



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE  
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

354

3003 Berne, le 16 avril 1991

Au Conseil fédéral

---

Ne va pas à la presse

Note d'information

**Rencontre des Ministres des transports des Pays alpins  
(Mayrhofen: 11/12 avril 1991)**

---

### 1. Généralités

A l'invitation de l'Autriche, les Ministres des transports autrichien, suisse et allemand (le Secrétaire d'Etat Gröbl remplaçant le Ministre Krause) se sont rencontrés à Mayrhofen im Zillertal (Tyrol) dans le cadre d'entretiens traditionnels entre les Ministres des transports des Pays alpins.

Etaient également présents M. le Ministre Robert Goebbels (Luxembourg) en sa qualité de Président du Conseil des Ministres des transports de la CE, ainsi que M. Karel van Miert, Commissaire de la CE, chargé des questions de transport.

En raison de problèmes gouvernementaux internes, l'Italie (Ministre Bernini) s'est fait excuser. La France n'a pas pris part à la réunion.

La rencontre s'est déroulée dans une atmosphère aimable et détendue, cependant constructive. Les Autrichiens se sont montrés très généreux, ayant pris à leur charge la totalité des coûts de toutes les délégations.

## 2. Contenu des entretiens

Les débats de la rencontre ministérielle ont principalement porté sur les points suivants:

### 2.1 Accroissement du trafic à travers les Alpes et solutions possibles

Constatant l'énorme augmentation du trafic est-ouest que va engendrer l'ouverture des frontières des pays de l'Est, ainsi que le développement toujours plus important du trafic nord-sud, les Ministres ont relevé avec satisfaction que le transit des marchandises à travers les Alpes se faisait de plus en plus par le transport combiné rail-route. Tous ont reconnu que cette tendance positive du transport combiné devrait être soutenue et le soussigné a rappelé les efforts et les investissements que la Suisse avait déjà faits ou allait encore faire à court, moyen et long terme pour le développement de ce mode de transport.

Les Ministres et les représentants de la CE ont souligné qu'une politique globale des transports respectueuse de l'environnement devait être développée en Europe et être conçue d'après l'idée: "Quel moyen de transport, à quel moment et à quel endroit?" Dans ce cadre, il a été reconnu qu'une infrastructure permettant de faire passer la plus grande part du trafic de la route au rail devait être réalisée. Le soussigné a relevé que la Suisse développait une infrastructure permettant un "transport just-in-time" et qu'il était indispensable de créer en Europe un système

d'informations permettant d'éviter de trop nombreux transports à vide.

D'autres Ministres (notamment l'Allemagne) ont également plaidé pour une politique globale des transports, tout en insistant sur la liberté du choix du mode de transport. En effet, pour l'Allemagne, il est important de développer la navigation intérieure comme mode de transport pour les marchandises.

Enfin, les Ministres ont relevé que, dans le cadre de la politique européenne des transports, la vérité des coûts des transports devait être établie sans délai. A cet effet, la CE prévoit, pour juin 1991 déjà, un plan visant à une harmonisation des taxes sur les carburants, des taxes poids lourds, des taxes de péage et des taxes dites "écologiques".

## 2.2 Relations avec la CE

Les représentants de la CE ont indiqué qu'après avoir confronté la conception des douze en matière de transport à celle de la Suisse et de l'Autriche, la CE a été progressivement amenée à reconsidérer sa politique, de manière à mieux tenir compte de l'environnement. Mandat a donc été donné à la Commission de poursuivre les négociations sur le transit avec l'Autriche (solution des "points écologiques") et la Suisse (CE prête à renoncer à l'exigence d'un corridor routier pour les 40 tonnes, en contrepartie de dérogations à la limite des 28 tonnes.

A ce propos, il faut noter la déclaration faite par le Président Goebbels à la presse, à savoir que la revendication d'un couloir de 40 tonnes à travers la Suisse n'entrerait plus en considération. Toujours selon Goebbels, certains problèmes persistent néanmoins en ce qui concerne la période transitoire d'avant 1994, c'est-à-dire jusqu'à la mise à disposition de l'offre suisse en transport combiné. Certaines exceptions mineures à la limite des 28 tonnes devraient au besoin être négociées pour cette "traversée du

désert". D'autre part, nous avons reçu la confirmation que la Communauté n'envisage pas de proposer un système de carte à points écologiques à la Suisse tel qu'elle l'a fait pour l'Autriche.

### 2.3 Développement des axes ferroviaires à travers les Alpes

Le soussigné a fait part des progrès réalisés en Suisse en ce qui concerne la Nouvelle Ligne Ferroviaire Alpine (NLFA). L'accent a été mis sur le feu vert du Conseil national du 13 mars dernier. La Suisse a également présenté ses projets de transport pour le court terme. Selon M. van Miert, la CEE a pris connaissance des progrès réalisés en Suisse et elle est consciente que ces investissements sont effectués pour l'Europe.

Alors qu'en Suisse, la NLFA a déjà, en partie, fait l'objet de décisions politiques, le projet de la nouvelle "Ligne de base du Brenner" n'a, quant à lui, guère avancé. Les études financières et techniques n'ont pas encore pu être présentées par le "Consortium du Brenner", de telle sorte qu'une décision de principe sur cette nouvelle transversale ne devrait pas être prise avant 1992. Il convient enfin de relever que l'Allemagne s'est déclarée favorable à la mise en place de voies d'accès et de terminaux sur son territoire (Mannheim, Duisburg) qui permettront le bon fonctionnement de l'offre suisse de transit ferroviaire.

### 2.4 Dimensions des unités de chargement (conteneurs et caisses mobiles dans le transport combiné)

Le soussigné s'est déclaré prêt à soutenir le projet de résolution de la CEMT en la matière, qui fixe à 2,50 m la largeur des conteneurs et des caisses mobiles.

Cette dimension correspond aux normes suisses.

Il est à noter que la tendance, observée avant tout dans les pays d'outre-mer comme les Etats-Unis et le Japon en matière de largeur des unités de chargement, semble aller vers les 2,60 m.

### 2.5 Introduction de camions "écologiques"

Tant en matière de gaz d'échappement que de bruit, la Suisse et l'Autriche connaissent les valeurs limites à peu près semblables. La CE, qui a des limites plus élevées entend les abaisser progressivement pour parvenir, à moyen terme, aux normes que nous connaissons dans notre pays.

### 2.6 Divers

Le soussigné a salué le travail effectué par le Comité des suppléants et, sur sa recommandation, les Ministres ont confirmé le mandat de ce comité. Le Secrétaire d'Etat Gröbl a invité les Ministres des transports des Pays alpins à se rencontrer en Allemagne cet automne.

### 3. Appréciation

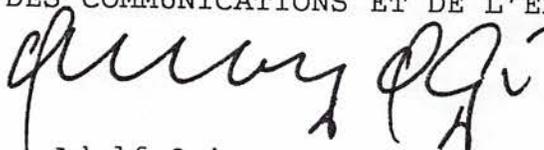
Le soussigné estime important

- que la CE (le Président Goebbels, Commissaire van Miert et les fonctionnaires en chef de la CE) ait pris part aux travaux
- que la CE ait pu prendre conscience que la Suisse construisait ses transversales alpines pour l'Europe et que les décisions politiques en la matière étaient déjà en partie prises (contrairement à la ligne du Brenner)

- 6 -

- que l'Allemagne s'est déclarée disposée à mettre en place sur son territoire une infrastructure (terminaux) complétant l'offre suisse en matière de transport combiné
- que dans le dialogue direct avec les représentants de la Communauté, la position de cette dernière s'est concrétisée après la rencontre ministérielle du 27 mars 1991
- qu'il s'avère que la Nouvelle Transversale Alpine (NLFA) se trouve actuellement dans une phase avancée de planification, alors que le Brenner et le Mont Cenis accusent un fort retard en la matière. Cette situation est essentielle pour la Suisse en termes de politique d'intégration.

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



Adolf Ogi