

Sachbearbeiter: G. Chappuis**SPEAKING-NOTE/ORIENTIERUNG/ANTRAG**

Gegenstand: Entretiens de M. le Conseiller fédéral A. Ogi avec son Collègue-Ministre italien des transports, M. Carlo Bernini (Rome, le 16.11.89): Négociations suisses CEE et prolongation du moratoire entre la Suisse et l'Italie sur le transport routier.

I. Négociations Suisse-CEE: Etat de la situation

1. Rappel historique

- Dernier round de négociations Suisse-CEE à Berne, le 17.5.89.

- Visite de M. le Commissaire van Miert en Suisse le 17.7.89, suite au Conseil "transports" de la CEE du 5.6.89 à Luxembourg:

. Il a été reconnu de part et d'autre que les points de vue se sont rapprochés sensiblement; la solution du transport combiné est certainement également pour la Communauté la solution d'avenir et elle fait l'objet de travaux intensifiés à Bruxelles

. A court terme, cependant, les exigences communautaires sur un couloir routier à 40 tonnes à travers la Suisse restent entières.

- Réunion informelle des Ministres des transports de la CEE du 5.10.89 à Paris (Présidence française):

. Le rôle, pour le transit, de la mise en service d'un camion propre du point de vue de l'environnement

Visum Direktor:

Datum:



- et celui du transport combiné à l'avenir ont été confirmés
- . De vives préoccupations se sont manifestées à propos de l'interdiction autrichienne de circulation des poids lourds la nuit sur les principales voies de transit routier, avec effet au 1.12.89
 - . Les négociations avec la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie doivent se poursuivre et servir de cadres aux solutions à trouver pour le court terme en matière d'écoulement de la demande de trafic routier.
- Conseil des Ministres CEE du 16.10.89 à Luxembourg: attitude agressive du Ministre allemand Zimmermann à l'égard de l'Autriche (interdiction de circuler la nuit) et, par ricochet, de la Suisse (limite des 28 tonnes). Aucune décision sur des mesures de rétorsion à l'égard de ces deux pays n'a été prise et la prise en compte de l'environnement et de l'alternative "transports combinés" dans le futur a été confirmée.

2. Etat de la situation

- Pour le long terme, la solution du transport combiné est reconnue comme valable et sa promotion fait l'objet de travaux accrus à Bruxelles (mesures d'accompagnement)
- Pour le court terme, un couloir de 40 tonnes continue d'être exigé par la CEE

- Position communautaire: la CE pourrait envisager de renoncer à sa demande d'ouverture d'un couloir à 40 t

. si la Suisse pouvait assurer le passage sur la route, par différentes mesures d'exception ou de tolérance, d'environ 4 mio de tonnes supplémentaires par les camions d'un poids supérieur à 28 tonnes, pour les 3 à 5 ans à venir (priorité aux marchandises périssables)

. Si la Suisse renonce à la perception de la taxe sur les poids lourds communautaires et à l'émolument de 20 francs pour dépassements de poids.

- Position suisse:

. Demande d'abandon par la Communauté de son exigence sur un corridor routier à 40 t. afin d'éviter que des signaux contraproductifs vis-à-vis du peuple suisse ne soient lancés par rapport aux efforts envisagés en matière de transports combinés et pour la NLFA

. Demande de reconnaissance de la solution du transport combiné et de mise en place de mesures d'accompagnement dans ce domaine, en territoire communautaire, pour le transit à travers la Suisse

. Empêchement de mesures de rétorsion bilatérales contre la Suisse

- . Solutions prises d'un commun accord pour faciliter l'accès des transporteurs suisses au marché communautaire.

II. Transports routiers entre la Suisse et l'Italie

1. Rappel historique et problématique

- 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 de la taxe suisse sur les poids lourds.
- Les difficultés portent sur deux points:
 - a) La menace d'interdire aux transporteurs suisses d'effectuer des transports triangulaires (par ex. Allemagne - Italie ou Italie - Allemagne, en transit par la Suisse)
 - b) La menace italienne de prélever sur les transporteurs suisses en Italie le "diritto fisso" (12'000 liras ou 18'000 liras par tonnes utiles suivant les distances).
- A la fin de 1987, un arrangement a été trouvé sous la forme d'un "moratoire" qui suspendait pour un temps toute menace de mesures et contre-mesures (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 6 mois en 6 mois en 1988. Argument accepté de part et d'autre: ne pas mettre en cause les négociations en voie de développement entre la Suisse et la CEE.
- La visite de M. le Conseiller fédéral A. Ogi à son homologue italien G. Santuz, les 3 et 4 août 1988 à Rome a permis une prorogation non limitée de ce statu quo et la délivrance des autorisations nécessaires aux transporteurs suisses de 3 mois en 3 mois jusqu'à aujourd'hui.
- 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 de poids, la levée des émoluments pour dépassement de poids, des facilités pour la transport des produits indivisibles, etc. ... Les propositions suisses n'ont pas été jugées suffisantes par l'Italie.
- On reste donc en situation de moratoire.

2. Tactique suisse

- But: prolongation du statu quo jusqu'à l'aboutissement des négociations Suisse - CEE.
- Viser à 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 CEE.

- Au niveau des autorisations triangulaires pour les transporteurs suisses: faire confirmer dans ce sens le statu quo, à savoir une distribution annuelle de 5400 autorisations, qu'on pourrait effectuer à la rigueur sous la forme de deux distributions semestrielles de 2700 autorisations.

Arguments:

- . Facilitation des possibilités d'accès au marché de part et d'autre (actuellement pas de difficulté en territoire suisse)
- . Favoriser l'accès au transport combiné et promouvoir des solutions de transport garantissant la fluidité du trafic.