

Berne, 27 octobre 1971

N o t e pour le dossier

EE. 777.07.8 - Fa/ee

Les transports routiers de marchandises entre la Suisse et l'Italie

1. Le trafic routier entre la Suisse et l'Italie est régi par l'accord du 19 septembre 1958 (relatif à la circulation des véhicules automobiles et aux transports routiers) qui prévoit la liberté ~~des~~ transports routiers entre les Etats contractants, ainsi qu'en transit par leur territoire (art. 5).

Les transports routiers des marchandises entre les deux pays sont exécutés sans autorisation; la provenance des marchandises transportées ne joue aucun rôle.

2. Depuis 1962, la Suisse tolère l'entrée des poids lourds italiens et suisses jusqu'à 40 tonnes dans le Sottoceneri, et - pour le trafic par "containers" - jusqu'à Cadenazzo (donc 45 km à l'intérieur du territoire suisse).

3. Les chiffres importants sur les échanges Suisse-Italie sont les suivants:

3.1. Balance des paiements (1968): exportations italiennes vers la Suisse: 1'937 mio Frs; exportations suisses vers l'Italie: 1'513 Mio Frs.

3.2. Transport de marchandises (1968): vers la Suisse: 2,1 mio de tonnes (71 % par des transporteurs italiens; 29 % par des transporteurs suisses); vers l'Italie: 0,1 mio de tonnes (54 % par des entrepreneurs italiens; 26 % par des transporteurs suisses).



4. La question des transports triangulaires en transit par le territoire suisse a envenimé les rapports entre la Suisse et l'Italie. Ce trafic s'est développé après l'ouverture du tunnel du Grand-Saint-Bernard (1964) et depuis la création en 1968 du service combiné rail-route (service Huckepack, qui permet de transporter les véhicules routiers lourds en transit par la Suisse au moyen de wagons ferroviaires spéciaux).
5. Si les transports routiers de marchandises entre la Suisse et l'Italie sont libres (pas de contingentement ni d'autorisation de transport), ceux entre la Suisse et l'Allemagne et entre l'Italie et l'Allemagne sont soumis au régime du contingentement et de l'autorisation de transport.
6. Le volume de ce trafic triangulaire atteint 84'000 tonnes par an (donc moins de 4 % du trafic total italo-suisse).
7. C'est pourquoi l'Italie a décidé de bloquer les frontières et de dénoncer l'accord bilatéral instituant le trafic bilatéral italo-suisse. Des discussions ont été entamées afin de libérer le front. L'accord conclu à Lugano (9.5.1969) prévoit notamment:
 - 250 autorisations mensuelles de transports triangulaires pour la Suisse (contre 500 demandées) et 10 permanentes
 - mise à disposition par la Suisse du matériel de transport propre à favoriser le service rail-route
 - examen de l'élargissement de la zone frontalière pour le trafic lourd jusqu'à Bellinzona

Les Italiens ont par la suite appliqué la réglementation selon des critères dépassant les bases de l'accord de Lugano.

8. En avril 1971, ont eu lieu deux réunions entre délégués suisses et italiens:

- à Lausanne, sur les transports de voyageurs (ce qui n'a posé que peu de problèmes)
- à Berne, sur les marchandises

Un projet d'accord a été décidé lors de ces réunions ("nuovo progetto", du 26.3.1971) et prévoit notamment:

art. 10 transports entre les deux pays et en transit:

"Les transports routiers de choses provenant de l'un des pays à destination de l'autre pays ou en transit par celui-ci, effectués pour le compte du transporteur ou celui de tiers par des véhicules immatriculés dans l'un des pays sont libres, de même que l'entrée et la sortie des véhicules à vide."

art. 11 transports à destination de pays tiers (transports triangulaires):

"Il est interdit aux véhicules immatriculés dans l'un des Etats contractants de prendre en charge, sur le territoire de l'autre Etat, des marchandises destinées à un tiers pays et inversement, sans autorisation spéciale accordé par chacun des deux Etats contractants (transports triangulaires).

Le transport doit être effectué en transit par le pays d'immatriculation du véhicule."

Après ces réunions, l'Italie avait promis de faire connaître ses décisions. Depuis lors, la Suisse attend.