


 SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT  
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

30 JAN. 1985

118

Distribué

Au Conseil fédéral

60e session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

60<sup>e</sup> session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Vu la proposition du DFTCE du 7 janvier 1985

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

1. Le Conseil des Ministres de la CEMT a siégé les 22 et 23 novembre à Paris, sous la présidence de M. Jakobsen, Ministre des transports et des communications de Norvège, président de la CEMT.
- décidé :

Il est pris connaissance du rapport de la 60e session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT).

2. Pour la Suisse, le co-rapporteur, qui est actuellement le vice-président de la Conférence, était accompagné par MM. G. Chappois, suppléant pour la CEMT, et R. Zimmermann, adjoint scientifique à l'ORT. Les services de la Délégation suisse ont apporté aux délégués suisses une assistance logistique très appréciée.

Pour extrait conforme,  
le secrétaire:

## Protokollauszug an:

 ohne /  mit Beilage

z. V.	z. K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	6	-
	X	EDI	3	-
X		EJPD	5	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	14	-
		BK		
	X	EFK	2	-
	X	Fin Del.	2	-





No 084.1 it

3003 Berne, le 7 janvier 1985

Distribué

Au Conseil fédéral

60<sup>e</sup> session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

1. Le Conseil des Ministres de la CEMT a siégé les 22 et 23 novembre à Paris, sous la présidence de M. Jakobsen, Ministre des transports et des communications de Norvège, Président de la CEMT.
2. Pour la Suisse, le soussigné, qui est actuellement le vice-président de la Conférence, était accompagné par MM. G. Chappuis, Suppléant pour la CEMT et R. Zimmermann, adjoint scientifique à l'OFT. L'Ambassadeur J. Zwahlen et les services de la Délégation suisse près l'OCDE ont apporté aux délégués suisses un soutien logistique très apprécié.
3. Conformément à l'habitude, le Conseil des Ministres a pris connaissance, en début de session, du rapport d'activités de la Communauté économique européenne (CEE) en relation avec les deux Conseils communautaires des Ministres des transports de mai et de novembre 1984.

Les propositions faites à Bruxelles dans le contexte du transport routier ont donné l'occasion à Monsieur W. Dollinger, Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, entre autres intervenants, d'exprimer ses préoccupations quant à l'introduction prochaine en Suisse de deux taxes sur les transports routiers. Il a estimé que les efforts faits au sein de la Communauté pour harmoniser les conditions de la concurrence dans les transports débordaient, de par nature, du cadre géographique de la CEE et qu'ils concernaient également et en premier lieu les Pays de transit, Membres de la CEMT. Selon lui, l'harmonisation des conditions de concurrence sur le plan routier, prise comme préalable absolu à toute libéralisation, concerne non seulement le problème des taxes routières, mais également les conditions techniques et sociales du transport (poids et dimensions, dispositifs anti-pollution, heures de conduite, etc...), ainsi que la levée des entraves aux passages des frontières; la mise en oeuvre de solutions coordonnées dans ces différents domaines représente un facteur essentiel propre à garantir la fluidité du trafic. Monsieur Dollinger a reconnu qu'il était indispensable de tenir compte de situations particulières de certains pays de transit, dont la topographie est difficile et que la CEE devrait s'efforcer d'aider dans toute la mesure du possible.

Le soussigné a spécifié qu'effectivement, le territoire de la Suisse se trouvait situé dans un contexte topographique difficile où les coûts de construction et d'entretien des routes ne sont pas comparables avec les moyennes du reste de l'Europe. Le compte routier suisse et les études faites dans ce domaine en Suisse ont montré que le degré de couverture des coûts routiers est tout à fait insuffisant, laissant chaque année un découvert important dépassant

largement le découvert laissé par le rail. Il a en outre regretté le manque évident d'harmonisation des redevances d'usage de l'infrastructure dans les autres pays de l'Europe en précisant que la Suisse était prête à participer à tous travaux visant à cette harmonisation dans un contexte multilatéral.

En déclarant que l'introduction de nouvelles redevances au 1er janvier 1985 en Suisse relevait de la volonté souveraine du peuple suisse, le soussigné a donné des précisions sur le caractère de ces redevances en mettant en évidence les 3 aspects suivants:

- L'application de la taxe est provisoire (10 ans) et elle doit être considérée comme une mesure intérimaire: elle part du constat d'une part que les usagers de la route sont loin de couvrir les coûts qu'ils engendrent et d'autre part que les différentes redevances d'utilisation analogues qui existent en Europe ne font pas encore l'objet d'une harmonisation suffisante pour aboutir à un système d'exonération réciproque.
- Les futures redevances se fondent sur le principe de la couverture des coûts réels du trafic par l'utilisateur qui les occasionne et sont prévues uniquement comme une contribution destinée à compenser les coûts non couverts. Le Gouvernement suisse considère en conséquence que les "taxes" suisses sont des redevances d'utilisation des routes, assimilables à des péages et non des impôts à but purement fiscal.

- Les redevances suisses ne sont pas discriminatoires:  
dans la mesure où le Gouvernement suisse, par le biais de son ordonnance d'application et des dispositions annexes qui sont - ou seront - prises, met tout en oeuvre pour que les véhicules étrangers, de quelle nationalité qu'ils soient, paient les mêmes montants pour une période de circulation déterminée et pour que ces montants soient les mêmes, proportionnellement, que ceux acquittés par les véhicules suisses.

Enfin, le soussigné a exprimé ses craintes sur le fait que la multiplication, le cas échéant, de mesures de rétorsion qui, elles, sont discriminatoires parce qu'appliquées aux seuls véhicules suisses, peut créer un processus cumulatif extrêmement dommageable pour la recherche future de solutions harmonisées, recherche à laquelle le Gouvernement suisse attache une grande importance.

Une entrevue privée avec son collègue le Ministre Dollinger (RFA), organisée en marge de la réunion officielle de la CEMT, a permis au soussigné de décrire plus en détail la position de la Suisse en la matière et les conditions d'application des futures redevances suisses. Il a été souhaité de part et d'autre que tout soit mis en oeuvre pour que les montants à payer par les transporteurs de chacun des deux pays sur le territoire de l'autre pays soient minimisés et rendus non-discriminatoires, s'il est encore besoin. L'idée, pour les poids lourds étrangers sur territoire suisse, d'un forfait journalier proportionnel à la taxe annuelle a été sérieusement prise en considération. De plus, le soussigné a insisté sur le caractère fondamentalement discriminatoire qu'aurait l'application aux seuls transporteurs suisses, à titre de rétorsion,

d'une partie de la taxe allemande sur les véhicules: l'essentiel est de trouver un équilibre entre les différents paiements effectués par chaque catégorie de transporteurs et non de répondre à ce qui doit être considéré comme un rééquilibrage du degré de couverture des coûts routiers par un nouveau déséquilibre provoqué par des mesures de rétorsion à caractère discriminatoire (processus cumulatif). La nécessité d'une étroite collaboration entre les Ministres des transports et les Ministres des finances de chacun des deux pays a également été soulignée.

4. Le Conseil des Ministres a en outre approuvé un Rapport sur les transports internationaux de marchandises par chemin de fer, qui représente le dernier volet d'une série de quatre rapports visant à améliorer tant les conditions commerciales que les conditions d'exploitation des lignes ferroviaires internationales de voyageurs et de marchandises. Les mesures préconisées dans ce dernier rapport portent essentiellement sur:

- l'amélioration des infrastructures, compte tenu des besoins de l'acheminement des marchandises (augmentation des capacités des lignes à grand débit, suppression des goulets d'étranglement)
- sur le plan de l'exploitation, le développement des trains internationaux directs avec accroissement de la vitesse moyenne et délais d'acheminement garantis
- la réduction des arrêts aux frontières, spécialement pour les trafics en transit.

Les Ministres européens se sont engagés à inciter leurs réseaux nationaux de chemins de fer à mettre progressivement en oeuvre les recommandations contenues dans les rapports précités: une Résolution d'ensemble sera adoptée à cet effet en 1985.

5. Dans le contexte de l'ajustement du contingent multilatéral de la CEMT, de substantiels progrès ont pu être enregistrés depuis la session du Conseil des Ministres d'Oslo, qui s'est tenue en mai dernier et où les conceptions souvent fort éloignées des différents pays en matière de libéralisation des autorisations routières internationales avaient conduit le Conseil vers l'impasse: la levée de trois réserves particulièrement importantes (Allemagne, Espagne et Italie) a permis d'une part une extension considérable du champ d'application de l'augmentation de 20 % du nombre des autorisations "libérées" pour chaque pays applicable au 1er juillet 1984 et, d'autre part, de décider de deux augmentations successives de 5 % avec échéances respectives au 1er janvier 1985 et au 1er janvier 1986.

A cette occasion, le Conseil a rappelé que la libéralisation devait aller de pair avec une harmonisation des conditions de concurrence. Dans ce sens, il a été décidé d'avoir, en 1985 et 1986, des discussions politiques fondamentales sur des sujets tels que l'harmonisation des péages et autres redevances et sur certaines conditions du transport routier, le résultat de ces débats devant pouvoir étayer toute décision allant dans le sens de la libéralisation routière, telle celles afférentes au contingent multilatéral.

Le soussigné s'est déclaré satisfait du retrait des réserves des pays voisins de la Suisse et il a réitéré son souhait de voir se dérouler prochainement, au sein de la CEMT, des débats substantiels sur l'harmonisation des conditions de concurrence, dont les résultats devraient pouvoir être exploités selon un programme préétabli et dans des délais propres à venir en aide aux pays qui sont confrontés, comme la Suisse, à d'épineux problèmes de coûts et d'atteintes à l'environnement en relation avec le trafic lourd de transit.

6. Un rapport et une Résolution sur les transports scolaires ont également été adoptés par le Conseil des Ministres. Les mesures préconisées touchent à la fois à l'organisation et à la sécurité de ces transports; elles se rapportent notamment:

- à l'éducation routière dans les écoles
- à la motivation des enseignants et des parents
- aux contrôles périodiques des compétences des conducteurs de bus et de la qualité technique des véhicules utilisés
- aux agencements des points d'arrêt.

La Délégation suisse a dû formuler, au niveau gouvernemental, une réserve de principe sur la partie de la Résolution se rapportant à l'organisation des transports scolaires, la compétence en la matière incombant exclusivement aux pouvoirs locaux.

7. Le Conseil des Ministres a ensuite pris connaissance d'une note de la Délégation britannique sur la levée des entraves aux frontières. Ce sujet qui se trouve situé au coeur des préoccupations actuelles de la plupart des Ministres européens des transports fera l'objet d'un rapport détaillé qui sera préparé dans le courant de 1985.

Le débat sur ce point a donné l'occasion aux représentants de la République fédérale d'Allemagne et de la Suisse de présenter les travaux qui venaient de s'achever dans le cadre d'une Commission mixte réunissant les cinq pays dits "alpains" (RFA-A-F-I-CH) et qui avaient été chargée par les Ministres concernés, suite aux différents blocages qui se sont produits à certaines frontières des axes alpins au cours de l'hiver 1983/84, d'étudier les possibilités d'améliorer rapidement la situation de fait dans ce domaine et d'envisager dans ce sens l'introduction de mesures concrètes propres à accélérer sensiblement les passages aux frontières. En plus d'un état détaillé de la situation aux points-frontières des axes considérés, le rapport présente une série d'environ 20 mesures que les Ministres des transports concernés se proposent de recommander à leurs Collègues des Administrations des finances et des douanes, aux autorités responsables de la santé publique, ainsi qu'aux transporteurs, expéditeurs et transitaires de leurs pays respectifs.

8. En matière de circulation routière, différentes recommandations ont été adoptées. Elles portaient sur:

- l'indication du poids à vide et du poids maximal autorisé sur les certificats d'immatriculation des véhicules destinés au transport de marchandises

- l'uniformisation internationale des panneaux additionnels qui visent à donner une explication plus détaillée des signaux routiers ou à limiter leur signification
- la signalisation routière relative à la radiodiffusion d'informations routières
- l'échange international d'informations routières

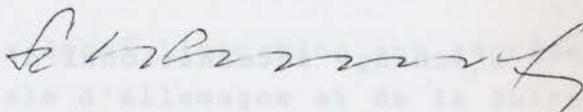
Des recherches seront en outre menées pour pouvoir recommander l'emploi d'un dispositif normalisé pour les signaux sonores ou tactiles à l'intention des mal-voyants.

9. Dans le cadre de l'action permanente de la CEMT en faveur de la sécurité routière, le Conseil des Ministres a examiné un rapport statistique sur l'évolution des accidents de la route en 1983. Il ressort de ce document que le nombre des victimes d'accidents de la route a diminué de 1,2 % tandis que celui des tués accusait un recul de 1,1 %. Dans la même période, le nombre de voitures s'est accru de 1,4 %. Ces résultats confirment le succès des mesures prises depuis plusieurs années dans la plupart des pays.
10. Enfin, le Conseil a pris connaissance avec intérêt de deux rapports extrêmement documentés, l'un portant sur l'utilisation dans les transports des techniques informatiques combinées avec les télécommunications et l'autre sur le rôle du transport public urbain en relation avec l'évolution des structures des déplacements.

Le contenu de ces deux rapports fera l'objet d'études ultérieures dans le cadre de la CEMT.

11. Nous vous proposons de prendre connaissance du présent rapport.

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS,  
DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE



Schlumpf

Annexe:

Dispositif

Extrait du procès verbal à:

- EVED 14 pour exécution
- EJPD 5 " "
- EDA 6 pour connaissance
- EDI 3 " "
- EFD 7 " "
- EVD 5 " "
- EFK 2 " "
- Fin Del 2 " "



31. Jan. 1985

Erster Jahresbericht der Unabhängigen  
 Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen

Aufgrund des Antrags des ERSB vom 21. Januar 1985.

Aufgrund der Ergebnisse des Minderichtsverfahrens wird

60e session de la Conférence européenne des Ministres des  
 transports (CEMT)

beschlossen

Vu l'état des lieux de la situation de la DFTCE du 7 janvier 1985

Vu la proposition du DFTCE du 7 janvier 1985

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

décidé :

Il est pris connaissance du rapport de la 60e session de la Confé-  
 rence européenne des Ministres des transports (CEMT).

Pour extrait conforme,  
 le secrétaire:

Prüfungsausschuss des Bundesrats für Radio und Fernsehen				
Nr.	Nr.	Dep.	Ans.	Stimm.
		ERSB		
X		ED	3	
X		ERSB	3	
		ERSB		
		ERSB		
X		ERSB	16	
		ERSB		
		ERSB		
		ERSB		