



*Kopie* dodis.ch/36238  
 L  
 Mission  
 Fa  
 ay  
 la

**Amt für Verkehr**  
**Office des transports**  
**Ufficio dei trasporti**

☎ 031-61 11 11

Confidentiel  
 -----

Monsieur B. von Tscharner  
 Chef du Bureau fédéral  
 de l'intégration  
 3003 B e r n e

Ihr Zeichen V. référence V. referenza	Ihre Nachricht vom V. communication du V. comunicazione del	Unser Zeichen N. référence N. referenza	Rückfrage Rappel Richiamo	3003 Bern, Bundeshaus Nord
EE.777.07.8 Fa/dm	22.12.71	082.401 Dir.	61 34 90	21 avril 1972
Gegenstand / Objet / Oggetto:				

Politique des transports, tunnels alpins

Monsieur,

Par votre lettre du 22 décembre 1971, vous nous demandez de vous faire part de notre opinion quant à l'opportunité de poursuivre les contacts entamés le 23 septembre 1971 à Bruxelles et de procéder à la création d'une commission mixte chargée d'étudier les problèmes relatifs aux tunnels alpins.

Pour nous déterminer, en meilleure connaissance de cause, sur l'attitude à observer en cette matière à l'égard de la Commission des communautés européennes, il nous a paru utile de pouvoir tenir compte des développements les plus récents intervenus tant au niveau des décisions internes suisses que sur le plan des négociations générales avec le Marché Commun et de nos contacts bilatéraux et multilatéraux. Nous sommes maintenant en mesure de vous donner une réponse qui comporte dès lors des éléments d'appréciation dont nous ne disposions pas encore lors de l'entrevue du 23 septembre 1971, ni même à fin 1971, lorsque vous avez bien voulu rappeler à notre attention les propositions concrètes que notre Mission à Bruxelles a pris la peine de formuler en vue de tirer un parti positif de cette entrevue.

1. En ce qui concerne la politique suisse en matière de tunnels alpins, le Conseil fédéral a maintenant approuvé dans ses grandes lignes le rapport de notre département du 9 février 1972; le rapport prévoit que, pour répondre à la forte augmentation de trafic escomptée d'ici à l'an 2000 sur nos transversales ferroviaires nord-sud, des travaux importants devront être menés à chef sur trois fronts différents:



- a) construction d'une double voie sur la ligne du Lötschberg avec aménagement nécessaire en gares de Brigue et de Domodossola;
- b) construction d'un tunnel de base au Gothard entre Erstfeld et Biasca;
- c) construction d'une transversale alpine en Suisse orientale au départ de Coire en direction sud.

Afin d'éviter de déséquilibrer le marché du travail par la construction simultanée de la ligne de base du Gothard et d'une nouvelle ligne en Suisse orientale, ainsi que pour tenir compte de la durée probable des pourparlers bilatéraux au sujet de cette dernière ligne, la priorité a été accordée aux deux premiers projets, qui seront réalisés le plus tôt possible. Quant au troisième projet, plusieurs solutions ont été envisagées, mais aucune n'a été définitivement adoptée. On pense avant tout à une liaison Coire - Bellinzone, avec possibilité de rejoindre éventuellement le nord du lac de Côme par Soazza. Cependant, le rapport prévoit qu'une décision ne pourra être prise à ce sujet avant 5 ans, les projets devant être mis en harmonie avec ceux de la République fédérale d'Allemagne et de l'Italie.

2. Quant à la négociation générale avec le Marché Commun, la séance du 15 février 1972 à Bruxelles a permis de constater que la Communauté vise au maintien du statu quo en matière de tarifs et de conditions de transport en transit, sans pour autant nous demander ni nous offrir une collaboration dans le domaine des infrastructures. On peut donc en déduire que, dans la phase actuelle, l'établissement de contacts dans ce dernier domaine n'aurait guère d'influence sur les négociations en cours. Il est même permis de se demander aujourd'hui si une démarche de notre part - même si elle répond aux vœux de certains services de la Commission tel celui de M. Dousset - ne risquerait pas d'être considérée comme allant à l'encontre de la tendance générale de la Commission de ne pas associer aux procédures communautaires les Etats non-candidats à l'adhésion. En revanche, partant de l'idée que notre position géographique constitue notre atout majeur dans le secteur des transports à l'égard de la Communauté, nous avons avantage à le conserver pour l'utiliser à meilleur escient, soit en cas de difficultés ultérieures dans l'application de l'accord - éventualité que M. l'ambassadeur Jolles n'exclut pas dans sa lettre du 20 mars 1972 - soit en vue du stade évolutif.
3. Entre temps, les pourparlers directs avec l'Italie et la République fédérale d'Allemagne auront permis sans doute d'éclaircir la situation: si les positions de nos deux voisins devaient se révéler peu conformes à nos intérêts, la coopération au plan communautaire nous offrirait éventuellement une occasion d'infléchir ces positions. Mais actuellement il est notoire - en tout cas dans le secteur des transports - que les gouvernements des Etats membres

ont des réticences à l'extension des compétences de la Commission; en prêtant la main à une consolidation de la procédure de consultation communautaire sur les infrastructures avant d'avoir épuisé les possibilités des pourparlers bilatéraux, notre pays risquerait d'en compromettre d'avance le succès, cela au moment où les démarches entreprises par le Conseil fédéral cet automne viennent d'aboutir à la fixation d'une première prise de contact.

4. Dans les enceintes internationales, ces problèmes se posent en termes analogues. La Conférence européenne des ministres des transports a entrepris d'élaborer, à l'initiative de la Suisse, une carte des grands axes ferroviaires d'importance européenne, pour permettre aux ministres de déterminer des priorités d'équipement. De plus, sous la présidence de la délégation allemande, un groupe d'experts - auquel notre pays participe - a été chargé d'étudier les liaisons terrestres à grandes vitesses sur le plan européen. Or, nous avons pu constater tout récemment que les pays du Marché Commun attachent un grand prix à la solidarité avec les Etats tiers et se préoccupent particulièrement que la CEMT reste indépendante de Bruxelles, même et surtout après l'élargissement de la Communauté. Tout comme notre pays, les nouveaux adhérents, et même certains membres actuels de la CEE, ont, sur la politique des transports, des vues sensiblement différentes de celles que reflètent les projets déposés ces dernières années par la Commission. Il n'est donc pas exclu que de notables changements d'orientation se manifestent dans le Marché Commun au cours des prochaines années. Pendant cette période, la Suisse a tout intérêt à conserver une large liberté de manoeuvre; elle en aurait d'autant plus d'atouts pour se rapprocher de la politique communautaire au cas où celle-ci réajusterait elle-même ses objectifs. L'accord Suisse/CEE tel qu'il est prévu a précisément l'avantage de nous offrir cette double approche pour les transports: clause "minimaliste" dans l'immédiat, sans exclure ultérieurement une coopération plus étroite grâce à la clause évolutive. Dès lors, l'établissement de relations spéciales dans le domaine des tunnels alpins sous l'égide de la Commission pourrait, au stade actuel, affecter la crédibilité de notre position à la CEMT, même et surtout vis-à-vis des Etats du Marché Commun qui la soutiennent.
  5. Enfin, nous sommes convaincus que, pour résoudre efficacement ce problème dans l'optique de l'avenir, il faudra tôt ou tard tenir compte de l'ensemble des pays concernés effectivement par les grands axes ferroviaires. A cet égard, il serait même souhaitable, sur le plan multilatéral, de dépasser le cadre de la CEMT et de porter ultérieurement le débat dans l'enceinte de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Le recours à une institution groupant tous les pays du continent permettrait d'élargir le nombre des interlocuteurs intéressés et d'arriver à des solutions globales en fonction du développement de tout le trafic européen. Tel est d'ailleurs déjà le sens des études approfondies entreprises par l'Union internationale des chemins de fer et auxquelles les CFF participent activement.
-

- 4 -

Il ressort de cet examen des diverses démarches en cours et des problèmes auxquels notre pays va se trouver confronté dans les organismes internationaux après l'élargissement de la Communauté, qu'il est pour le moment "urgent d'attendre". Les grandes transversales alpines sont pour notre pays un atout d'importance primordiale à l'égard duquel il paraît judicieux de garder les mains libres. Elles représentent en effet un des rares éléments de notre politique des transports où la Suisse a quelque chose à offrir à ses partenaires européens; même si elle les réalise en dehors d'une procédure communautaire, ce n'en sera pas moins un service qu'elle rend à l'Europe, engagement qui prend un poids considérable de nos jours, ainsi que le relève le Conseil fédéral dans son rapport aux Chambres sur les grandes lignes de la politique gouvernementale 1971-1975. Aussi la création d'un organe mixte sous l'égide de la Commission de Bruxelles pour traiter ce problème particulier préalablement et indépendamment des autres problèmes relatifs aux transports communautaires risquerait de nous démunir prématurément de ce précieux atout.

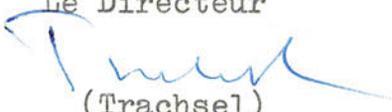
Cela dit, il n'en reste pas moins utile de veiller au maintien d'un capital de sympathie, de bonne volonté ou d'intérêt que notre Mission s'est acquise auprès de certains services de la Commission, surtout s'il s'agit - comme dans le cas de M. Dousset - d'une personnalité dont les vues et le domaine de compétences pourraient nous être fort utiles dans l'avenir. C'est pourquoi nous ne voyons aucun inconvénient à poursuivre les contacts dans le sens d'une information réciproque, ceci pour autant que cet échange n'aboutisse pas à des décisions risquant de nous lier. Les modalités peuvent en être diverses et ne pas impliquer nécessairement l'envoi de spécialistes à Bruxelles, dans la mesure où certaines informations peuvent être communiquées par la Mission. Tel pourrait être le cas des considérations figurant sous chiffre 1 au sujet de la décision prise au niveau gouvernemental et qui représente le seul important élément nouveau intervenu depuis l'entretien du 23 septembre 1971. De cette manière, M. Dousset serait mis au courant de la situation à ce jour. Bien entendu, si d'autres éclaircissements étaient jugés souhaitables, notre office les fournirait volontiers. A cette occasion, il serait peut-être opportun de rappeler à M. Dousset qu'il avait l'intention de nous procurer des informations sur les projets italiens de grands axes ferroviaires et routiers aussitôt qu'il en disposerait.

Quant aux réflexions figurant sous les autres chiffres de la présente lettre, nous vous laissons le soin d'en tirer les conclusions utiles sous la forme que vous jugerez appropriée.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS

Le Directeur

  
(Trachsel)

P.-S. Le document de la Commission SEC (72) 1310 final venant de nous parvenir, nous saisissons cette occasion pour relever deux points qui ressortent des négociations avec l'Autriche (Annexe I):

1) CECA A la page A/2, chiffre 15, il est indiqué que l'Autriche a accepté d'assurer "la transparence des coûts de transport par la publication des avenants de transport aux barèmes de prix par les producteurs (dont les modalités précises restent à fixer) - avec les contrôles et sanctions qu'un tel système devrait comporter". Pour la Suisse, la question des "domaines couverts par le Traité CECA" figure dans les points non encore réglés; or, le problème de la transparence des coûts et de la publication des avenants ne semble pas avoir été évoqué.

2) Réciprocité pour la disposition spéciale sur le transit

A la page A 12, chiffre 10, figure parmi les points non liquidés avec l'Autriche, le principe de la réciprocité explicitement demandé par ce pays et rejeté par la Commission. Dans les documents de travail préparés par votre Bureau - notamment dans celui discuté dans la séance interne précédant la négociation du 15 février - il était toujours question des "Parties contractantes", terme impliquant la réciprocité. Nous avons toujours admis que ce principe allait de soi et sommes préoccupés de la réponse négative donnée à l'Autriche.