



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

Service des concessions et des
autorisations de transport

3003 Berne, le 19 mars 1990

030.03

Tél. 61 57 63
Do

Note d'information

**Visite officielle du Président du Conseil italien
M. Giulio Andreotti, les 14 et 15 mai 1990.
Transports routiers entre la Suisse et l'Italie**

Les relations entre la Suisse et l'Italie ont été houleuses en matière de transports routiers de marchandises de 1985 à 1987, suite à l'introduction par la suisse de la redevance sur les poids lourds.

Les difficultés portent sur deux points:

- Menace d'interdire aux transporteurs suisses d'effectuer des transports triangulaires (p.ex. Allemagne - Italie ou vice-versa, en transit par la Suisse),
- Menace italienne de prélever le "diritto fisso" (12'000 liras ou 18'000 liras par tonnes utiles suivant les distances) sur les transports effectués en Italie par des véhicules immatriculés en suisses.

A la fin de 1978, un arrangement a été trouvé sous forme d'un "moratoire" qui suspend pour un temps donné toute menace de mesures et de contremesures (taxe d'entrée que la Suisse prévoit d'introduire si le diritto fisso est appliqué - introduction d'un contingentement, principalement sur le trafic bilatéral actuellement à l'avantage des italiens).

Le statu quo a été prorogé de trois mois en trois mois jusqu'au 31 décembre 1989. La visite de M. Le Conseiller fédéral A. Ogi à son homologue italien M. Bernini le 16 novembre 1989, a permis de reconduire le statu quo et la délivrance semestrielle des autorisations nécessaire aux transporteurs suisses, la dernière fois, jusqu'au 30 juin 1990.

Afin de stabiliser définitivement la situation, des démarches ont été entreprises pour faire accréditer par l'Italie des "gestes" suisses en matière de transports routiers, tels les tolérances sur les limites des poids, la levée des émoluments pour dépassement des poids, des facilités pour le transports des produits indivisibles, etc.



Le Conseil fédéral, dans sa réunion du 31 janvier 1990, a décidé la suppression de l'émolument administratif pour dépassement des poids dans les zones frontalières. Cette décision qui fait partie des revendications italiennes, devrait pouvoir permettre de trouver des solutions dans le domaine des transports entre les deux pays. Les autres revendications susmentionnées, font partie, par contre, du catalogue des points de négociations avec la CE.

Il saurait donc souhaitable de stabiliser la situation par un accord sur une prorogation illimitée du statu quo en matière de taxes et de délivrance d'autorisations de transport tout au long de la période de négociation avec la CE et cela aussi en considération des efforts importants faits par la Suisse, pour offrir aux transporteurs européens des services efficaces et compétitifs pour le transport combiné rail/route.

Annexes:

Copie Notes du 18.11.1988 concernant la visite de M. Andreotti, Ministre des affaires italien



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

Service des organisations
internationales

080.03

Tél. 61 57 22

Ch/Dn

18.11.88

Visite officielle du Ministre des Affaires étrangères italien,
Monsieur Giulio Andreotti (23 - 24 novembre 1988)
Note d'entretien

- Les gouvernements suisse et italien ont trouvé un terrain d'entente qui a permis, ces derniers temps, d'obtenir des compromis satisfaisants dans les relations entre les deux pays dans le domaine des transports routiers de marchandises. Le Conseil fédéral a notamment apprécié la disponibilité du gouvernement italien en vue de la prorogation du statu quo jusqu'à la fin de cette année.
- Ce geste de stabilisation de la situation donnera le temps au gouvernement suisse d'examiner encore les demandes de l'Italie visant à répondre aux besoins actuels de l'industrie italienne des transports routiers.
- Du côté suisse, il est évident que la délivrance d'un nombre suffisant d'autorisations pour le trafic triangulaire est le seul moyen de garantir un déroulement équilibré des échanges et d'assurer la mise en place d'une situation de saine concurrence entre les transporteurs des deux pays.
- La solution définitive au problème des transports routiers entre la Suisse et l'Italie devra être trouvée le plus rapidement possible, notamment en relation avec les solutions qui découleront des pourparlers à engager prochainement avec les Communautés européennes. Dans ce sens, il serait judicieux que les autorités italiennes prévoient d'ores et déjà la prorogation du moratoire avec la Suisse au-delà du 1er janvier 1989.

- Il est en effet indispensable que la réciprocité dans les possibilités accordées aux transporteurs de chacun de nos pays soit garantie, afin d'éviter les durcissements de part et d'autre qui pourraient se manifester par l'escalade de mesures et de contre-mesures.
- De son côté, la Suisse concentre actuellement ses efforts pour assumer pleinement sa vocation de pays de transit et pour maîtriser avec efficacité et dans les meilleures conditions possibles, les flux de transit à travers son territoire. Des mesures purement routières, même si elles doivent être prises pour éviter la perpétuation d'entraves inutiles, non seulement ne suffiront pas pour résoudre définitivement le problème du transit à travers la Suisse, mais pourraient mettre en cause une approche résolument axée sur la répartition optimale du trafic entre les différents modes de transport à disposition.
- A cet égard, les efforts considérables engagés par la Suisse, pour offrir aux transporteurs européens des services efficaces et compétitifs pour le transport combiné rail/route devraient permettre de répondre définitivement aux exigences formulées en matière de transit et d'éviter, dans la perspective d'une solution à long terme, les conséquences fâcheuses du congestionnement et des atteintes de plus en plus intolérables à l'environnement.
- Dans ce contexte, le Gouvernement suisse note avec satisfaction que la partie italienne manifeste à tous les niveaux une compréhension toujours plus évidente pour les spécificités du transit à travers notre territoire et pour les solutions alternatives préconisées pour la maîtrise de ce transit.



3003 Berne, le 18 novembre 1988

Service des concessions et des
autorisations de transport

080.03

Note d'information

Tél. 61 57 63

Do/Dn

Transports routiers entre la Suisse et l'Italie

Le 19 septembre 1957, la Suisse et l'Italie ont conclu un accord relatif à la circulation des véhicules à moteur et des transports routiers, lequel est entré en vigueur le 19 mars 1960. Suite aux difficultés intervenues dans l'application dudit accord, les autorités italiennes l'ont dénoncé avec effet au 31 décembre 1969. Un régime provisoire, fondé sur les dispositions de l'accord dénoncé, a été introduit tacitement.

En ce qui concerne le transport de marchandises, ce régime prévoyait:

- la libéralisation réciproque du trafic bilatéral et de transit,
- l'exemption fiscale réciproque.

Quant au trafic triangulaire, qui était à l'origine des tensions, ce n'est qu'après de longues négociations que le ministre des transports de l'époque, M. Gaspari, a pu communiquer par un télex du 12 juin 1970 à son homologue suisse, le Conseiller fédéral Bonvin, qu'un certain nombre d'autorisations était disponible pour les véhicules suisses, à savoir

3000 autorisations pour le trafic routier pur

1800 autorisations pour le trafic combiné et

1200 autorisations pour les conteneurs.

Pour les transports triangulaires des camionneurs italiens de et vers la Suisse, notre pays a renoncé jusqu'ici à les soumettre à autorisations. En fait, le contingent mis à la disposition de notre pays s'est avéré rapidement insuffisant.

(Par trafic triangulaire, on entend le transport entre deux Etats, effectué par un véhicule immatriculé dans un Etat tiers; par exemple les transports entre l'Allemagne et l'Italie exécutés par un véhicule immatriculé en Suisse).

Au cours des années suivantes, ce contingent a subi de légères modifications pour atteindre le nombre d'autorisations suivantes:

- 3800 autorisations pour le trafic routier
- 1200 autorisations pour le trafic combiné
- 400 autorisations pour les conteneurs.

Au début des années 1980, les autorités italiennes ont proposé de reprendre les négociations visant à conclure un accord sur les transports routiers.

Par arrêté du 13 mai 1980, le Conseil fédéral a décidé d'entrer en matière sur cette demande.

Etant donné qu'un consensus n'a pas pu être trouvé, les ministres des transports (MM. Signorile et Schlumpf) ont décidé lors d'une rencontre à Berne, le 24 avril 1985, de relancer la discussion sur cette question.

La rencontre faisait suite à l'introduction de la taxe suisse sur les poids lourds. Les transporteurs routiers italiens ont en effet demandé que, par réciprocité, les véhicules suisses soient immédiatement assujettis au "diritto fisso" (taxe fixe) mentionné dans la loi italienne du 28 décembre 1959.

Le "diritto fisso" se caractérise en principe par les taux suivants:

- 12 000 lires par tonne de charge utile pour les transports jusqu'à 100 km,
- 18 000 lires par tonne utile pour les transports au-delà de 100 km.

Le décret instituant l'application du "diritto fisso" aux véhicules suisses a été signé par les ministres des transports et des finances. L'Italie en a cependant différé la mise en vigueur, eu égard à la reprise des négociations.

Les pourparlers n'ont pas encore abouti à la signature d'un accord, les délégations ne s'étant pas entendues sur les objets de négociation. Le statu quo a pu néanmoins être conservé sur la base de moratoires successifs. Le dernier moratoire du 24 octobre 1988 a permis la prorogation du statu quo jusqu'au 31 décembre 1988.

Ces dernières années, plusieurs rencontres bilatérales ont eu lieu à divers échelons, sans que l'on parvienne à des résultats concrets. L'Italie continue de menacer la Suisse d'introduire le "diritto fisso" et d'interdire le trafic triangulaire aux transporteurs suisses.

Elle s'est toujours déclarée disposée à renoncer aux mesures précitées à condition que la Suisse accorde certains allègements à ses transporteurs. Ces exigences, formulées au cours des discussions, peuvent s'énumérer de la manière suivante:

- aménager un corridor routier de transit, le cas échéant sous forme de contingentement, pour les camions de 40 tonnes traversant la Suisse
- augmenter la tolérance de 2 à 5 % en cas de dépassement des dimensions et des poids maximaux autorisés,
- supprimer ou atténuer l'interdiction de circuler la nuit et les dimanches;
- supprimer ou réduire le taxe administrative de 20 francs pour l'octroi de l'autorisation de police requise pour la pénétration de la zone frontière avec des véhicules dépassant la limite de 28 t fixée par notre pays;
- établir un corridor pour les trains routiers de 28 t, accessible 24 heures sur 24;
- accorder un contingentement spécial pour le transit routier des camions citernes de plus de 28 t transportant des denrées alimentaires liquides;
- étendre jusqu'à la sortie autoroutière de Bellinzona Sud la zone frontière méridionale.

Malgré la menace et la situation difficile prévalant en été 1987, il a été possible d'éviter jusqu'ici une nouvelle guerre des camions.

Lors de la dernière réunion des experts, du 23 septembre 1988, il n'a pas été possible de rapprocher les points de vue.

La Suisse n'a pu accepter aucune des exigences de l'Italie, même si elle les a remises à l'étude sur le plan interne, ces dernières exigences visaient les objectifs suivants:

- augmenter les tolérances en matière de poids et dimensions,
- établir un corridor routier pour les camions citernes de plus de 28 tonnes transportant des denrées alimentaires liquides,
- étendre jusqu'à Bellinzone la zone frontrière,
- suppression de l'émolument de 20 francs pour la circulation en zone-frontrière lorsqu'il y a dépassement de poids.

Il s'agit en fait de mesures qui devraient s'appliquer erga omnes, c'est-à-dire aux transporteurs de toutes nationalités. L'Italie a été informée qu'à priori, ses exigences devaient être examinées dans le cadre des négociations qui doivent s'engager prochainement avec les CE, raison pour laquelle la Suisse n'était pas à même de lui faire des concessions. Indépendamment de ces négociations, l'Italie a refusé ce renvoi du problème: elle a alors menacé la Suisse de ne pas proroger le moratoire si celle-ci ne faisait pas immédiatement un geste à l'égard des transporteurs italiens. Cela signifierait que le "diritto fisso" serait perçu sur tous les véhicules suisses et que, dès cette date, les camionneurs suisses ne pourraient plus effectuer de trafic triangulaire en direction ou en provenance de l'Italie. L'Italie montre certes de la compréhension pour la solution du ferroutage, présentée par la Suisse comme alternative au transit routier, mais cette offre ne va pas assez loin à ses yeux et ne permet pas de répondre à temps aux besoins de l'industrie italienne des transports.

Si l'Italie mettait ses menaces à exécution, la Suisse serait contrainte de percevoir

- une taxe d'entrée sur les véhicules italiens (différence entre la taxe suisse sur les poids lourds et le "diritto fisso", selon l'article 105, alinéa 5, de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, LCR),
- d'introduire pour les véhicules italiens un contingentement, ainsi que de les assujettir à un régime général d'autorisations (article 106, alinéa 8, LCR).