftsführer Postfach 2550 4002 Basel
Industrie und Handelskammer Zentralschweiz	Kapellplatz 2 6002 Luzern
Integrale Politik	4000 Basel
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD)	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 690 3000 Bern 7
Konsumentenforum kf	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lärmliga Schweiz	c/o kommunikationsberater.ch Kanzleistrasse 126 8004 Zürich
Liberale Aktion	Birchstrasse 160 Postfach 8050 Zürich

Lignum Holzwirtschaft Schweiz	Mühlebachstrasse 8 8008 Zürich
Les Routiers Suisses	Rue de la Chocolatière 26 1026 Echandens
Metropolitan Konferenz Zürich Walter Schenkel c/o synergo	Grubenstrasse 12 Postfach 5284 8045 Zürich
Mieterinnen- und Mieterverband Schweiz	Monbijoustrasse 61 3007 Bern
Migros-Genossenschafts-Bund	Limmatstrasse 152 8005 Zürich
Naturfreunde Schweiz	Pavillonweg 3 3012 Bern
Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskanzlei Basel-Land	Postfach 4410 Liestal
Öffentlichkeitsgesetz.ch	Dammweg 9 3001 Bern
Piratenpartei Schweiz	3000 Bern
Post CH AG Corporate Center	Wankdorfallee 4 3014 Bern
procure.ch Fachverband für Einkauf und Supply Management	Laurenzenvorstadt 90 Postfach 3820 5001 Aarau
Pro Natura	Dornacherstrasse 192 Postfach 4018 Basel
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Fachbereich Verkehr Holzikofenweg 22 Postfach 3001 Bern
Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein c/o Region Sarganserland-Werdenberg	Bahnhofplatz 3 9471 Buchs

Region St.Galler Rheintal	ri.nova Impulszentrum Alte Landstrasse 106 9445 Rebstein
Rheinaubund	Weinsteig 192 Postfach 8201 Schaffhausen
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)	Laupenstrasse 11 3001 Bern
Schweizerische Konferenz für Finanzkontrollen	Monbijoustrasse 45 3003 Bern
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI	Vadianstrasse 37 Postfach 9001 St.Gallen
Schweizerische Unfallversicherungsanstalt	Postfach 6002 Luzern
Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Dufourstrasse 40a 9000 St. Gallen
Schweizerischer Baumeisterverband	Weinbergstr. 49 Postfach 8042 Zürich
Schweizerischer Bund für Naturschutz SBN Pro Natura	Postfach 4018 Basel
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern
Schweizerischer Tourismusverband STV	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Schweizerischer Verband der Umweltfachleute	Brunngasse 60 Postfach 3000 Bern 8
Schweizerischer Versicherungsverband	C.F. Meyer-Strasse 14 Postfach 4288 8022 Zürich
Spedlogswiss Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen	Elisabethenstrasse 44 Postfach 4002 Basel
Stiftung für Konsumentenschutz SKS	Monbijoustrasse 61

Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Postfach 3000 Bern 23
Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz PUSCH	Hottingerstrasse 4 Postfach 211 8024 Zürich
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22
Syna Zentralsekretariat	Römerstrasse 7 Postfach 4601 Olten
Touring Club der Schweiz (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier
transfair	Hopfenweg 21 Postfach 3000 Bern 14
Transwaggon	Gotthardstrasse 14 6304 Zug
Transfracht mbH CO KG	Baslerstrasse 44 4600 Olten
Trasse Schweiz AG	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband der verladenden Wirtschaft VAP	Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon
Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)	Effingerstrasse 1 Postfach 6916 3001 Bern
Verband Schweizerischer Polizeibeamter VSPB Verbandssekretariat	Villenstrasse 2 6005 Luzern
Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)	Sihlquai 255 8005 Zürich
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern

Wettbewerbskommission WEKO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern
World Wildlife Fund Schweiz WWF	Hohlstrasse 110 Postfach 8010 Zürich
Swissstaffing	Stettbachstrasse 10 8600 Dübendorf
Konferenz kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) Conférence des Chefs des Départements cantonaux de l'Economie Publique (CDEP) Conferenza dei Direttori Cantionali dell'Economia Pubblica (CDEP)	Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren Haus der Kantone Speichergasse 6, Postfach 3000 Bern 7
Verband Schweizerischer Arbeitsmarktbehörden (VSAA) Associations des offices suisses du travail (AOST) Associazione degli uffici svizzeri del lavoro (AUSL)	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern
IG PBK	c/o Maler- und Gipsergewerbe Strassburgstrasse 11 Postfach 3276 8021 Zürich
Tripartite Kommission Kanton Aargau	Amt für Migration und Integration Kanton Aargau Bahnhofstrasse 88 5001 Aarau
Tripartite Kommission Kanton Appenzell Ausserrhoden	Kantonales Arbeitsinspektorat AR Sekretariat der tripartiten Kommission Regierungsgebäude 9102 Herisau
Tripartite Kommission Kanton Appenzell Innerrhoden	Kantonales Arbeitsinspektorat AI Sekretariat der Tripartiten Kommission Marktgasse 2 9050 Appenzell
Tripartite Kommission Kanton Basel-Landschaft	Tripartite Kommission Flankierende Massnahmen (TPK) c/o KIGA Baselland Bahnhofstrasse 32 Postfach 4133 Pratteln
Tripartite Kommission Kanton Basel-Stadt	Amt für Wirtschaft und Arbeit, AWA Sekretariat tripartite Kommission Utengasse 36, Postfach

	4005 Basel
Kantonale Arbeitsmarktkommission Bern	Sekretariat KAMKO beco Berner Wirtschaft Münsterplatz 3 3011 Bern
Commission cantonale de l'emploi et du marché du travail CEMT	Commission cantonale de l'emploi et du marché du travail CEMT p. a. Service public de l'emploi Bd de Pérolles 25 Case postale 1350 1701 Fribourg
Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME)	Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME) Département de la sécurité et de l'économie (DSE) Place de la Taconnerie 7 Case postale 3962 - 1211 Genève 3
Kantonale tripartite Kommission Glarus	Wirtschaft und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Zwinglistrasse 6 8750 Glarus
Kantonale tripartite Kommission Graubünden	Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Graubünden Grabenstrasse 8-9 7000 Chur
Commission tripartite du canton du Jura	Service des arts et métiers et du travail Secrétariat de la commission tripartite Rue du 24-Septembre 1 2800 Delémont
Tripartite Kommission Arbeitsmarkt Luzern	Geschäftsstelle Tripartite Kommission Arbeitsmarkt Wirtschaft und Arbeit Abteilung Industrie- und Gewerbeaufsicht Bürgenstrasse 12 6002 Luzern
Commission tripartite du canton de Neuchâtel	Commission tripartite chargée de l'observation du marché du travail Secrétariat Rue du Parc 119 2300 La Chaux-de-Fonds

Tripartite Arbeitsmarktkommission der Kantone Uri, Obwalden, Nidwalden	Sekretariat der Tripartiten Arbeitsmarktkommission UR, OW, NW und der Tripartiten Kommission SZ Klausenstrasse 2 6460 Altdorf
Tripartite Kommission Kanton Schaffhausen	Kantonales Arbeitsamt Mühlentalstrasse 105 8200 Schaffhausen
Tripartite Kommission Kanton Schwyz	Sekretariat der Tripartiten Arbeitsmarktkommission UR, OW, NW und der Tripartiten Kommission SZ Klausenstrasse 2 6460 Altdorf
Tripartite Kommission Kanton Solothurn	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Untere Sternengasse 2 4509 Solothurn
Tripartite Kommission Kanton St. Gallen	Amt für Wirtschaft und Arbeit Abteilung Arbeitsmarkt Davidstrasse 35 9001 St. Gallen
Tripartite Kommission Kanton Thurgau	Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) Arbeitsinspektorat Sekretariat Tripartite Kommission Bahnhofplatz 65 8510 Frauenfeld
Commissione tripartita del Cantone Ticino	Ufficio per la sorveglianza del mercato del lavoro Segretaria della Commissione tripartita Via Lugano 4 6501 Bellinzona
Commission tripartite du canton du Valais	Service de protection des travailleurs et des relations du travail Inspection de l'emploi Secrétariat de la commission tripartite Rue des Cèdres 5 1950 Sion
Commission tripartite du canton de Vaud	Service de l'emploi Secrétariat de la commission tripartite Rue Caroline 11 1014 Lausanne

Tripartite Kommission Kanton Zug	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat tripartite Kommission Aabachstrasse 5 Postfach 6301 Zug
Tripartite Kommission Kanton Zürich	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat der TPK Postfach 8090 Zürich



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

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>3</b>
1.1	Situation initiale et objet du projet.....	3
1.2	Déroulement et destinataires.....	3
1.3	Vue d'ensemble des milieux consultés.....	3
<b>2</b>	<b>Résultats de la consultation.....</b>	<b>4</b>
2.1	Objectifs.....	4
2.2	Mesures.....	4
<b>3</b>	<b>Évaluation des prises de position à partir du questionnaire .....</b>	<b>5</b>
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
<b>4</b>	<b>Annexe 1 : liste des prises de position reçues au cours de la procédure de consultation, par parties prenantes .....</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>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 .....</b>	<b>19</b>
	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 faïtières des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faïtières 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 faïtières 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 faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	8	4
Organisations	121	10
<b>Total</b>	<b>236</b>	<b>23</b>

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

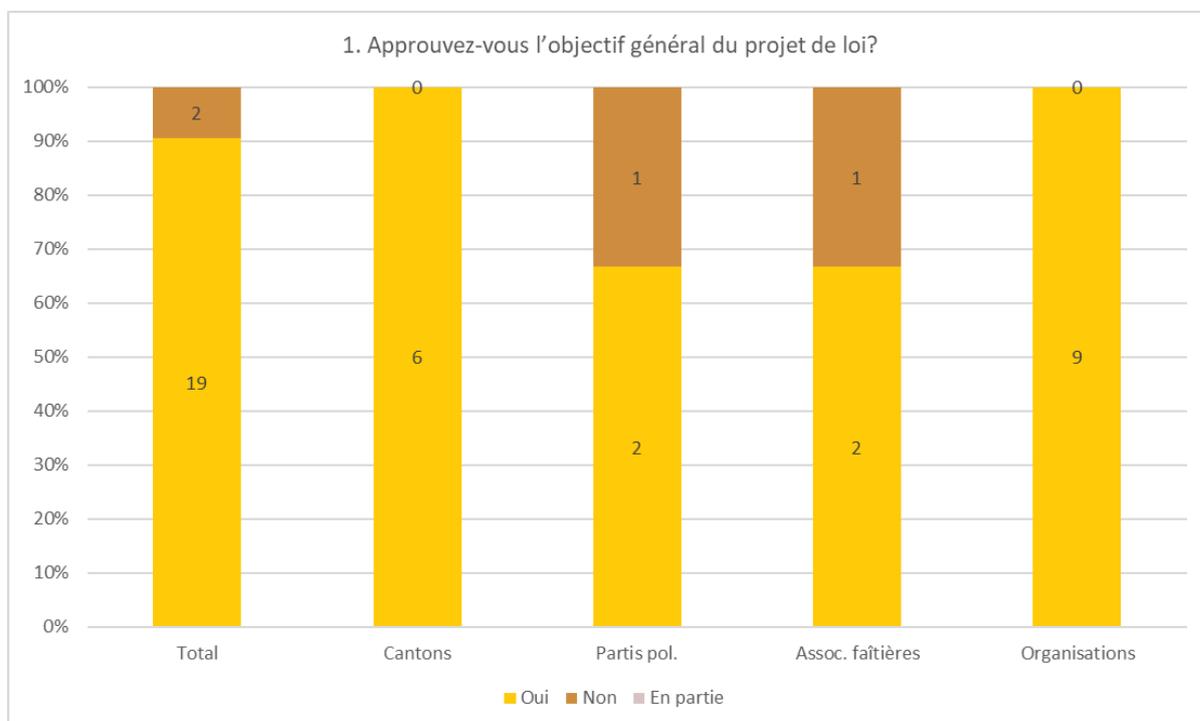
Les documents de mise en consultation incluait un catalogue de neuf questions (voir annexe 2). L'évaluation des prises de position suit l'ordre de ce questionnaire.

#### 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 faitières 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).

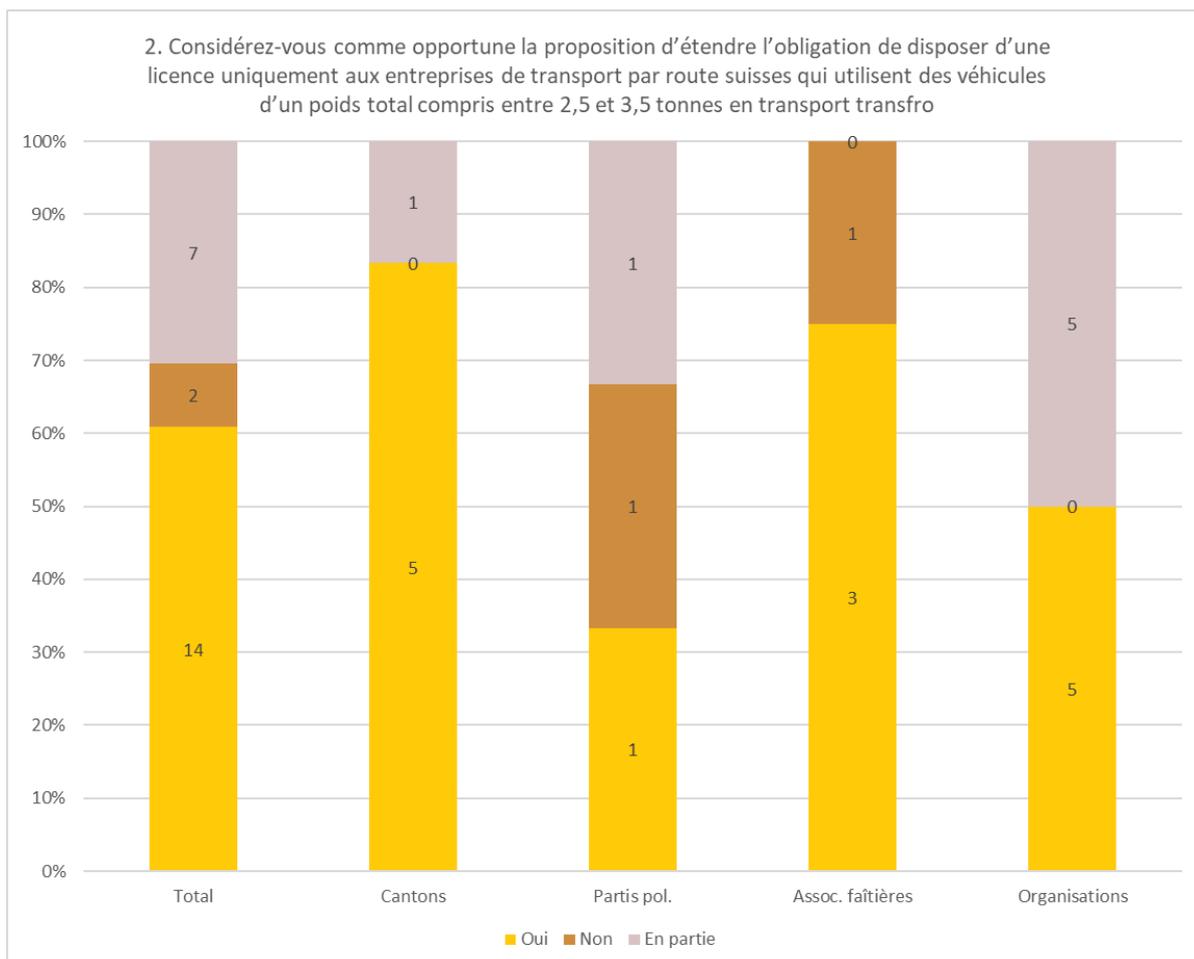
SGB-USS est en désaccord avec le présent projet de loi, car il entraînerait un affaiblissement des mesures d'accompagnement. L'UDC motive sa réponse par la crainte que la reprise souhaitée du droit de l'UE ne menace l'indépendance de la Suisse et déclenche des conséquences financières incontrôlables.

### 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 faitières 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).

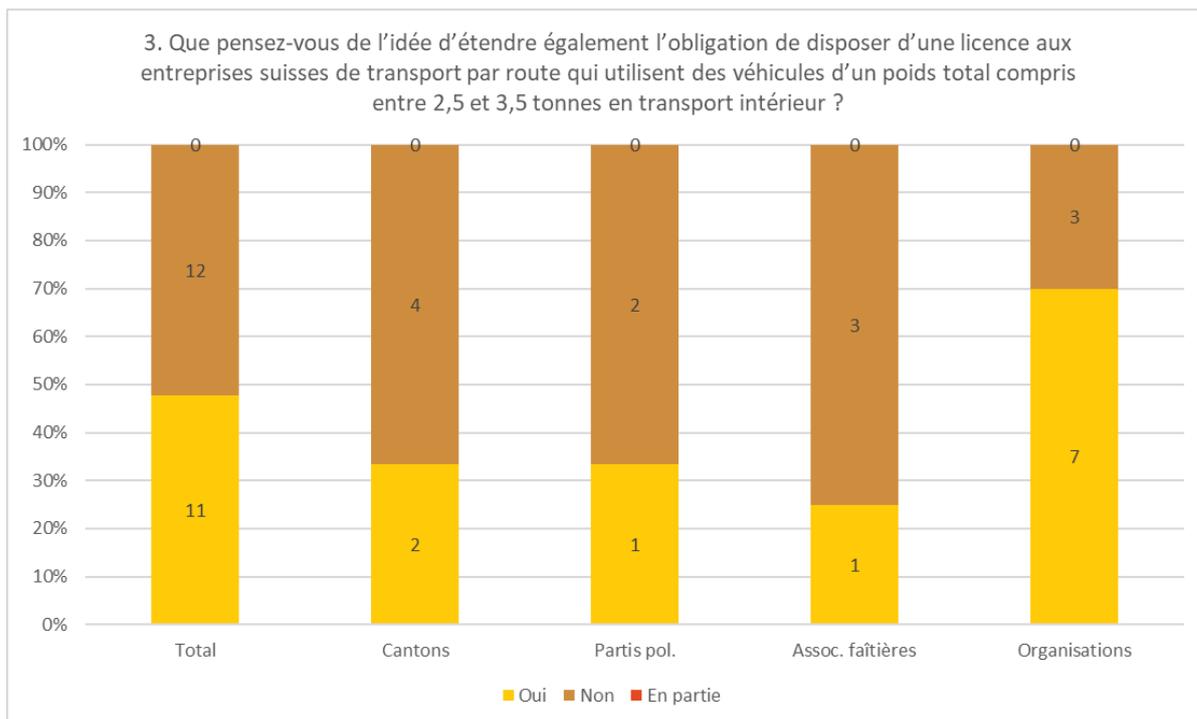
2 participants ont répondu **NON** à cette question (SGV-USAM et UDC).

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, 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, economie.suisse et travail.suisse) et 3 autres organisations (routesuisse, ASTAG et Transfair).

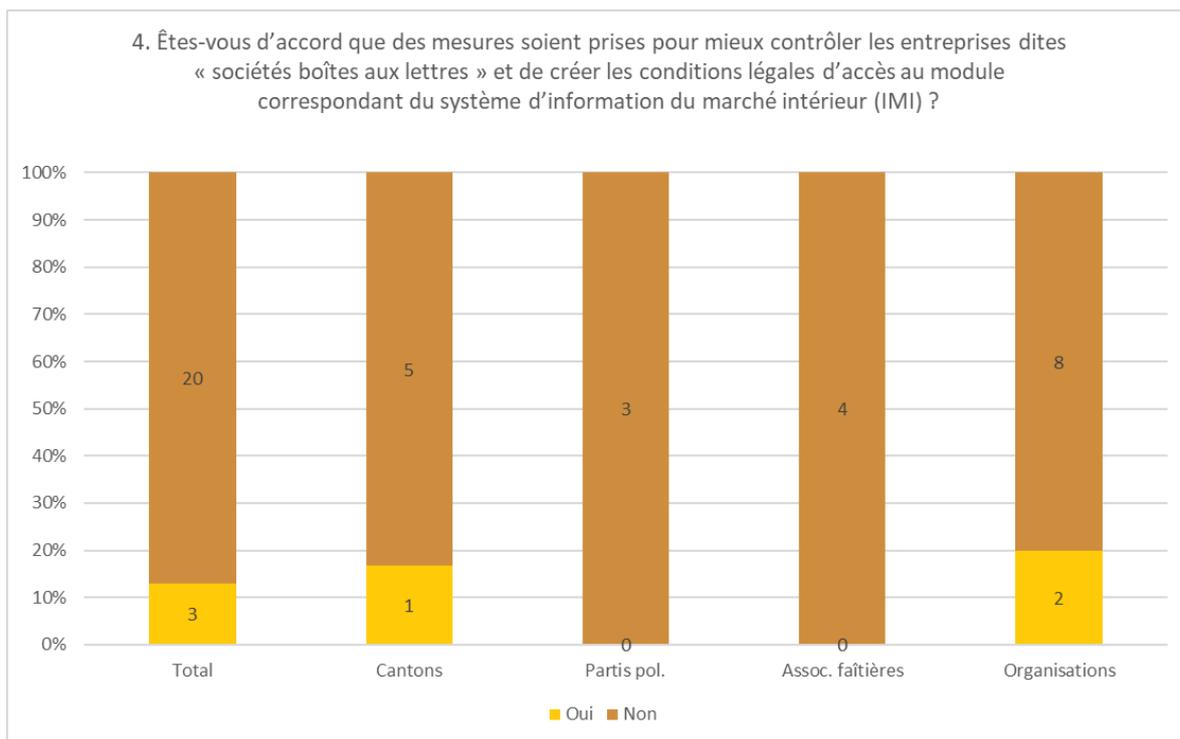
Plusieurs participants (SG, routesuisse et le PLR) insistent sur le fait qu'aucun pays de l'UE n'applique de telles mesures à l'heure actuelle dans son marché intérieur. L'ASTAG estime qu'il n'y a pas de besoin de régulation, que ce soit du point de vue du droit des transports ou de celui du droit à 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 faitières 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.

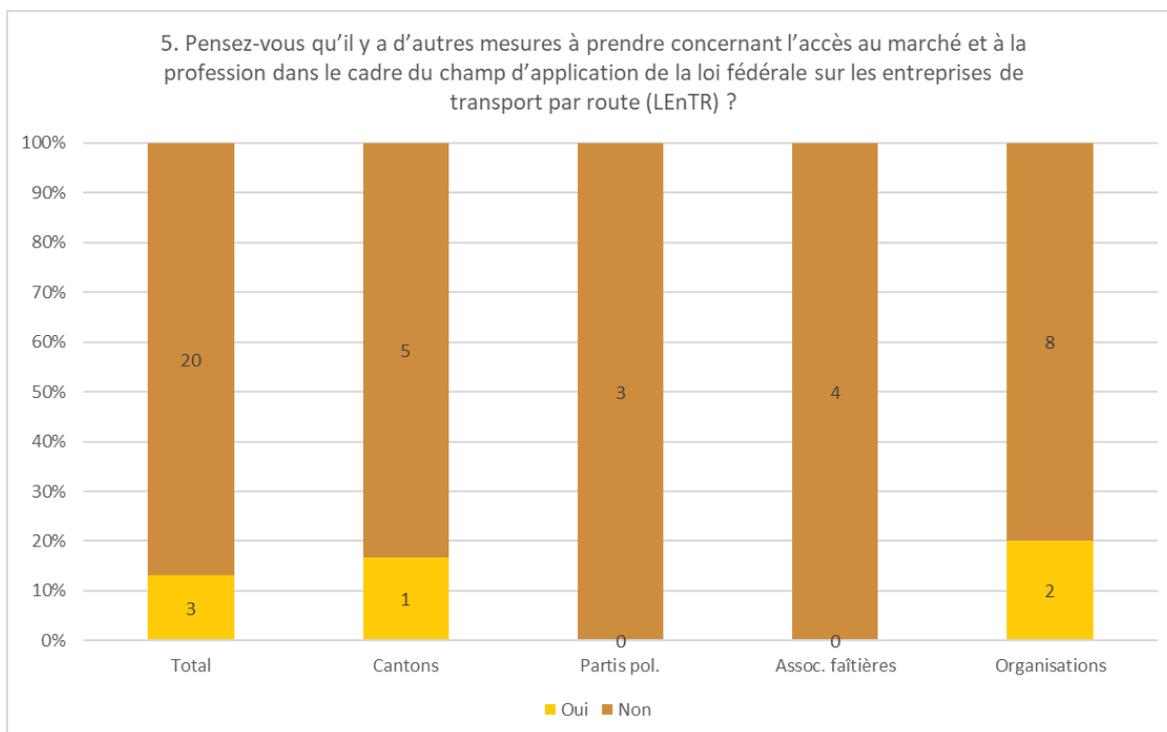
1 participant a répondu **NON** à cette question (UDC).

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.

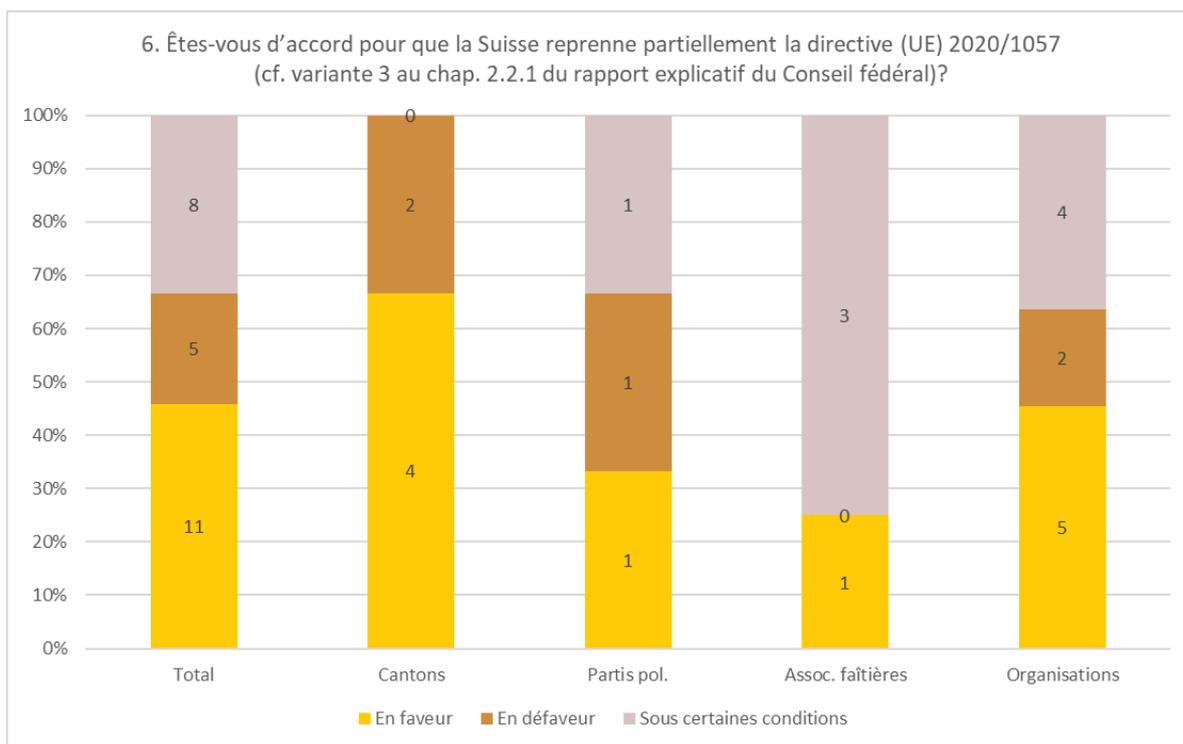
20 participants ont répondu **NON** à cette question.

### 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.

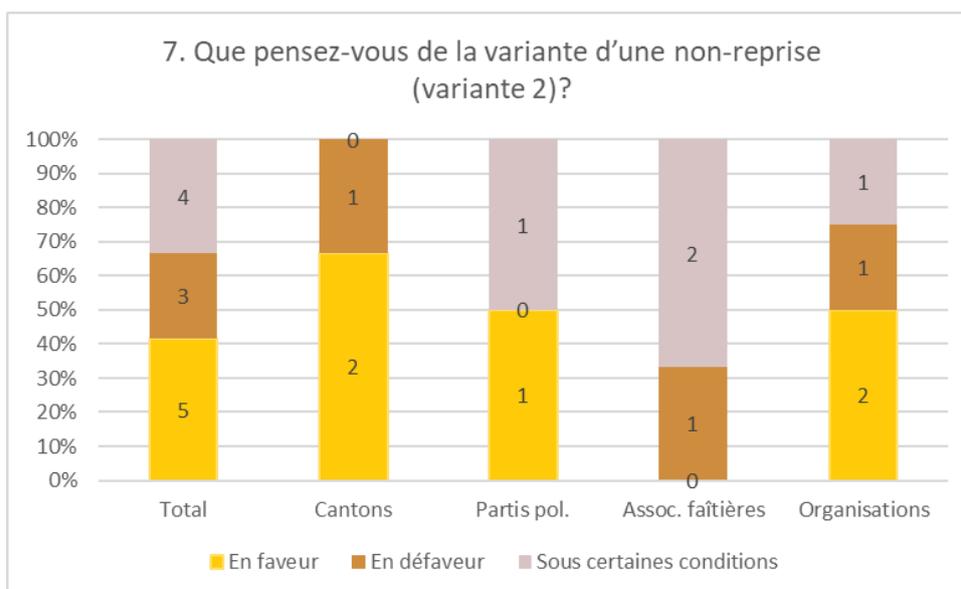
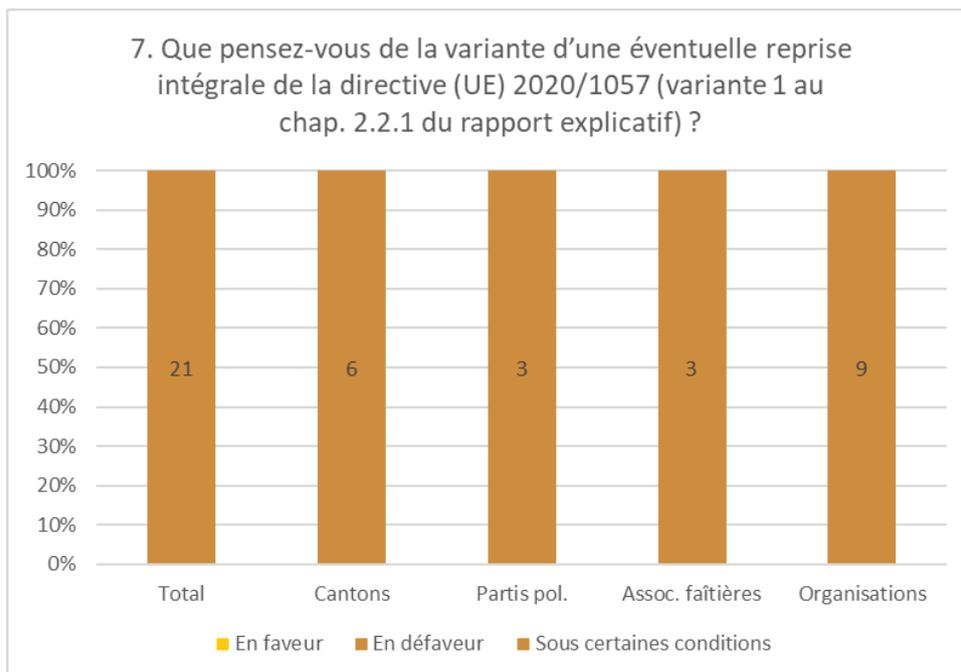
4 participants ont répondu **NON** à cette question (SG, ASTAG, VD et UDC).

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).

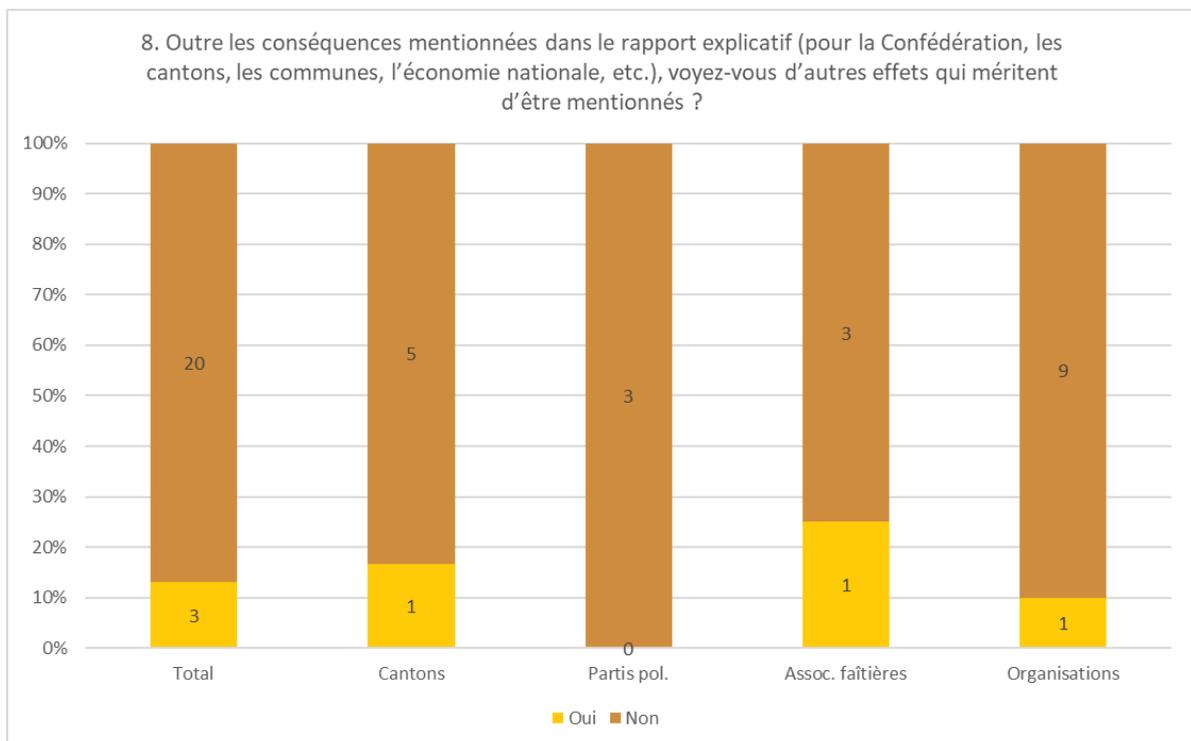
Le canton de Thurgovie renvoie au fait qu'une non-reprise serait contreproductive en termes de coopération avec les autorités étrangères.

### 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.

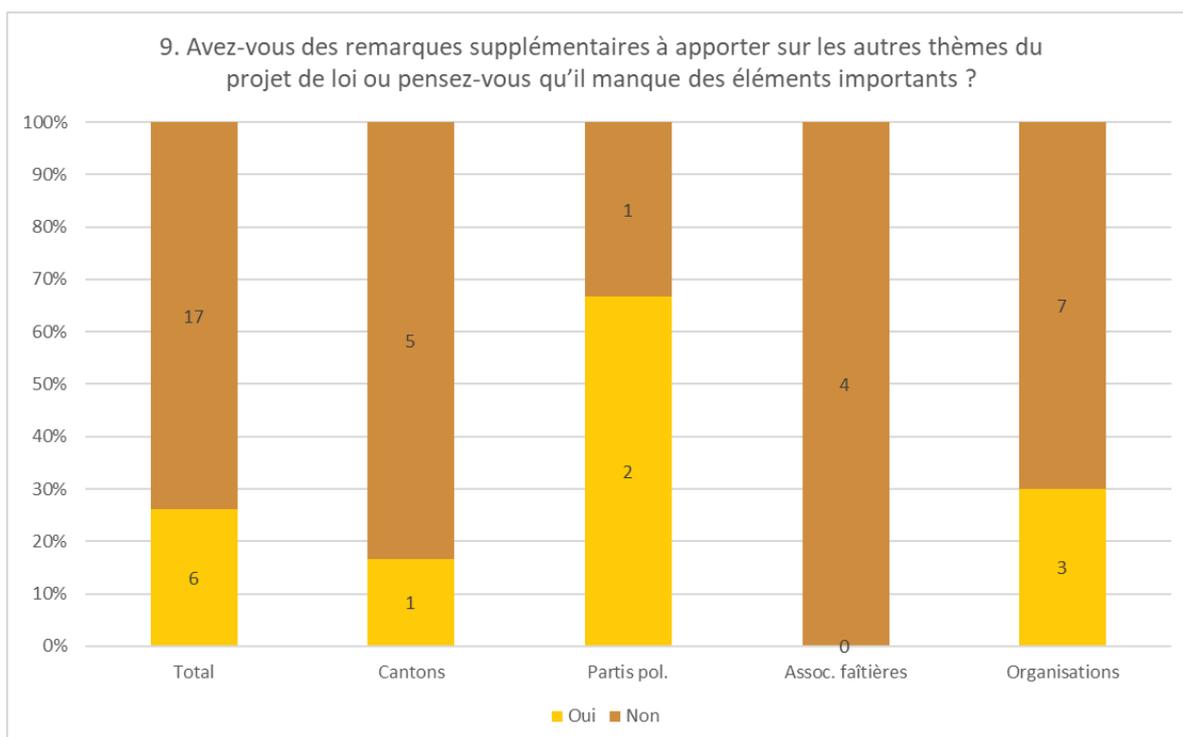
L'UNIA attire l'attention sur les conséquences liées au recours aux sous-traitants dans le domaine des services postaux (courrier, service express, transport de colis) chargés de la livraison finale pour presque toutes les grandes entreprises. Actuellement, les sous-traitants, ainsi que leurs travailleurs, 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

<b>Kantone / Cantons / Cantoni</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
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
<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Partiene / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
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
<b>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</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
-	
<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
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
<b>Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
-	
<b>Organisationen / organisations / organizzazioni</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
-	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

<b>Divers (réponses spontanées)</b>	
<b>Abréviation</b>	<b>Nom complet</b>
-	

## 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 ?