

Transports:

**Objectifs de l'entretien avec le Commissaire Karel van Miert,
le 16 janvier 1989**

1. Le féliciter pour sa nomination

2. Négociations transit:

- Le transit transalpin (environ 60 millions tonnes en 1988 et 120 dans 30 ans) pose de très graves problèmes, qui vont s'amplifier considérablement, tant pour les pays de transit que pour la Communauté: engorgement des axes, seuil de saturation des populations riveraines atteint, voire dépassé, graves atteintes à l'environnement, opposition politique...
- La Suisse est prête à coopérer au maximum avec la CE, comme elle l'a fait jusqu'à présent, pour trouver une solution satisfaisante à ce problème. L'objectif est de faire passer davantage de biens (marchandises, véhicules...) à travers la Suisse, en tenant compte des impératifs géo-politiques (possibilités techniques, topographie, protection de l'environnement, sécurité, problèmes politiques...).
- La proposition de la Commission de créer un corridor routier ouvert aux camions de 40 tonnes à travers la Suisse est une idée intéressante, mais qui se heurte à l'impossibilité pour la Suisse de lever sa limitation à 28 tonnes (problèmes techniques, mais surtout écologiques et politiques).
- Aussi, la Suisse examine-t-elle une alternative, qui devrait d'ailleurs assurer un débit supérieur au corridor demandé, dans un délai similaire, tout en augmentant la sécurité et en réduisant les nuisances pour l'environnement, par le moyen du transport combiné rail/route:
 - . à court terme: doublement des capacités de transport combiné d'ici la fin de l'année et triplement d'ici 1990;
 - . à moyen terme: aménagement d'un "corridor de transport combiné" ouvert aux camions de 4m de haut (vraisemblablement axe Lötschberg-Simplon, d'ici 1993-95);
 - . à long terme: construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les alpes (NEAT: débit 25 Mio tonnes/an, ouverture en 2005-2010, coût environ 20 milliards de SFR - 15 milliards ECUs). Les variantes de tracé de la NEAT sont actuellement en procédure de consultation, y compris auprès des Etats voisins et de la Commission.
- Ce projet sert avant tout les transporteurs de la Communauté. Le trafic intérieur ne le justifie aucunement. Pour que le peuple suisse accepte de financer ces investissements considérables, il est essentiel que les référendums y relatifs se déroulent dans un climat politique favorable entre la CE et la Suisse.

Je rappelle enfin que si la Suisse est disposée à se lancer dans de tels investissements, c'est d'une part par solidarité européenne, et d'autre part parce qu'elle attend, en contre partie, un libre accès au marché européen des transports.

3. Négociations aériennes

Rappeler la démarche faite le 15 décembre auprès de M. Clinton Davis avec les Ambassadeurs d'Autriche, de Finlande et d'Islande. Nous partons de l'idée que les négociations devraient commencer très prochainement. En effet, suite aux mesures de libéralisation décidée par le Conseil en décembre 1987, une collaboration est devenue nécessaire pour arriver à des solutions harmonisées et à un système de transport aérien européen élargi.

4. Accord ATC

Les pays de l'AELE concernés ont été étonnés et déçus que le Conseil demande le renvoi de la signature de l'accord sur les transports combinés, signature qui était prévue pour novembre dernier. Et cela d'autant plus que la Communauté a fait récemment de nombreuses déclarations en faveur du développement des transports combinés.

Quelles en sont les raisons?

Nous espérons que cet accord, fruit d'une fort longue négociation, pourra être signé prochainement.